

Große Anfrage

**der Abgeordneten Dirk Nockemann, Krzysztof Walczak, Marco Schulz,
Eugen Seiler, Peggy Heitmann, Antje Hebel, Dr. Joachim Körner,
Benjamin Mennerich, Thomas Reich und Robert Risch (AfD) vom 01.04.25**

und Antwort des Senats

Betr.: Hacker, Drohnen, Spionage: Wie sicher ist der Hamburger Hafen wirklich?

Der Hamburger Hafen ist nicht nur Deutschlands größter Seehafen, sondern auch eine der zentralen Handelsdrehscheiben Europas. Mit einem jährlichen Umschlag von über 100 Millionen Tonnen an Gütern und als bedeutender Knotenpunkt für internationale Lieferketten ist der Hafen ein kritischer Bestandteil der deutschen und europäischen Infrastruktur. Gleichzeitig ist er jedoch zunehmend Bedrohungen durch Cyberangriffe, Drohnenoperationen und andere Formen hybrider Kriegsführung ausgesetzt.

In den vergangenen Jahren kam es zu mehreren sicherheitsrelevanten Vorfällen, die die Verwundbarkeit des Hafens verdeutlichen. So wurde bereits 2017 ein Cyberangriff auf das Logistikunternehmen Maersk bekannt, der durch die „NotPetya“-Malware massive Störungen verursachte und auch den Hafenbetrieb in Hamburg beeinträchtigte. Auch der Hackerangriff auf das Unternehmen Hellmann Worldwide Logistics Ende 2021 zeigte die wachsende Gefahr für logistische Infrastrukturen. Erst im Jahr 2024 meldeten IT-Sicherheitsexperten eine Zunahme gezielter Angriffe auf deutsche Hafensstandorte, darunter der Hamburger Hafen, die mutmaßlich aus Russland und China gesteuert wurden.

Neben der Bedrohung aus dem digitalen Raum gerät der Hafen zunehmend durch unerlaubte Drohnenflüge in den Fokus. Im Jahr 2023 wurden mehrere nicht genehmigte Drohnenbewegungen über dem Hafengebiet registriert, darunter Vorfälle nahe kritischer Infrastruktur wie Containerterminals und Tanklagern. Im März 2024 musste ein Terminal für einige Stunden gesperrt werden, nachdem eine Drohne über sensiblen Hafenbereichen gesichtet worden war und Sicherheitsbehörden eine potenzielle Spionage- oder Sabotageabsicht nicht ausschließen konnten.

Auch physische Sabotageakte und hybride Bedrohungsszenarien stellen ein wachsendes Risiko dar. Sicherheitsbehörden warnen zunehmend vor gezielten Störaktionen gegen die Hafeninfrastuktur. So gab es in der Vergangenheit Berichte über verdächtige Aktivitäten in Hafennähe, darunter unbefugte Zutrittsversuche zu sensiblen Bereichen. In Anbetracht internationaler Spannungen, insbesondere im Hinblick auf den Ukraine-Krieg und geopolitische Konflikte im Indopazifik, gewinnen hybride Kriegsführungsstrategien – also eine Kombination aus Cyberangriffen, Desinformation und physischen Sabotageakten – für staatliche und nicht staatliche Akteure an Bedeutung.

Angesichts dieser Entwicklungen ist es essenziell, dass der Senat eine umfassende Bestandsaufnahme der aktuellen Sicherheitslage im Hamburger Hafen vornimmt und darlegt, welche Maßnahmen getroffen wurden oder geplant sind, um den Schutz dieser kritischen Infrastruktur zu gewährleisten.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Mit dem Betrieb und der Aufrechterhaltung der Sicherheit des Hamburger Hafens sind eine Vielzahl Unternehmen sowie öffentliche Stellen befasst. Die abstrakte, aktuelle Bedrohungslage, sowohl im physischen als auch im informationstechnischen Raum ist, insbesondere aufgrund der nationalen und internationalen Bedeutung des Hafens, bekannt und wird vielseitig betrachtet und berücksichtigt. Bedrohungsszenarien erfordern, ihrer jeweiligen Form entsprechend, geeignete Gegenmaßnahmen. Die Hamburg Port Authority (HPA) registriert Fälle, bei denen es sich um Sabotage oder Spionage gegen die kritische Infrastruktur des Hafens gehandelt haben könnte. Bezogen auf Cyber-Angriffe hat sich die HPA-Strategie der vorausschauenden Sicherheit bisher bewährt. So wird beispielsweise das Stören oder Senden falscher Radar- oder GPS-Signale als potenzielle Gefahr gesehen, entsprechende Gegenmaßnahmen werden getroffen. So sichern bestehende Maßnahmen wie der „International Ship and Port Facility Security Code“ (ISPS-Code) den internationalen Seeverkehr gegen vorsätzliche rechtswidrige Handlungen, wie zum Beispiel Terrorakte und Piraterie. Dieser wurde bereits 2002 unter Federführung der internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) vereinbart. Dieser ISPS-Code wird jetzt um die Auflagen für KRITIS-Betreiber ergänzt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle Prozesse und Infrastrukturen ausreichend geschützt sind, um die Versorgungssicherheit der Bevölkerung der Stadt Hamburg zu schützen. Hierzu gehört auch der Schutz der IT-Infrastruktur des Hafens in Bezug auf Cyberangriffe. Die Maßnahmen der IT-Sicherheit entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und werden fortlaufend an aktuelle Gefahren angepasst und weiter ausgebaut. Neben technischen Maßnahmen gehört dazu auch die ständige Weiterbildung des eingesetzten Personals. Überprüfungen des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) weisen nach, dass die Anforderungen an IT-Sicherheitsstandards erfüllt werden. Den im Hafen ansässigen Unternehmen stehen, wie allen anderen Hamburger Unternehmen und Behörden auch Optionen zur Fortbildung und Sensibilisierung zum Thema Cybersicherheit zur Verfügung. Beispielsweise sei hier das LKA 54 mit der ZAC (Zentrale Ansprechstelle Cybercrime) genannt.

