

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst

# **N i e d e r s c h r i f t**

## **Innen- und Rechtsausschuss**

111. Sitzung

am Mittwoch, dem 18. August 2004, 10:00 Uhr,  
im Sitzungszimmer 142 des Landtages

### **Anwesende Abgeordnete**

Monika Schwalm (CDU)

Vorsitzende

Ingrid Franzen (SPD)

i. V. von Peter Eichstädt

Klaus-Peter Puls (SPD)

Thomas Rother (SPD)

Anna Schlosser-Keichel (SPD)

Jutta Schümann (SPD)

Peter Lehnert (CDU)

Heinz Maurus (CDU)

i. V. von Klaus Schlie

Dr. Johann Wadephul (CDU)

Wolfgang Kubicki (FDP)

Irene Fröhlich (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

### **Weitere Abgeordnete**

Wilhelm-Karl Malerius (SPD)

Thomas Rother (SPD)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

**Einzigster Punkt der Tagesordnung:****1. Anhörung zum Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen (Hafenanlagensicherheitsgesetz - Ha-SiG)**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 15/3452

- Unabhängiges Landeszentrum für den Datenschutz  
Dr. Thilo Weichert
- Gewerkschaft der Polizei, Landesbezirk Schleswig-Holstein  
Karl-Hermann Rehr, Andreas Kropius
- Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände,  
Claudia Zempel, Herr Petri
- Deutsche Seemannsmission e.V.,  
Pastor Axel Matyba, Jürgen Classens
- Arbeitsgemeinschaft der schleswig-holsteinischen Häfen e.V.,  
Arne Breiholz
- Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.,  
Uta Ordemann
- Seehafen Kiel GmbH & Co. KG,  
Volker Dziobeck, Ralf Behrens
- Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH,  
Tim Schäfer
- Verband deutscher Reeder e.V.,  
Dietrich Dabels
- Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.,  
Dr. Mathias Münchau, Frau Siegel

Die Vorsitzende, Abg. Schwalm, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Einzigster Punkt der Tagesordnung:

**Anhörung zum Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen (Hafenanlagensicherheitsgesetz - HaSiG)**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 15/3452

(überwiesen am 28. Mai 2004 an den **Innen- und Rechtsausschuss** und den Wirtschaftsausschuss)

hierzu: Umdrucke 15/4593, 15/4597, 15/4606, 15/4616, 15/4634, 15/4637,  
15/4649, 15/4652, 15/4670, 15/4672, 15/4674, 15/4684,  
15/4742, 15/4797, 15/4805

Die Vorsitzende, Abg. Schwalm, begrüßt Herrn Dr. Weichert vom Unabhängigen Landeszentrum für den Datenschutz, Herrn Rehr und Herrn Kropius von der Gewerkschaft der Polizei, Frau Zempel und Herrn Petri von der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände sowie Pastor Matyba und Herrn Classens von der Deutschen Seemannsmission.

Herr Dr. Weichert stellt die Sicht des Unabhängigen Landeszentrums für den Datenschutz dar, Umdrucke 15/4593 und 15/4597.

Herr Rehr trägt die Einwände der Gewerkschaft der Polizei vor, Umdruck 15/4606. Im Gegensatz zur Forderung des Verbandes Deutscher Reeder trete die GdP für definierte Mindeststandards ein, da sonst die Wasserschutzpolizei mit jedem Hafentreiber über Standards diskutieren müsse. Durch das Gesetz würde eine Schulung der betroffenen Beamtinnen und Beamten notwendig. Zu begrüßen sei, dass die Federführung beim Innenminister und nicht beim Wirtschaftsminister angesiedelt sei.

Die Vorsitzende, Abg. Schwalm, macht auf die Stellungnahme des Innenministeriums zu Mindeststandards für Kreuzfahrtterminals aufmerksam, Umdruck 15/4798.

Frau Zempel schildert die Bedenken des Städteverbandes, Umdrucke 15/4637 und 15/4672. Inzwischen liege ein Erlass des Innenministeriums bezüglich der Schnittstellen vor. Besser sei jedoch, das Entsprechende in § 3 des Gesetzes zu regeln.

Herr Petri zeigt die Schnittstellenproblematik am Beispiel einer Einlaufgenehmigung auf. Durch den Erlass sei die Schwierigkeit beseitigt. Da ein Erlass jedoch schneller geändert werden könne als ein Gesetz, sei eine Regelung im Gesetz vorzuziehen.

Pastor Matyba nennt die Anliegen der Deutschen Seemannsmission, Umdruck 15/4797.

