

Antwort**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Kellner, Dr. Sandra Detzer, Dr. Konstantin von Notz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/5351 –**

Schutz kritischer Transportinfrastruktur und strategische Abhängigkeit von China und anderen autoritären Staaten

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Februar 2026 wurde bekannt, dass die chinesische Staatsreederei COSCO Shipping 80 Prozent der Anteile an der Hamburger Spedition Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG übernimmt. Das Bundeskartellamt hat die Übernahme geprüft und genehmigt; wettbewerbsrechtliche Bedenken wurden demnach nicht festgestellt (vgl. <https://table.media/china/news/cosco-staatsreederei-schließt-auf-hamburger-spedition>). Das Bundeskartellamt betonte allerdings selbst, dass lediglich wettbewerbliche Auswirkungen geprüft wurden und sicherheitspolitische Aspekte der außenwirtschaftsrechtlichen Prüfung durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie erfolgen (www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/DE/Pressemitteilungen/2026/02_20_2026_Cosco_Zippel.html?nn=52004).

Während COSCO Shipping vor allem den Transport von Containern auf dem Seeweg organisiert, ist Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG auf die Organisation des Weitertransports der Waren ins Binnenland spezialisiert.

Die Übernahme fügt sich in die bestehende Präsenz der chinesischen Reederei im Hamburger Hafen und entsprechende Übernahmeversuche ein, die in der Vergangenheit dazu führten, dass bestehende gesetzliche Regelungen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit diskutiert und zum Teil auch reformiert wurden. COSCO Shipping, die zu den größten Containerreedereien der Welt zählt, hält bereits eine Minderheitsbeteiligung von 24,99 Prozent am Containerterminal HHLA Container Terminal Tollerort der Hamburger Hafen und Logistik AG.

Im Rahmen der jährlich stattfindenden Anhörung des Parlamentarischen Kontrollgremiums (PKGr) warnen die Präsidentin und die Präsidenten der Nachrichtendienste des Bundes regelmäßig vor den sicherheitspolitischen Gefahren, die von verschiedenen autoritären Staaten für unsere Demokratie ausgehen (vgl. www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-916626). In diesem Zusammenhang warnte der Präsident a. D. des unter anderem für die Spionageabwehr zuständigen Bundesamts für Verfassungsschutz (BfV), Thomas Haldenwang, auch und gerade mit Blick auf strategische Übernahmeversuche autoritärer Staaten im Bereich unserer kritischen Infrastrukturen davor, die Akti-

vitäten Chinas angesichts des Agierens anderer Staaten sicherheitspolitisch aus dem Blick zu verlieren. So prägte Thomas Haldenwang das in der Sicherheitsszene mittlerweile zum geflügelten Wort gewordene „Russland ist der Stum, China ist der Klimawandel“ (vgl. ebd.) und verwies auf das extrem strategische Vorgehen der Volksrepublik China beim Ein- bzw. Aufkauf auch von Teilen deutscher und europäischer kritischer Infrastrukturen, die zum Teil offenkundig auch Spionagezwecken und der umfassenden Analyse von inner-europäischen und weltweiten Warenströmen dient.

Vor dem Hintergrund aller bisheriger Erfahrungen und deutlichen Warnungen deutscher Sicherheitsbehörden und Nachrichtendienste, genauso aber bereits erfolgter gesetzgeberischer Nachjustierungen stellen sich verschiedene Fragen, unter anderem dazu, wo die Bundesregierung Schutzlücken sieht und wie sie konkret gedenkt, unsere kritischen Infrastrukturen vor entsprechenden Übernahmeversuchen möglichst effektiv zu schützen.