Insbesondere die HPA unterliegt gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen, die den Umgang mit sensiblen Daten sowie die Kommunikation im Falle von Sicherheitsvorfällen regulieren. Die Offenlegung von sicherheitsrelevanten Informationen könnte nicht nur den gesetzlichen Rahmen verletzen, sondern auch das Vertrauen von Stakeholdern, Geschäftspartnern und Kunden beeinträchtigen. Es gilt das übergeordnete Interesse, den Schutz der Unternehmensinformationen sowie die Sicherheit und Stabilität kritischer Infrastrukturen zu gewährleisten. Vor dem Hintergrund der Zuordnung der HPA als Betreiber kritischer Infrastruktur (KRITIS) sieht der Senat und die HPA von einer weitergehenden detaillierten Beantwortung ab.

Der regelhafte Informationsaustausch mit internationalen Sicherheitsbehörden, beispielsweise Europol, obliegt dem BKA. Im Rahmen der Drogenbekämpfung findet anlassbezogen durch die Abteilung Organisierte Kriminalität und Rauschgiftkriminalität (LKA 6) über das BKA der Informationsaustausch mit internationalen Sicherheitsbehörden statt. Darüber hinaus bestehen im LKA 6 zum Zwecke des polizeilichen Informationsaustausches Kontakte zu europäischen Polizeidienststellen. Zusätzlich besteht seit März 2023 eine Kooperationsvereinbarung zwischen den Hauptzollämtern Bremen, Itzehoe und Hamburg, dem Zollfahndungsamt (ZFA) Hamburg und der Wasserschutzpolizei (WSP) zur Verbesserung der grenzpolizeilichen Zusammenarbeit auf der Unterelbe und dem Hamburger Hafen. Kooperationsfelder sind unter anderem ein Informationsaustausch, gemeinsame Risikoanalysen und die Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kriminalität.

Die HPA steht unter anderem mit Partnerhäfen wie Barcelona, Singapur, Los Angeles, Antwerpen und Rotterdam im ständigen Austausch. Mit den letzten der beiden genannten Häfen besteht eine Kooperation (Three Ports Summit) zur Verbesserung

der Hafensicherheit. Darüber hinaus ist auch das Hafensicherheitszentrum (HSZ) mit Sicherheitsaufgaben im Hamburger Hafen betraut. Zudem wird berücksichtigt, dass alle Partner entlang der Lieferkette bestmöglich gegen die Bedrohungslage geschützt sind und in diesem Kontext im gegenseitigen Austausch zueinander stehen.

Aktuell wird die Bedrohungslage durch den Überflug von Drohnen, sogenannten unbemannten Luftfahrtsystemen (ULS) geprägt. Die originäre Zuständigkeit für die Abwehr von Gefahrenlagen obliegt der Polizei Hamburg. Für die enge Zusammenarbeit zwischen den Sicherheitsbehörden zur Sicherstellung einer kontinuierlichen Betrachtung der Bedrohungslage steht insbesondere die SP34 als Luftfahrtkompetenzzentrum in Kontakt mit Interessensträgern des Hafens. Konkrete Anfragen zu eingesetzter Technik sowie der Einsatztaktik werden nicht weiter ausgeführt, insbesondere um die taktischen Handlungs- und Einwirkoptionen nicht zu gefährden.