Herr Classens hebt den Unterschied zur Luftfahrt hervor: Seeleute seien nicht nach ein oder zwei Tagen wieder zu Hause, sondern bisweilen über ein Jahr weg.

Herr Dr. Weichert antwortet auf Fragen des Abg. Maurus, die Zuständigkeit für die Zuverlässigkeitsprüfung beim Innenministerium anzusiedeln sei besser als bei der Wasserschutzpolizei - jedoch sei das deren Aufsichtsbehörde -, wenngleich aus seiner Sicht eine Ansiedlung beim Wirtschaftsministerium optimal wäre. In Hamburg sei der Innensenat zuständig; wahrgenommen würden die Aufgaben von Beamten der Wasserschutzpolizei. Die Informationsstränge seien festgelegt, etwa zum Amt für Verfassungsschutz oder zum Ausländerzentralregister. Dafür müsse das Innenministerium nicht eingeschaltet werden

Pastor Matyba präzisiert auf die Bitte des Abg. Kubicki die Probleme, die aufgrund der neuen Sicherheitsbestimmungen zu erwarten seien, im Kieler Nordhafen sei ihm der Zugang mit Hinweis auf die neuen Sicherheitsbestimmungen verwehrt worden, er sei nicht auf einer bestimmten Liste aufgeführt.

Herr Classens fügt an, die Lübecker Hafen-Gesellschaft habe der Seemannsmission Zugangsausweise ausgestellt, was jedoch noch nicht den Zutritt auf das Schiff abdecke. Lediglich im Containerterminal - das allerdings der HLA in Hamburg unterstehe - sei ihm der Zutritt verwehrt worden; hier müssten Gespräche geführt werden.

Pastor Matyba betont, die Zusammenarbeit im Allgemeinen sei gut. Das Gesetz dürfe aber nicht bewirken, dass die Seemannsmission als Sicherheitsrisiko erscheine.

Abg. Maurus wirft die Frage nach Wettbewerbsnachteilen aufgrund von Mindeststandards bei Kreuzfahrtschiffen auf, etwa gegenüber Norwegen.

Herr Petri antwortet Abg. Kubicki, Erkenntnisse über Sicherheitsstufen der Schiffe würden über den normalen Meldeweg vom Schiff zur Schifffahrtverwaltung laufen, die die zuständige Behörde, die Designated Authority, DA, informiere. Diese entscheide, ob oder unter welchen Bedingungen das Schiff einlaufen dürfe. Dem Abg. Malerius sei zuzustimmen: Auch in Flensburg würden sich Wasserschutzpolizei und Hafenamts wechselseitig unterrichten, wenn Erkenntnisse über ein bestimmtes Schiff vorlägen.

Abg. Malerius schildert in Ergänzung detailliert den Meldeweg. Der Kapitän sei für die Sicherheit an Bord zuständig. Er melde dem Point of Contact seine Sicherheitsstufe, dieser gebe die Meldung an das Havariekommando und dieses weiter an die zuständige Behörde, die DA, welche bei Bedarf Kontakt mit dem Kapitän aufnehme und entscheide, was mit dem Schiff zu geschehen habe.

Herr Kropius erläutert auf Nachfrage von Abg. Kubicki nach der Überprüfung der Aussagen des Kapitäns, jedes Schiff habe einen Sicherheitsbeauftragten an Bord, das Personal werde überprüft, das Schiff müsse seine letzten zehn Reisen aus sicheren Häfen gestartet haben. Auch gebe es weltweit einen so genannten „stillen Alarm“. Dadurch sei das Sicherheitsnetz sehr eng. Gänzlich auszuschließen sei die Gefahr jedoch nicht.

Die Vorsitzende, Abg. Schwalm, dankt den Sachverständigen und begrüßt zur nächsten Runde Herrn Breiholz von der Arbeitsgemeinschaft der schleswig-holsteinischen Häfen, Frau Ordemann vom Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe, Herrn Dziobeck und Herr Behrens von der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, Herrn Schäfer von der Lübecker Hafengesellschaft, Herrn Dabels vom Verband deutscher Reeder sowie Herrn Dr. Münchau und Frau Siegel vom Verband für Schiffbau und Meerestechnik.

Herr Breiholz hebt eingangs positiv hervor, dass alle schleswig-holsteinischen Häfen termingerecht zertifiziert worden seien und dass nicht beabsichtigt sei, Mindeststandards verbindlich festzulegen.