1. Inwiefern handelt es sich bei der Spedition Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG um ein Unternehmen, das nach der KRITIS-Rechtsverordnung des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI-KritisV) bisher als kritische Infrastruktur gilt, bzw. inwiefern handelt es sich nicht um ein solch eingestuftes Unternehmen, falls das Unternehmen bisher nicht als KRITIS (kritische Infrastrukturen) eingestuft, erwartet die Bundesregierung im Zuge der Umsetzung der NIS-2- und CER (Critical Entities Resilience)-Richtlinie und durch die Vorlage entsprechender Umsetzungsgesetze bzw. noch vorzulegender Verordnungen, dass das Unternehmen bzw. die nun in Rede stehenden Unternehmensteile zukünftig als KRITIS eingestuft werden?

Die Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG ist nicht als Betreiber Kritischer Infrastruktur im Sinne des BSI-Gesetzes registriert. Ob mit Inkrafttreten der neuen KRITIS-Verordnung nach KRITISDachG eine Registrierungspflicht bestehen wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden.

2. Bis wann gedenkt die Bundesregierung die in Frage 1 genannten Verordnungen vorzulegen und Klarheit, auch mit Blick auf derzeit diskutierte Übernahmen und die Möglichkeit, diese über das Außenwirtschaftsgesetz (AWG) zu verwehren, zu schaffen, inwiefern läuft in Bezug auf diese Übernahme von Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG durch Cosco ein Investitionsprüfverfahren?

Die NIS-2-Richtlinie zur Stärkung der Cybersicherheit wurde mit dem Gesetz zur Umsetzung der NIS-2-Richtlinie und zur Regelung wesentlicher Grundzüge des Informationssicherheitsmanagements in der Bundesverwaltung (BGBl. 2025 I Nr. 301 vom 05.12.2025) umgesetzt. Die Critical Entities Resilience (CER-)Richtlinie wurde durch das Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2557 und zur Stärkung der Resilienz kritischer Anlagen (BGBl. 2026 I Nr. 66 vom 16.03.2026), das das KRITISDachG enthält, umgesetzt. Die Rechtsverordnung zur Bestimmung kritischer Anlagen gemäß §§ 4 Absatz 3, 5 Absatz 1 KRITISDachG wird derzeit abgestimmt und soll zeitnah in Kraft treten. Die Identifizierung und Registrierung der Betreiber kritischer Anlagen ist ab Sommer 2026 geplant.

Zur Investitionsprüfung gilt: Bereits nach derzeitiger Rechtslage kann im Rahmen der Investitionsprüfung auf Grundlage des AWG und der AWV bei der Prüfung einer voraussichtlichen Beeinträchtigung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit besonders berücksichtigt werden, ob das inländische Unternehmen Betreiber einer Kritischen Infrastruktur im Sinne des BSI-Gesetzes bzw. künftig einer kritischen Anlage im Sinne des KRITISDachG ist (vgl. § 55a Ab-

satz 1 Nr. 1 AWW). Hier liegt die Prüfeintrittsschwelle für die Investitionsprüfung gemäß § 56 Absatz 1 Nr. 1 AWW bereits bei 10 Prozent der Stimmrechte. Außerdem besteht ein Vollzugsverbot bis zur Freigabe des Erwerbs durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (§ 15 Absatz 3 AWG).

- a) Wann hat das Investitionsprüfverfahren gestartet, und bis wann soll es laufen?
- b) Welche Bundesministerien bzw. Behörden sind in dieses Investitionsprüfverfahren eingebunden, und wie wird dies jeweils bewertet?
- c) Sollte bislang kein Investitionsprüfverfahren laufen, warum nicht, und was sind die konkreten Gründe dafür, dass ein solches Verfahren bisher nicht eingeleitet wurde?
- d) Falls die Bundesregierung hier keine Details nennen kann, wie begründet sie das öffentliche Interesse an einer transparenten Prüfung in diesem Fall?

Die Fragen 2a bis 2d werden zusammen beantwortet.