Die Aufgaben zur militärischen Verteidigung liegen in der Zuständigkeit des Bundes und werden durch das Bundesministerium der Verteidigung wahrgenommen. Hamburg unterstützt bei Übungsvorhaben im Rahmen der Zivil-Militärischen Zusammenarbeit nach Maßgabe entsprechender Anträge der Bundeswehr. Die Bundeswehr teilt mit, dass Informationen im Sinne der Fragestellungen teilweise der Geheimhaltung unterliegen. Details zu militärischen Planungen und Übungen, die über die Pressearbeit der Bundeswehr hinausgehen, können daher nicht veröffentlicht werden. Im Übrigen unterliegen die Bundesregierung und damit die Bundeswehr ausschließlich der parlamentarischen Kontrolle und dem damit verbundenen Fragerecht des Deutschen Bundestages.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority AöR (HPA), des Landeskommandos Hamburg und der Generalzolldirektion wie folgt:

Cyberangriffe auf die Infrastruktur des Hamburger Hafens:

1. *Wie viele Cyberangriffe auf die IT-Systeme des Hamburger Hafens wurden in den Jahren 2023 und 2024 registriert?*
2. *Welche Arten von Cyberangriffen (zum Beispiel Phishing, DDoS-Attacken) wurden festgestellt?*
3. *Aus welchen Regionen oder Ländern konnten diese Angriffe zurückverfolgt werden?*
4. *Welche konkreten Schäden oder Beeinträchtigungen sind durch diese Cyberangriffe entstanden?*

Statistiken im Sinne der Fragestellung werden nicht geführt. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

5. *Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um die IT-Sicherheit im Hafen zu erhöhen?*

Die öffentlichen Unternehmen engagieren sich intensiv im Bereich der Sicherung ihrer eigenen IT-Infrastruktur. Die Zentrale Ansprechstelle Cybercrime (ZAC) des im Landeskriminalamt für Cybercrime zuständigen Fachkommissariats LKA 54 ist Partner der Hamburger Wirtschaft bezüglich der Prävention im Cyberraum. Schulungen und Vorträge werden angeboten und wurden auch bei Unternehmen durchgeführt, die eng mit dem Hamburger Hafen verbunden sind.

Im Übrigen siehe Drs. 22/11108 und Vorbemerkung.

6. *Gibt es eine Zusammenarbeit mit internationalen Partnerhäfen zur Abwehr von Cyberbedrohungen?*

Die HPA steht weltweit mit verschiedenen Häfen in Kontakt und tauscht sich mit diesen aus, um die Sicherheit in den Häfen zu verbessern.

Im Übrigen siehe Drs. 23/10 und Vorbemerkung.

7. *Wie bewertet der Senat die aktuelle Bedrohungslage durch Cyberangriffe auf den Hamburger Hafen?*

Die abstrakte Gefährdungslage, die generell für Unternehmen in Deutschland gilt, ist auch auf Unternehmen im Hamburger Hafen übertragbar. Eine konkrete, aktuelle Bedrohungslage ist nicht bekannt. Dennoch wird die abstrakte Gefährdungslage als hoch eingeschätzt.

Im Übrigen siehe Drs. 22/14640.

8. *Welche Rolle spielt das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) bei der Unterstützung der Hafenbehörde?*
9. *Sind zusätzliche Investitionen in die IT-Sicherheit des Hafens geplant?*
10. *Wie wird das Personal der Hafenbehörde im Umgang mit Cyberbedrohungen geschult?*

Siehe Vorbemerkung.

Bedrohung durch Drohnen:

11. *Wie viele unerlaubte Drohnenflüge über dem Hamburger Hafen wurden in den Jahren 2023 und 2024 registriert?*
12. *Welche Sicherheitsrisiken sieht der Senat durch solche Drohnenflüge?*

Statistische Daten im Sinne der Fragestellung werden von der Polizei nicht erhoben.

Es ist jedoch bekannt, dass die Verwendung von ULS sowohl in der privaten Nutzung als auch durch Unternehmen ständig zunimmt. Im Hamburger Hafen als Impulsstandort für Innovationen und wirtschaftlich bedeutsamer Infrastruktur muss im besonderen Maße zwischen sicherheitsrelevantem ULS-Einsatz und im Sinne der Allgemeinnutzung zulässigem Gebrauch von ULS unterschieden werden. Hierbei ist auch die fortlaufende technische Weiterentwicklung der ULS zu beachten. All dies erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen den Sicherheitsbehörden, eine kontinuierliche Überwachung der Bedrohungslage und den Einsatz fortschrittlicher Technologien zur Abwehr potenzieller Gefahren. Dabei steht die Polizei auch mit den Interessenträgern im Hafen im engen Austausch und führte in diesem Zusammenhang bereits verschiedene Einsätze zur Überwachung der Einhaltung entsprechender luftfahrttechnischer Bestimmungen durch.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

13. *Welche technischen Mittel stehen der Polizei zur Verfügung, um unerlaubte Drohnen zu detektieren und abzuwehren?*
14. *Gibt es spezielle Einsatzkräfte oder Einheiten, die für die Drohnenabwehr zuständig sind?*

Einzelheiten zur eingesetzten Technik sowie zur Einsatztaktik werden nicht ausgeführt, um die taktischen Handlungs- und Einwirkoptionen nicht zu gefährden.