Die Regelung in § 18 des Entwurfs, Gebühren insbesondere für die Genehmigung oder Änderung von Gefahrenabwehrplänen und für die Zertifizierung von Hafenanlagen zu erheben, lehne die Arbeitsgemeinschaft der schleswig-holsteinischen Häfen ab. Die Kritik richte sich zum einen gegen die Höhe der Gebühren. Auch für kleinere Häfen sei ein fünfstelliger Eurobetrag möglich. Es sei zu erwarten, dass dieser Posten nicht auf die Hafennutzer umgelegt werden könne. Die Häfen hätten auf eigene Rechnung und auf eigenes wirtschaftliches Risiko in die Sicherheit investiert, um ab 1. Juli 2004 die Anforderungen zu erfüllen. Ziel der Maß-

nahmen sei der Schutz der Allgemeinheit vor Terrorismus. Die Häfen hätten ihren Beitrag geleistet. Die Kosten für Amtshandlungen der DA seien nun von der Allgemeinheit zu tragen.

Kritisch zu sehen sei auch die Bündelung von Aufgaben bei der Wasserschutzpolizei. Sie gestalte das Verfahren mit und habe somit Einfluss auf den Prüfumfang, wofür sie die Gebühren kalkuliere. Europäische Nachbarn würden keine solche Gebühr erheben. Der Stellungnahme des ZDS, Umdruck 15/4634, sei zuzustimmen. Rostock habe öffentlich angekündigt, eventuell anfallende Gebühren für Kreuzfahrtpassagiere oder insgesamt nicht an die Kunden weiterzureichen. Somit würde Sicherheit zu einem Wettbewerbsfaktor, was vermieden werden sollte.

Frau Ordemann trägt die Haltung des Zentralverbandes der deutschen Seehäfen vor, Umdrucke 15/4634 und 15/4742. Da das Innenministerium am Vortag telefonisch mitgeteilt habe, dass für Kreuzfahrterminals keine Verordnung über Mindeststandards - § 7 Abs. 2 des Entwurfs - erlassen werden solle, sei dem diesbezüglichen Einwand Rechnung getragen. Wünschenswert sei, dass dies im Gesetz niedergelegt werde.

Herr Dziobeck tut kund, der Seehafen Kiel ermögliche der Seemannsmission Zugang zu allen Hafenanlagen. Ob allerdings jemand an Bord eines Schiffes dürfe, bestimme allein der jeweilige Kapitän; er übe das Hausrecht aus. Für die zusätzliche Sicherheit für Kreuzfahrtschiffe habe der Seehafen Kiel 15 Sicherheitskräfte eingestellt und drei Röntgenanlagen angeschafft. Es gebe etwa hundert derartige Anläufe pro Jahr.

Herr Behrens lädt die Abgeordneten ein, sich vor Ort den Stand der Sicherheit und die Zusammenarbeit mit der Hafenanlagensicherheitsbehörde - die von der Wasserschutzpolizei getrennt sei - anzuschauen. Das Sicherheitskonzept für die schleswig-holsteinischen Häfen, wie es nun vorliege, sei in kontroverser, aber fruchtbarem Dialog mit allen Beteiligten entstanden. Der letzte Knackpunkt, die Gebührenerhebung, sollte ähnlich mit Augenmaß geregelt werden, damit die schleswig-holsteinischen Häfen keine Wettbewerbsnachteile erleiden müssten. Für den relativ kleinen Hafen Kiel mit 5 Millionen Tonnen Umschlag und 15 Hafenanlagen würde das zunächst 45.000 € kosten. Die Kosten bei Änderung seien betriebswirtschaftlich kaum kalkulierbar, da nicht vorhersehbar sei, ob und in welcher Höhe sie anfielen. Zudem habe Rostock in einer Pressemitteilung verlautbart, diese Kosten nicht auf Kreuzfahrtschiffe umzulegen, was Kiel und damit Schleswig-Holstein ins Hintertreffen geraten lasse.

Herr Schäfer schließt sich dem Petitum an, auf die Erhebung von Gebühren zu verzichten. Auch Lübeck erleide gegenüber außer-schleswig-holsteinischen Häfen einen Wettbewerbsnachteil. Der Lübecker Hafen, laut Bürgermeister ein „Jobmotor für die Region“, betreibe

26 Anlagen, wofür allein für die Genehmigung der Gefahrenabwehrpläne 78.000 € zu zahlen seien. Unterstelle man eine dynamische Entwicklung, also eine „wesentliche Änderung“ im Sinne von § 7 Abs. 4 jeder einzelnen Anlage, würde das jährlich hohe Kosten bedeuten, die die direkten Konkurrenten in Polen, Dänemark oder den Niederlanden nicht zu tragen hätten.