Die Fragen berühren verfassungsrechtlich geschützte Geschäftsgeheimnisse und Grundrechte der beteiligten Unternehmen und Personen. Unter Abwägung zwischen den verfassungsrechtlich geschützten Geschäftsgeheimnissen einerseits und dem Informationsanspruch des Deutschen Bundestages andererseits hat die Bundesregierung die erfragten Informationen als Verschlussache „VS-VERTRAULICH“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Sie können dort eingesehen werden.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die mit der Anteilsübernahme der Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG einhergehende Kontrolle einer chinesischen Staatsreederei auf die Transportinfrastruktur (von Hafen bis Hinterland), sensible Datenströme sowie Logistikwege Deutschlands aus Sicht der Wirtschafts- und Versorgungssicherheit, hält die Bundesregierung die derzeitigen gesetzlichen Regelungen zur Verhinderung strategischer Übernahmen auch und gerade durch autoritäre Staaten wie China für ausreichend, und/oder welche konkreten Schutzlücken hat sie identifiziert, und wie will sie diese bis wann und durch welche konkreten Nachjustierungen abstellen?

Soweit sich die Frage konkret auf die Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG bezieht, sind damit verfassungsrechtlich geschützte Geschäftsgeheimnisse und Grundrechte der beteiligten Unternehmen und Personen berührt. Unter Abwägung zwischen den verfassungsrechtlich geschützten Geschäftsgeheimnissen einerseits und dem Informationsanspruch des Deutschen Bundestages andererseits hat die Bundesregierung die erfragten Informationen als Verschlussache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Sie können dort eingesehen werden.*

Die Investitionsprüfung ist aus Sicht der Bundesregierung bereits heute ein effektives Instrument, das den Schutz deutscher und europäischer Sicherheitsinteressen bei gleichzeitiger Offenheit für ausländische Investitionen gewährleistet. Gleichwohl überprüft die Bundesregierung regelmäßig die rechtlichen Grundlagen der Investitionsprüfung im Hinblick auf die Notwendigkeit von Anpassungen. Im Koalitionsvertrag (Zeilen 275 bis 278) ist der Auftrag vorgesehen, das Investitionsprüfungsrecht zu novellieren. Die Prüfverfahren sollen beschleunigt, vereinfacht und besser anwendbar gemacht werden. Ausländische Investitionen, die unseren nationalen Interessen widersprechen, in kritische

* Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat die Antwort als „VS – Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

Infrastruktur und in strategisch relevanten Bereichen, sollen effektiv verhindert werden. Zur Umsetzung erarbeitet das BMWK aktuell ein eigenständiges Investitionsprüfungsgesetz (IPG), in dem die verstreuten Regelungen im AWG und in der AWV konsolidiert und systematisiert werden sollen. Aufgrund der veränderten globalen Sicherheitslage und den Erfahrungen aus der Praxis werden Risiken in sicherheitsrelevanten Bereichen gezielt adressiert und bestehende Lücken geschlossen. Auch der aus der Revision der EU-Screening Verordnung resultierende Anpassungsbedarf für das deutsche Recht wird direkt in das IPG integriert.

4. Welche Erkenntnisse leitet die Bundesregierung aus der 80-prozentigen Übernahme der Spedition Konrad Zippel durch das chinesische Staatsunternehmen COSCO für die Ausgestaltung der im Industrial Accelerator Act (IAA) vorgesehenen FDI (Foreign Direct Investment)-Konditionierung ab, und wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Entscheidung, dass im Bereich der Produktion strategischer Güter durch den IAA künftig eine 49-Prozent-Obergrenze (sowie Joint-Venture-Pflichten) für ausländische Investoren gelten soll, während in der für diese Güter essenziellen Logistik- und Hinterlandinfrastruktur weiterhin 80-Prozent-Übernahmen durch denselben staatlichen Akteur zugelassen werden?

Die Prüfung des IAA-Vorschlags ist in der Bundesregierung noch nicht abgeschlossen. Der derzeitige Entwurf des IAA sieht FDI-Konditionierung lediglich für “battery technologies and its value chain for battery energy storage systems; pure electric vehicles, off-vehicle charging hybrid electric vehicles and fuel-cell electric vehicles, including components related to electrification and digitalisation; solar PV technologies; extraction, processing and recycling of critical raw materials” vor.