Im Weiteren siehe Drs. 22/16095.

15. *Welche rechtlichen Grundlagen bestehen für das Eingreifen gegen unerlaubte Drohnenflüge im Hafengebiet?*

Im Sinne der Fragestellung sind im EU-Recht die folgenden Bestimmungen maßgeblich:

Die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nummer 2111/2005, (EG) Nummer 1008/2008, (EU) Nummer 996/2010, (EU) Nummer 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nummer 552/2004 und (EG) Nummer 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nummer 3922/91

des Rates sowie die Delegierte Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge und die Durchführungsverordnung (EU) 2020/746 der Kommission vom 4. Juni 2020 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 hinsichtlich der Verschiebung der Anwendungsfristen bestimmter Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie.

Im nationalen Recht sind insbesondere das Luftverkehrsgesetz (LuftVG), die Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) und die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) für den Betrieb von ULS einschlägig. Die genannten Bestimmungen stellen die Rechtsgrundlage für Eingriffe gegen unerlaubte ULS dar.

16. Wurden bereits Drohnenabwehrsysteme im Hafen installiert?

Wenn ja, welche?

Siehe Drs. 22/16095.

17. Wie kooperiert die Polizei mit anderen Behörden oder privaten Unternehmen bei der Drohnenabwehr?

Die Polizei entwickelt derzeit mit verschiedenen Kooperationspartnern Netzwerkpartnerschaften. Hierzu gehört auch ein intensiver Austausch mit der HPA.

18. Gibt es Präventivmaßnahmen, um unerlaubte Drohnenflüge im Hafengebiet zu verhindern?

Die Polizei führt Schwerpunkteinsätze im Bereich des Hafens durch. Konkretisierende Angaben zu speziellen Führungs- und Einsatzmitteln lassen Rückschlüsse auf die Einsatztaktik der Polizei zu, zu der aus grundsätzlichen Erwägungen keine Angaben gemacht werden.

Die HPA weist grundsätzlich auf die Regeln für den Einsatz von Drohnen im Hafen hin: <https://www.hamburg-port-authority.de/de/themenseiten/drohnen-im-hamburger-hafen>.

Weiterhin gibt es von der für Wirtschaft zuständigen Behörde eine Internetseite mit Informationen zum allgemeinen Einsatz von Drohnen: <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bwi/themen/drohnen-201304>.

19. Wie werden Hafenmitarbeiter und die Öffentlichkeit über die Gefahren und den Umgang mit Drohnen informiert?

Im Sinne der Fragestellung steht die Polizei für Anfragen von im Hafen ansässigen Betrieben als Ansprechpartner zur Verfügung und berät im Bedarfsfall. Im Übrigen siehe Antwort zu 5.

Darüber hinaus obliegt es den Nutzern von ULS, sich eigenverantwortlich über die geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen zu informieren und sich mit den potenziellen Rechtsverstößen sowie den damit verbundenen Konsequenzen vertraut zu machen.

20. Sind in Zukunft zusätzliche Mittel oder Ressourcen für die Drohnenabwehr vorgesehen?

Die Polizei hat im Kontext der Durchführung der EURO 2025 moderne Fähigkeiten im Bereich des Drohneneinsatzes und der Drohnenabwehr aufgebaut. Sie verfolgt die fortschreitende Entwicklung von Flugabwehrsystemen zur Drohnenabwehr mit besonderer Achtsamkeit und evaluiert kontinuierlich die Eignung sowie Effektivität entsprechender Systeme. Sollten sich hieraus weitere Beschaffungsnotwendigkeiten ergeben, werden gegebenenfalls erforderliche Finanzierungsbedarfe in der Haushaltsplanung aufgenommen.

Beim Aufbau zusätzlicher Fähigkeiten werden auch Kooperationen mit anderen Ländern und dem Bund einschließlich der Inanspruchnahme von Bundesmitteln zu prüfen sein.

Hybride Bedrohungen und Sabotageakte:

21. *Welche Erkenntnisse hat der Senat über hybride Bedrohungen, die den Hamburger Hafen betreffen?*

Siehe Vorbemerkung.

22. *Gab es in den Jahren 2023 und 2024 Vorfälle von Sabotage oder Spionage im Hafengebiet?*

In dem erfragten Zeitraum sind Fälle bekannt, bei denen es sich um Vorfälle im Sinne der Fragestellung gehandelt haben könnte.