Herr Dabels verweist auf seine schriftliche Stellungnahme, Umdruck 15/4805, und ergänzt, Schutz vor terroristischen Aktionen könne es nur geben, wenn die Sicherheitskette geschlossen sei. Hafenanlagen viel sicherer zu machen, als es die einlaufenden Schiffe seien, bringe wenig und sei wirtschaftlich nicht sinnvoll. Laut EU-Kommission sei in der EU-Verordnung eine Sicherheitsüberprüfung lediglich für Behördenvertreter vorgesehen. Der ISPS-Code stelle darauf ab, dass der Schiffseigner dafür verantwortlich sei, dass von seinem Schiff keine Gefahr ausgehe. Dem folge auch das EU-Diskussionspapier. Die Vereinigten Staaten machten es ebenso: Wer darlegen könne, dass er Sicherheitsstrukturen aufgebaut habe, habe erleichterte Zolleingangsbedingungen.

§ 8 des Gesetzes in der jetzigen Fassung stimme der Verband deutscher Reeder zu. Die Sicherheitsstufe eines Schiffes werde von dem Land festgelegt, unter dessen Flagge das Schiff laufe. Die Änderung der Sicherheitsstufe werde einer zentralen Stelle mitgeteilt. Außerdem müsse der Kapitän die letzten zehn angelaufenen Häfen nennen. Somit habe die DA ausreichend Informationen, um zu entscheiden, ob das Schiff vor dem Hafen kontrolliert werde oder zuerst einlaufen dürfe; kontrolliert werde aber auf jeden Fall.

In Sachen Gebühren sei den Vorrednern zuzustimmen. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, BSH, habe einen Leitfaden erarbeitet, wie das Risiko bewertet und ein Plan aufgestellt werden könne, und zur kostenlosen Nutzung ins Internet gestellt sowie für Schulungsmöglichkeiten gesorgt. Auf dem Markt hätten sich verschiedene Consulter etabliert. Wettbewerb und Transparenz entfielen bei einer Gebührenerhebung.

Herr Münchau lobt den Dialog mit den Behörden beim Zustandekommen des Gesetzentwurfs. Dass Werften nicht mehr als Hafenanlagen gesehen würden - anders als in Bremen und Niedersachsen - und damit gezwungen seien, sich zertifizieren zu lassen, sei gut. Wenn sie - auf Wunsch ihrer Kunden - es wollten, hätten sie jedoch die Möglichkeit dazu. Da die Werften viel in Sicherheitsanlagen investiert hätten, sollten nicht zusätzlich Gebühren erhoben werden. Der ISPS-Code sehe keine Mindeststandards für Kreuzfahrtterminals vor; demzufolge sollten sie auch nicht speziell für Schleswig-Holstein eingeführt werden.

AL Fuß trägt auf Bitten von Abg. Maurus und Abg. Fröhlich die Haltung des Innenministeriums vor. Mit dem Verzicht auf die Festlegung von Mindeststandards - Umdruck 15/4798 - sei

der Verzicht auf die Verordnungsermächtigung verbunden. Der Staat dürfe nach dem Verwaltungsgebührenrecht für die Wahrnehmung im öffentlichen Interesse liegender Aufgaben durchaus Gebühren erheben, die den Aufwand abdeckten. So werde das etwa im Baurecht gehandhabt. Die Kalkulation für die seinerzeitigen 4.000 € könne nachgewiesen werden. Es gebe eine Absprache zwischen den fünf Küstenländern, Gebühren zu erheben, um einen Wettbewerb über Sicherheitsstandards zu vermeiden. Gemessen an den Investitionssummen der Häfen seien die Gebühren niedrig. Auf der anderen Seite gehe es um Einnahmen von 100.000 € bis 150.000 € für die Landespolizei. Ob die Arbeit von vorhandenem Personal erledigt werde oder von neu einzustellenden Personen, sei ohne Belang. Die Zertifizierungen seien mit vorhandenem Personal der Wasserschutzpolizei geleistet worden. Dies sei auch für die Zukunft beabsichtigt und Grundlage des Gesetzentwurfs.

Frau Ordemann rügt, dass die Kostenermittlung nicht nachvollziehbar schriftlich dargelegt worden sei, etwa dass in die Gebühr für die Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr auch der Aufwand für die Durchführung der Risikobewertung einfließe. Wenn die Arbeit mit vorhandenem Personal erledigt werden könne, erhöhten sich die Kosten für den Staat nicht. Auch könne das Land von einer Gebührenerhebung absehen, wenn es im öffentlichen Interesse liege. Hier gehe es um die schleswig-holsteinische Wirtschaft über die betroffenen Regionen hinaus, um Arbeitsplätze für die Bevölkerung. Das Argument, die Gebühren seien im Vergleich zu den Investitionen gering, greife nicht.