5. Plant die Bundesregierung, sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die logistische Anbindung (Hinterlandinfrastruktur) als integraler Bestandteil der strategischen Wertschöpfungsketten in den Anwendungsbereich des IAA aufgenommen wird, und welche konkreten Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Fall Zippel/COSCO für die derzeit anstehende nationale Umsetzung der novellierten EU-FDI-Screening-Verordnung in das nationale Außenwirtschaftsrecht (AWG bzw. Außenwirtschaftsverordnung (AWV))?

Zur ersten Teilfrage wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Zur zweiten Teilfrage wird zunächst auf die Antwort zu Frage 3, zweite Teilfrage, verwiesen. Soweit sich die Frage konkret auf die Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG bezieht, sind damit verfassungsrechtlich geschützte Geschäftsgeheimnisse und Grundrechte der beteiligten Unternehmen und Personen berührt. Unter Abwägung zwischen den verfassungsrechtlich geschützten Geschäftsgeheimnissen einerseits und dem Informationsanspruch des Deutschen Bundestages andererseits hat die Bundesregierung die erfragten Informationen als Verschlussache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimchutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Sie können dort eingesehen werden.*

* Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat die Antwort als „VS – Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimchutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimchutzordnung eingesehen werden.

- a) Wie stellt die Bundesregierung künftig sicher, dass die in der novellierten EU-Verordnung explizit hervorgehobenen Risikofaktoren – insbesondere Investoren, die von einem fremden Staat kontrolliert werden, sowie der drohende Zugriff auf sensible Informationen (wie Logistikdaten) – im nationalen Prüfverfahren zu einer strengeren Handhabung bei der Übernahme kritischer Transportinfrastruktur führen?

Die genannten Risikofaktoren finden bereits auf Grundlage des geltenden Rechts entscheidende Berücksichtigung in der Investitionsprüfungspraxis der Bundesregierung. In § 55a Absatz 3 Nr. 1 AWV ist gesetzlich geregelt, dass bei der Prüfung einer voraussichtlichen Beeinträchtigung der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit berücksichtigt werden kann, ob der Erwerber unmittelbar oder mittelbar von der Regierung, einschließlich sonstiger staatlicher Stellen oder Streitkräfte, eines Drittstaates, kontrolliert wird. Auch der mögliche Zugriff auf sensible Informationen ist bereits nach derzeitiger Prüfpraxis stets Teil der Prüfung.

- b) Inwiefern sieht die Bundesregierung durch solche Übernahmen die in der EU-Verordnung besonders geschützten Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) gefährdet, und welche nationalen Vorkehrungen werden bei der anstehenden AWG/AWV-Novelle getroffen, um diese EU-Projekte vor dem strategischen Zugriff autoritärer Staaten zu schützen?

Projekte und Programme von Unionsinteresse, so insbesondere auch TEN-V, sind bereits nach derzeitiger Rechtslage Schutzgut der sektorübergreifenden Investitionsprüfung. In § 55 Absatz 1 AWV heißt es ausdrücklich: „Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz kann prüfen, ob es die öffentliche Ordnung oder Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland, eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder in Bezug auf Projekte oder Programme von Unionsinteresse im Sinne des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2019/452 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 zur Schaffung eines Rahmens für die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen in der Union (ABl. L 79 I vom 21.3.2019, S. 1) voraussichtlich beeinträchtigt, wenn ein Unionsfremder unmittelbar oder mittelbar ein inländisches Unternehmen oder unmittelbar oder mittelbar eine Beteiligung im Sinne des § 56 an einem inländischen Unternehmen erwirbt.“

Ob ein konkretes Erwerbsvorhaben bestimmte EU-Projekte oder Programme, etwa das TEN-V, voraussichtlich beeinträchtigt, obliegt stets einer Einzelfallprüfung anhand der konkreten Umstände des jeweiligen Falles. Hierbei findet auch Berücksichtigung, ob es sich im Einzelfall um einen staatlich strategischen Zugriff handelt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.