23. *Wie wird die kritische Infrastruktur des Hafens gegen physische Angriffe geschützt?*
24. *Gibt es spezielle Sicherheitskonzepte für den Schutz vor hybriden Bedrohungen?*
25. *Wie arbeitet die Hafenbehörde mit nationalen Sicherheitsbehörden zusammen, um solche Bedrohungen zu identifizieren und abzuwehren?*
26. *Welche Rolle spielt die Bundeswehr beim Schutz des Hamburger Hafens vor hybriden Bedrohungen?*
27. *Gibt es regelmäßige Sicherheitsübungen, die auf Szenarien hybrider Kriegsführung abzielen?*
28. *Wie wird die Resilienz des Hafens gegenüber solchen Bedrohungen bewertet?*

Siehe Vorbemerkung.

29. *Welche Investitionen sind geplant, um den Schutz vor hybriden Bedrohungen zu verbessern?*

Die zuständigen Behörden arbeiten kontinuierlich an ihren Fähigkeiten zur Abwehr hybrider Bedrohungen. Hierzu gehören unter anderem Maßnahmen im Bereich der IT-Sicherheit, der Spionage- und Sabotageabwehr sowie der Drohnenabwehr. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

30. *Wie werden internationale Entwicklungen und Konflikte in die Sicherheitsstrategie des Hafens einbezogen?*

Die Hamburger Sicherheitsbehörden führen kontinuierlich umfassende Lageanalysen zu geopolitischen Entwicklungen durch. Diese Analysen fließen direkt in die Sicherheitsbewertungen ein, insbesondere auch im Hinblick auf den Hafen. Dabei werden alle relevanten Teilbereiche der Sicherheitsbehörden sowie die Hamburg Port Authority (HPA) und weitere Behörden eng eingebunden. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Ausstattung und Ressourcen der Polizei:

31. *Wie viele Polizeikräfte sind aktuell für die Sicherheit im Hamburger Hafen zuständig?*

Die für den erfragten Bereich zuständigen Wasserschutzpolizeikommissariate (WSPK 1 bis 3) verfügen mit Stand 1. März 2025 über insgesamt 285 Dauerdienstposten.

Darüber hinaus sind anlassbezogen auch Polizeibedienstete der Schutz- und Kriminalpolizei im Sinne der Fragestellung tätig. Hierzu werden statistisch auswertbare Daten von der Polizei nicht erhoben.

32. *Welche speziellen Ausbildungen erhalten diese Kräfte im Hinblick auf Cyberabwehr und Drohnenbekämpfung?*

Im Themenfeld ULS werden spezialisierte Polizeikräfte regelhaft fortgebildet. Darüberhinausgehende Angaben betreffen die Einsatztaktik der Polizei. Um eine Ausrechenbarkeit der Möglichkeiten polizeilichen Handelns zu verhindern und die Wirk-

samkeit polizeilicher Maßnahmen nicht zu gefährden, sieht die Polizei von einer weitergehenden Beantwortung ab.

Zu den Fortbildungsmaßnahmen im Bereich der Cyberkriminalität siehe Drs. 22/10836.

33. Welche technischen Ressourcen stehen der Polizei für die Überwachung und Sicherung des Hafengebiets zur Verfügung?

Im Bereich des Hafens wird von den Hafenunternehmen sowie der HPA in erheblichen Umfang Sicherheitstechnik eingesetzt. Darüber hinaus stehen der Polizei unterschiedliche Führungs- und Einsatzmittel im Sinne der Fragestellung zur Verfügung. Konkretisierende Angaben zu speziellen Führungs- und Einsatzmitteln lassen Rückschlüsse auf die Einsatztaktik der Polizei zu, zu der aus grundsätzlichen Erwägungen keine Angaben gemacht werden. Im Übrigen siehe Drs. 22/13419.

34. Gibt es derzeit Defizite in der Ausstattung der Polizei, insbesondere in Bezug auf moderne Technologien zur Abwehr von Cyberangriffen und Drohnen?

35. Welche zusätzlichen Mittel wären erforderlich, um diese Defizite zu beheben?

Die Polizei hat in den bestehenden Strukturen die Fähigkeiten zur Abwehr vor Gefahren aus der Luft sowie aus dem Cyberraum aufgebaut und passt diese technisch und personell permanent den Herausforderungen an.

Im Übrigen siehe Antworten zu 20 und zu 32.

36. Sind in den kommenden Haushaltsplänen Investitionen in die polizeiliche Ausstattung für den Hafen vorgesehen?

Siehe Antwort zu 20.

37. Wie bewertet der Senat die aktuelle Personalausstattung der Polizei im Hinblick auf die gestiegenen Sicherheitsanforderungen im Hafen?

Die aktuelle Bewertung bezüglich personeller und materieller Ressourcen wird unbekannt der bereits vorgenommenen weiteren Planungen derzeit als ausreichend eingestuft.