Herr Breiholz stellt klar, er habe gesagt, der Rostocker Hafen wolle die Gebühren nicht an seine Kunden weitergeben, nicht etwa, Mecklenburg-Vorpommern wolle keine Gebühren erheben. Aber allein dadurch würde die Hafensicherheit zum Wettbewerbsfaktor, was nicht sein sollte. Für eine Baugenehmigung Gebühren zu erheben sei in Ordnung, da allein der Bauherr ein wirtschaftliches Interesse daran habe. Es sei aber nicht vorrangiges Ziel von Häfen, Sicherheit zu produzieren.

Herr Behrens argumentiert - auf Bitten von Abg. Wadehul und Abg. Rother -, die 150.000 € Gebührenaufkommen müssten ins Verhältnis zur Verschlechterung des Wirtschaftsstandortes Schleswig-Holstein und damit zur Minderung der öffentlichen Einnahmen gesetzt werden; es bestehe die Gefahr, dass Kunden abwanderten. Bei 3.000 € pro Hafenanlage und 15 Terminals betrage die Gebühr für den Kieler Hafen 45.000 €, und zwar alle fünf Jahre. Die Gebühr für Änderungen komme hinzu, sei aber nicht bezifferbar. Ob ein Kreuzfahrtschiff in Kiel, in Amsterdam oder in Kopenhagen seine Fahrt beginne, hänge von den Preisen und Bedingungen im Hafen ab. Von weit her anreisende Passagiere belebten die regionale Wirtschaft. Die Gebühr mache pro Passagier weniger als 1 € aus. Für einen Reeder mit

2.000 Passagieren sei das jedoch eine Schwankung von 2.000 € beim Betriebsergebnis. Danach werde er entscheiden.

Herr Schäfer ergänzt, die Hafenanlagenbetreiber hätten bereits Millionensummen in die Hafensicherheit investiert. Kämen jetzt noch 3.000 € Genehmigungsgebühr pro Anlage alle fünf Jahre sowie die unkalkulierbaren Änderungsgebühren hinzu, würden Transportströme in die Niederlande, nach Belgien oder nach Frankreich verschoben, die eine solche Gebühr nicht erheben würden.

Herr Dabels bestätigt aus Sicht der Reeder die Argumentation der Vorredner. Auf Bitten der Abg. Fröhlich erläutert er das Sicherheitskonzept: Es gebe einen Sicherheitsbeauftragten an Bord und einen an Land. Das Personal an Bord werde in der Verantwortung der Reeder überprüft: Lebenslauf, Verbindungen. Wie geprüft worden sei und mit welchem Ergebnis, werde von einer Behörde gegengecheckt. An Land gebe es derzeit lediglich Sicherheitsüberprüfungen für Mitarbeiter nach dem Atomrecht bei Transporten der Klasse 7.

Abg. Franzen zieht eine Parallele zum Luftverkehr. Die Passagiere hätten die Sicherheitsgebühren zu zahlen, sonst würden sie nicht mitgenommen.

Frau Ordemann schildert die Historie: Nach den Anschlägen des 11. September 2001 hätten die USA das Thema Schutz vor Terrorismus auf See auf die Agenda gebracht. Für die Sicherheit an Bord seien die Schiffseigner zuständig. Die Sicherheit hin zum Schiff sollten nun die Hafenanlagenbetreiber garantieren. Laut einem Aufsatz von Professor Rengeling im Verwaltungsblatt - von Abg. Wadephul erwähnt - sei das Aufgabe des Staates. Da das jedoch vom Umfang her nicht leistbar sei - so das Argument im Aufsatz -, seien die Betriebe in der Pflicht. Das sei nicht schlüssig. Beim seinerzeitigen MARPOL-Übereinkommen habe Schleswig-Holstein die EG-Richtlinie fristgemäß umgesetzt, was zu höheren Abfertigungskosten geführt habe, während sich die Wettbewerber Zeit gelassen hätten. Das sollte sich - im Hinblick auf die Absprache unter den fünf deutschen Küstenländern, Gebühren zu erheben - nicht wiederholen.

Herr Behrens macht klar, die Seehafen Kiel GmbH nehme den Schutz vor Terrorismus sehr ernst und habe alle geforderten Maßnahmen fristgemäß und sorgfältig umgesetzt und sei zertifiziert worden. Diese Leistung müsse im Wettbewerb und damit wirtschaftlich erbracht werden. Auch wenn es sich beim einzelnen Passagier um ein Centgeschäft handle, würden doch Millionen umgesetzt. Auch Kopenhagen eigne sich als Einstiegshafen für deutsche Kreuzfahrtschiffe. Hier müsse die Politik entscheiden; zu wünschen sei: zugunsten des Standortes Schleswig-Holstein.

AL Fuß vertieft die Parallele zur Baugenehmigung. Auch der Hafенbetreiber nehme eine bestimmte Verwaltungsdienstleistung in Anspruch. Nach dem ISPS-Code sei eine behördliche Kontrolle erforderlich. Der Staat habe das Recht, dafür Gebühren zu verlangen. Ob er davon Gebrauch mache, müsse politisch entschieden werden. Damit in Deutschland gleiche Bedingungen herrschten, hätten in den letzten anderthalb Jahren intensive und zielführende Verhandlungen zwischen den fünf Küstenländern unter Einbeziehung der Betroffenen stattgefunden. Ob und gegebenenfalls wie die Gebühren - gemessen an den Investitionen in marginaler Höhe - in die Preisgestaltung einfließen, sei Sache jedes einzelnen Unternehmers. Der Gebühr liege eine Kalkulation zugrunde - wonach Abg. Fröhlich gefragt habe -, die gerichtsfest sein müsse. 3.000 €, die Höchstgebühr, entsprächen etwa 20 Arbeitsstunden eines Beamten im gehobenen Dienst. Die würden von den Vorerhebungen bis zum Endprodukt auf jeden Fall erreicht. Dasselbe habe schon für die ursprünglich vorgesehenen 4.000 € gegolten.

Die Vorsitzende, Abg. Schwalm, dankt den Sachverständigen und schließt die Sitzung um 12:50 Uhr.

gez. Monika Schwalm  
Vorsitzende

gez. Dörte Schönfelder  
Geschäfts- und Protokollführerin



**Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 15/4616**

An die  
Vorsitzende des  
Innen- und Rechtsausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Frau Monika Schwalm (MdL)

**Innenministerium  
des Landes  
Schleswig-Holstein**

24105 Kiel

Herren Fraktionsvorsitzende und  
Frau Abgeordnete Spoorendonk  
Im  
Schleswig-Holsteinischen Landtag

per Boten

**Minister**

Kiel, 10. Juni 2004

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,  
Sehr geehrte Damen und Herren,

unter Bezugnahme auf die Beratungen im Innen- und Rechtsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtages am 9. Juni 2004 zum Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen (Hafenanlagensicherheitsgesetz), Drs. 15/3452 vom 14. Mai 2004, sende ich Ihnen absprachegemäß den Entwurf eines „Vorschaltgesetzes“.

Aus zeitlichen Gründen geht der Entwurf direkt an die Fraktionen des Landtags und den SSW.

Ich habe, wie von Dr. Lutz angekündigt, die §§ 12 – 16 sowie alle Verordnungsermächtigungen entfernen und § 8 verändern lassen. Ergänzend füge ich den Entwurf einer Landesverordnung zur Änderung der Landesverordnung über Verwaltungsgebühren „Polizeiliche Angelegenheiten“ bei, nach der die Gebühren bis zum Inkrafttre-

Postfach 7125  
24171 Kiel  
Telefon (0431) 988-0  
Telefax (0431)988-3003  
e-mail: [ulrich.lorenz@im.landsh.de](mailto:ulrich.lorenz@im.landsh.de)  
Internet:[www.schleswig-holstein.de](http://www.schleswig-holstein.de)

ten des endgültigen Gesetzes erhoben werden sollen.

Die bereits ausgesprochene Einladung zur Verbandsanhörung über den Entwurf der Hafenanlagensicherheitsverordnung sowie den Entwurf einer Landesverordnung zur Änderung der Landesverordnung über Verwaltungsgebühren „Polizeiliche Angelegenheiten“ habe ich aufgehoben.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Klaus Buß

Anlage



## **Gesetzentwurf**

**Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen (Hafenanlagensicherheitsgesetz - HaSiG)**

**Formulierungsvorschlag des Innenministeriums**

## **ENTWURF**

### **Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen (Hafenanlagensicherheitsgesetz - HaSiG)**

Vom .....2004

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen

#### **§ 1**

##### **Zielsetzung und Geltungsbereich**

(1) Dieses Gesetz dient der Ausführung der durch Gesetz vom 22. Dezember 2003 (BGBl. II S. 2018) vorgenommenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (International Ship and Port Facility Security Code - ISPS-Code) und der Verordnung Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen vom 31. März 2004 (ABl. EG Nr. L 129 S. 6) und dem Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit der schleswig-holsteinischen Häfen, insbesondere vor terroristischen Anschlägen.

(2) Dieses Gesetz gilt in den Grenzen aller öffentlichen Häfen in Schleswig-Holstein und in privaten Häfen, in denen Güterumschlag oder Passagierverkehr erfolgt.