Mit dem Hafensicherheitszentrum ist im Jahr 2024 ein bedeutendes Element zur Stärkung der Sicherheit im Hamburger Hafen geschaffen worden. Siehe auch Drs. 22/15531.

38. Gibt es Kooperationen mit privaten Sicherheitsdiensten zur Unterstützung der polizeilichen Arbeit im Hafen?

Nein.

39. Wie wird die Zusammenarbeit zwischen der Hafenbehörde und der Polizei organisiert und koordiniert?

Im Bereich der Hafensicherheit arbeitet die HPA eng mit dem Landeskriminalamt (LKA), der Wasserschutzpolizei (WSP) sowie dem Zoll im Hafensicherheitszentrum (HSZ) zusammen. Neben der engen Kooperation von Strafverfolgungs- und Kontrollbehörden werden Kompetenzen und das Know-how aller Akteure gebündelt sowie ein verbesserter Informationsaustausch mit der Hafenwirtschaft gewährleistet.

Der „DA Hafensicherheit“ (DA = designated authority) bei der Wasserschutzpolizei (WSP 61) obliegt die Überwachung der Einhaltung der international gültigen Hafensicherheitsstandards gemäß ISPS-Code in Bezug auf die Hafenanlagen und den Gesamthafen. Diese Aufgabe wird gemeinsam von Mitarbeitenden der Hafenbehörde (HPA) sowie der WSP wahrgenommen. Alle hierfür erforderlichen Abstimmungen werden dienststellenintern organisiert und koordiniert.

40. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Attraktivität des Polizeidienstes im Hafengebiet zu erhöhen und qualifiziertes Personal zu gewinnen?

Der Senat beabsichtigt mit weiteren personellen Verstärkungen die Einsatzfähigkeit der Polizei erhöhen. In die Überlegungen, welche polizeilichen Deliktsfelder und Einsatzgebiete hierbei bedient werden, wird auch die polizeiliche Aufgabenwahrnehmung im Hafengebiet einbezogen.

Für in der Ausbildung besonders qualifiziertes Personal (beispielsweise bei Qualifikation durch bestimmte Patente) besteht die Möglichkeit der Zahlung eines Sonderzuschlags und nach dem Studium der Einstieg in eine höhere Besoldungsgruppe.

Zusammenarbeit mit anderen Behörden und Institutionen:

41. Wie erfolgt die Zusammenarbeit zwischen der Hamburger Polizei und dem Bundeskriminalamt bei der Bekämpfung von Cyberkriminalität im Hafen?

Die im Bereich Cybercrime eingesetzten Mitarbeitenden des LKA 5 absolvieren regelmäßig unter anderem vom Bundeskriminalamt (BKA) angebotene Fortbildungen und Schulungen in diesem Deliktsbereich.

Darüber hinaus findet im Falle von Ermittlungsverfahren im Sinne der Fragestellung eine Zusammenarbeit mit dem BKA im konkreten Einzelfall – soweit erforderlich – statt.

42. Gibt es regelmäßige Informations- und Datenaustausche mit internationalen Sicherheitsbehörden bezüglich Bedrohungen für den Hafen?

Im Rahmen von Sicherheitsvorfällen besteht ein Austausch mit dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI). Weiterhin besteht eine Beteiligung am EU-Ausschuss Maritime Security (MARSEC) sowie am internationalen Austausch der Sicherheitsbehörden und mit den in der Antwort zu 47 genannten Häfen.

Im Übrigen siehe Drs. 23/10 sowie Vorbemerkung.

43. Wie wird die Kooperation mit dem Zoll im Bereich der Hafensicherheit gestaltet?

Das im Mai 2024 von Polizei, Hamburg Port Authority und Zoll gegründete Hafensicherheitszentrum (HSZ) leistet einen zentralen Beitrag für die Zusammenarbeit von nationalen und internationalen Behörden, Wirtschaft sowie Logistikpartnern hinsichtlich der Bekämpfung des Rauschgiftschmuggels über den Hamburger Hafen. Der Informationsaustausch über das HSZ konnte bereits bei verschiedenen Rauschgiftsicherstellungen im Hamburger Hafen gewinnbringend genutzt werden. Das HSZ evaluiert die Lage im Hamburger Hafen fortlaufend und passt Sicherheitsmaßnahmen, im ständigen Austausch mit den Partnerdienststellen im In- und Ausland, an.

Im Bereich der Drogenbekämpfung ist im LKA 6 die paritätisch mit Mitarbeitenden des LKA und des ZFA Hamburg besetzte Gemeinsame Ermittlungsgruppe Rauschgift (GER) angebunden, die für Ermittlungen bei Einfuhrschmuggel über den Hamburger Hafen zuständig ist.

Im Übrigen siehe Drs. 23/10 und Vorbemerkung.