#### **§ 2**

##### **Anwendungsbereich, Ausnahmen**

(1) Das Gesetz findet gemäß Abschnitt A/3.1.2 des ISPS-Code Anwendung auf Hafenanlagen, in denen

1. Fahrgastschiffe, unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen oder
2. Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und darüber unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen,

die in der Auslandsfahrt eingesetzt werden, abgefertigt werden. Weitergehende Regelungen der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen sind davon unberührt.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 entscheidet die nach § 3 zuständige Behörde über den Umfang der Anwendung dieses Gesetzes auf diejenigen Hafenanlagen, die trotz hauptsächlicher Verwendung durch Schiffe, die nicht in der Auslandsfahrt eingesetzt sind, gelegentlich Schiffe abfertigen müssen, die von einer Auslandsfahrt einlaufen oder zu einer Auslandsfahrt auslaufen. Die zuständige Behörde trifft ihre Entscheidung auf der Grundlage einer nach Maßgabe des ISPS-Code durchgeführten Risikobewertung.

(3) Das Gesetz findet keine Anwendung auf Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige Schiffe, die einer dem ISPS-Code angehörenden Vertragsregierung gehören oder von ihr betriebene Schiffe, die im Staatsdienst ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt werden.

### **§ 3**

#### **Zuständige Behörde**

Zuständige Behörde (Behörde für Hafenanlagensicherheit – Designated Authority) ist die Wasserschutzpolizeidirektion Schleswig-Holstein. Ihr obliegt der Vollzug des ISPS-Code, der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen und dieses Gesetzes.

### **§ 4**

#### **Polizeiliche Sicht- und Anhaltekontrollen, Betretungsbefugnisse**

Die Polizei darf Personen in den örtlichen Bereichen nach § 1 Abs. 2 zur Verhütung von betriebsfremden Gefahren, die in schleswig-holsteinischen Häfen, insbesondere durch terroristische Anschläge drohen, kurzzeitig anhalten, befragen und verlangen, dass mitgeführte Ausweispapiere zur Prüfung ausgehändigt werden, sowie mitgeführ-

te Sachen in Augenschein nehmen. Nach Maßgabe des Satzes 1 darf die Polizei Land-, Wasser- und Luftfahrzeuge zur Inaugenscheinnahme, insbesondere der Kofferräume, Ladeflächen, Lade- und Personenbeförderungsräume, sowie Grundstücke und schwimmende Anlagen betreten.

## **§ 5**

### **Betreiber von Hafenanlagen**

Betreiber von Hafenanlagen im Sinne dieses Gesetzes sind die Eigentümerin oder der Eigentümer oder die Nutzungsberechtigten der Hafenanlagen. Im Einzelfall legt die zuständige Behörde den Betreiber einer Hafenanlage fest.

## **§ 6**

### **Risikobewertung**

(1) Die Risikobewertung für die Hafenanlage gemäß Abschnitt A/15 des ISPS-Code und deren regelmäßige Überprüfungen gemäß internationaler Regelungen für die Hafenanlage werden von der zuständigen Behörde durchgeführt.

(2) Die beauftragten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der für die Risikobewertung zuständigen Behörde sind zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach Absatz 1 befugt:

1. alle Hafenanlagen, die in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes fallen, nach Vorankündigung zu betreten und zu besichtigen,
2. von dem Betreiber der Hafenanlage Auskunft über die in Absatz B/15 des ISPS-Code aufgeführten Punkte und die Vorlage aller dazu relevanten Unterlagen zu verlangen, soweit der Betreiber hierzu Angaben machen kann,
3. sonstige Maßnahmen durchzuführen, die zur Durchführung der Risikobewertung erforderlich sind.

(3) Der Betreiber einer Hafenanlage ist verpflichtet, die zuständige Behörde unverzüglich zu unterrichten, wenn sich Art oder Zweckbestimmung einer Hafenanlage ändert

oder sonstige wesentliche Veränderungen, insbesondere erhebliche bauliche Veränderungen oder Änderungen in der Geschäftsführung eintreten.

(4) Die Risikobewertung schließt gemäß Abschnitt A/15.7 des ISPS-Code mit einem Bericht der zuständigen Behörde ab.

## **§ 7**

### **Plan zur Gefahrenabwehr**

(1) Der Betreiber der Hafenanlage hat auf der Grundlage des Berichts der zuständigen Behörde zur Risikobewertung nach § 6 Abs. 4 einen auf die konkreten Gegebenheiten der jeweiligen Hafenanlage angepassten Plan zur Gefahrenabwehr auszuarbeiten und fortzuschreiben, der zur Schnittstelle von Schiff und Hafen dieser Hafenanlage passt. Der Plan zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage ist unter Berücksichtigung der Hinweise des Absatz B/16 des ISPS-Codes abzufassen.