44. Welche Rolle spielen private Sicherheitsunternehmen im Sicherheitskonzept des Hafens?

Die Hafenanlagenbetreiber haben Beauftragte zur Gefahrenabwehr (Port Facility Security Officer), die für die unter den ISPS-Code fallende Hafenanlagen Gefahrenabwehrpläne zu erstellen haben. Diese Pläne beinhalten sämtliche Maßnahmen, die für die Erfüllung der geforderten Sicherheitsstandards für die jeweilige Hafenanlage erforderlich sind. Es liegt im Ermessen der Hafenanlagenbetreiber, für die Umsetzung der Sicherheitsmaßnahmen private Sicherheitsunternehmen zu beauftragen.

Die Polizei steht in beratender und im Einsatzfall unterstützender Funktion in Kontakt mit den Betrieben oder den beauftragten Sicherheitsunternehmen.

45. Gibt es gemeinsame Übungen oder Trainings mit anderen Hafenstädten zur Abwehr von Bedrohungen?

Die Polizeien der Länder Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein, Bremen, Niedersachsen, Hamburg und des Bundes führten im November 2024 eine Planbesprechung als Übung zur Bewältigung einer maritimen Bedrohungslage durch.

Für den Zeitraum 2025 und 2026 befinden sich derzeit weitere Verbundübungen mit Sicherheitspartnern aus dem norddeutschen Bereich und konzeptionelle Maßnahmen in Vorbereitung.

46. Wie wird die Zusammenarbeit mit der Bundeswehr im Kontext der Hafensicherheit koordiniert?

Die Polizei Hamburg befindet sich in verschiedenen Fragen im Austausch mit der Bundeswehr. In Fällen, in denen eine Gefahrenlage für Einrichtungen, Schiffe oder Bedienstete der Bundeswehr (zum Beispiel beim Hafengeburtstag) nicht ausgeschlossen werden kann, werden allgemeinpolizeiliche Maßnahmen durchgeführt, um zusammen mit der Bundeswehr einen hohen Sicherheitsstandard in diesem Bereich zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund wird aufgrund der Einsatztaktik von weiteren Angaben hierzu abgesehen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

47. Welche internationalen Abkommen oder Vereinbarungen beeinflussen die Sicherheitsstrategie des Hamburger Hafens?

Abkommen im Sinne der Fragestellung sind:

- der ISPS-Code und der mit seiner Ratifizierung im Zusammenhang stehende EU-Rechtsrahmen,
- die Verordnung (EU) (EG) Nummer 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen,
- die Richtlinie 2005/65/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen (Gesamthafenrichtlinie) sowie
- das Schengen-Acquis, welches die grenzpolizeilichen Belange bestimmt.

Vereinbarungen, die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Hafensicherheit im Sinne des ISPS-Codes stehen, bestehen zwischen den Hafenstädten Rotterdam, Antwerpen/Brügge, Hamburg, Bremen, Dünkirchen, und den weiteren niederländischen Nordseehäfen im Rahmen eines Letters of Intent (LOI) aus dem Jahr 2022.

48. Wie werden Erkenntnisse aus anderen Häfen weltweit in die Sicherheitsmaßnahmen des Hamburger Hafens integriert?

Die Polizei wertet regelmäßig verschiedene Lageberichte (unter anderem Bericht Innere Sicherheit des Bundesministeriums des Innern und für Heimat) aus. Weiterhin nimmt sie am EU-Ausschuss Maritime Security (MARSEC) teil und beteiligt sich am internationalen Austausch der Sicherheitsbehörden und mit den in der Antwort zu 47 genannten Häfen.

Auf nationaler Ebene stellt die Polizei Hamburg die Geschäftsstelle Maritime Sicherheit und initiiert hierdurch den Austausch mit den Polizeien der Küstenländer und des Bundes. Weiterhin ist sie am maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) in Cuxhaven beteiligt

Die aus den unterschiedlichen Bereichen gewonnenen Erkenntnisse werden dienststellenintern bewertet und gegebenenfalls in Sicherheitsmaßnahmen einbezogen.

Im Oktober 2023 fand eine durch die EU-Kommission beauftragte Evaluation des Hamburger Hafens im Hinblick auf den Drogeneinfuhrschmuggel statt. An dieser Evaluation nahm das LKA 6 gemeinsam mit der WSP teil. Neben dem Hamburger Hafen wurden auch noch weitere europäische Häfen evaluiert, um etwaige „best practice“ Lösungen zu identifizieren. Diese „best practices“ wurden im Anschluss durch die

EU-Kommission zu einem Gesamtbericht zusammengeführt und den jeweiligen Ministerien als potenzielle Handlungsoptionen zur Verfügung gestellt.

49. Gibt es Partnerschaften mit Forschungseinrichtungen zur Entwicklung neuer Sicherheitslösungen für den Hafen?

Unter der Leitung der Behörde für Inneres und Sport wird aktuell zum Thema Katastrophenschutz das Projekt „Rescue Mate“ gemeinsam mit der Universität Hamburg und zahlreichen weiteren Hochschulen und Partnern umgesetzt. Das Projekt hat zum Ziel, den im Rahmen einer Sturmflut nötigen Informationsaustausch und die Datenverarbeitung durch die Verwendung von künstlicher Intelligenz zu automatisieren und zusätzlich neue Datenquellen zu erschließen, um dadurch eine bessere Datenbasis für eine umfassende Lagedarstellung und Entscheidungsunterstützung zu schaffen.

Eine weiterführende Nutzung zur Verbesserung der Sicherheit des Hafens im Sinne der Anfrage wird Gegenstand zukünftiger Prüfungen sein. Darüber hinaus werden relevante Projekte und Forschungsvorhaben im Sinne eines Monitorings betrachtet.

50. Wie wird die Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) gestaltet?

Die Arbeit der EU-Agentur EMSA bezieht sich vor allem auf Sicherheit im Sinne von Arbeitsschutz („Safety“) für die im Seeverkehr Beschäftigten, enthält aber ebenso Maßnahmen im Sinne von Schutz von Maschinen/Objekten („Security“). Dort bearbeitete Felder im Sinne von „Security“ und entsprechende Publikationen sowie Erkenntnisse (wie zum Beispiel das EU MARSEC Handbook) werden im Rahmen der Zuständigkeit genutzt.

Das MSZ in Cuxhaven dient als Schnittstelle zur EMSA. Das MSZ erhält durch die EMSA unter anderem Schiffsdaten und meldet beobachtete maritime Unregelmäßigkeiten an die Wasserschutzpolizeien der einzelnen Küstenländer. Im Umkehrschluss können andere Wasserschutzpolizeien die WSP-Leitstelle um Ermittlungsunterstützung mithilfe von durch die EMSA zur Verfügung gestellte Daten bitten.

Eine direkte Zusammenarbeit besteht jedoch nicht.

Die EMSA bietet technische Beratung und operative Unterstützung zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs, der Vorsorge und Bekämpfungsmaßnahmen bei Meeresverschmutzungen und der Gefahrenabwehr auf See.

Finanzierung und Investitionen in die Hafensicherheit:

51. Wie hoch waren die Ausgaben für die Sicherheit des Hamburger Hafens in den Jahren 2023 und 2024?

Statistiken im Sinne der Fragestellung werden nicht geführt.

52. Welche finanziellen Mittel sind für die kommenden Jahre für Sicherheitsmaßnahmen im Hafen vorgesehen?

Siehe Vorbemerkung sowie Antworten zu 20 und zu 51.

53. Gibt es Förderprogramme von Bund oder EU, die für die Hafensicherheit genutzt werden?

Sowohl die WSP als auch das LKA nutzen entsprechende Förderprogramme.

54. Wie werden Investitionen in die IT-Sicherheit des Hafens priorisiert und umgesetzt?

Siehe Vorbemerkung.

55. Welche Kosten sind mit der Implementierung neuer Drohnenabwehrsysteme verbunden?

Die Kosten der Beschaffungen sind abhängig von Art und Umfang der jeweils als notwendig erachteten technischen Komponenten.

Im Übrigen siehe Antworten zu 20 sowie zu 34 und 35.

56. Gibt es Pläne zur Erhöhung der Sicherheitsgebühren für Hafentreiber zur Finanzierung zusätzlicher Maßnahmen?

Hafentreiber ist die HPA. Von dieser werden keine Sicherheitsgebühren erhoben, noch erhebt diese selbst Sicherheitsgebühren von den Hafenanlagenbetreibern.

57. Wie werden finanzielle Ressourcen zwischen präventiven und reaktiven Sicherheitsmaßnahmen aufgeteilt?

Eine Aufteilung im Sinne der Fragestellung erfolgt nicht.

58. Gibt es einen Notfallfonds für unvorhergesehene Sicherheitsvorfälle im Hafen?

Nein. Es gibt keinen Notfallfonds im Sinne der Fragestellung. Hamburg ist auch ohne einen solchen Fonds im Notfall handlungsfähig. Dementsprechend ist ein Notfallfonds im Sinne der Fragestellung nicht erforderlich.

59. Wie transparent sind die Ausgaben für die Hafensicherheit für die Öffentlichkeit einsehbar?

Grundsätzlich sind die geplanten Ausgaben von Behörden in deren Haushaltsplänen nach der dort vorgegebenen Struktur öffentlich einsehbar.

Im Übrigen siehe Antwort zu 51.

60. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen hätten erfolgreiche Angriffe auf die Infrastruktur des Hamburger Hafens?

Der Senat beantwortet hypothetische Fragen grundsätzlich nicht.