(2) Für bestimmte Arten von Hafenanlagen können durch die zuständige Behörde Mindestanforderungen an die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt werden.

(3) Der Betreiber einer Hafenanlage kann eine anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr mit der Ausarbeitung und Fortschreibung des Plans beauftragen.

(4) Der Plan zur Gefahrenabwehr und seine wesentliche Änderung bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde.

(5) Der Betreiber der Hafenanlage ist verpflichtet, die ihm im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zugeordneten Maßnahmen durchzuführen.

(6) Die beauftragten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der zuständigen Behörde sind jederzeit befugt, die Einhaltung der dem Betreiber der Hafenanlage obliegenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu überprüfen und dazu die Hafenanlage zu betreten und zu besichtigen.

Die zuständige Behörde kann auf Antrag des Betreibers der Hafenanlage eine Erklä-

nung über die Einhaltung der Vorschriften in der Hafenanlage gemäß Absatz B/16.62 und 16.63 in Verbindung mit Teil B/Anhang 2 des ISPS-Code ausstellen.

(7) Hat der Betreiber einer Hafenanlage keinen genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr oder die ihm im genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr zugeordneten Maßnahmen nicht umgesetzt, kann die zuständige Behörde dem Betreiber der Hafenanlage die Abfertigung von Schiffen, die gemäß Abschnitt A/3.1 dem ISPS-Code unterliegen, untersagen.

## **§ 8**

### **Einlaufkontrolle**

Wenn Tatsachen dafür sprechen, dass die in § 2 Abs. 1 genannten Schiffe nicht die Anforderungen des ISPS-Codes erfüllen oder ein triftiger Grund für die Annahme besteht, dass das Schiff eine unmittelbare Bedrohung für die Sicherheit von Personen, Schiffen, Hafenanlagen oder sonstigen materiellen Gütern darstellt, so kann die zuständige Behörde das Einlaufen in den Hafen von Bedingungen und Auflagen abhängig machen, durch welche die Gefahr abgewehrt wird.

## **§ 9**

### **Beauftragte oder Beauftragter für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage**

(1) Der Betreiber einer Hafenanlage hat der zuständigen Behörde eine Beauftragte oder einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr zu benennen, die oder der insbesondere die Aufgaben gemäß Abschnitt A/17.2 des ISPS-Code wahrzunehmen hat.

(2) Die einschlägige Ausbildung gemäß Abschnitt A/18.1 des ISPS-Code erfolgt an einer zu diesem Zweck zertifizierten Schulungseinrichtung. Der Nachweis der Teilnahme erfolgt durch eine Bescheinigung, die von der Schulungseinrichtung auszustellen ist.

(3) Die zuständige Behörde kann auf Antrag eine Schulungseinrichtung im Sinne von Absatz 2 zertifizieren. Die Zertifizierung kann widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen nachträglich wegfallen.

## **§ 10**

### **Anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr**

Die zuständige Behörde kann auf Antrag eine anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr zertifizieren. Die Zertifizierung kann widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen nachträglich wegfallen.

## **§ 11**

### **Sicherheitserklärung**

(1) Die oder der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage kann um die Erstellung einer Sicherheitserklärung nach Abschnitt A/5.1 des ISPS-Code ersuchen, wenn ein Schiff, mit dem ein Zusammenwirken mit der Hafenanlage stattfindet, nicht den Bedingungen des Kapitels XI-2 des SOLAS-Übereinkommens unterliegt.

(2) Der Betreiber der Hafenanlage hat alle Sicherheitserklärungen mindestens ein Jahr aufzubewahren und diese auf Verlangen der zuständigen Behörde vorzulegen.

## **§ 12**

### **Ordnungswidrigkeiten**

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. ein Betreten oder eine Besichtigung nach § 6 Abs. 2 Nr. 1 nicht gestattet;
2. entgegen § 6 Abs. 2 Nr. 2 Auskünfte nicht erteilt oder Unterlagen nicht vorlegt;
3. der Unterrichtungspflicht nach § 6 Abs. 3 nicht nachkommt;
4. gegen die Pflicht zur Ausarbeitung und Fortschreibung eines Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage nach § 7 Abs. 1 verstößt;

5. gegen die Pflicht nach § 7 Abs. 5 verstößt, die ihr oder ihm im Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zugeordneten Maßnahmen durchzuführen;
6. entgegen § 8 als Führerin oder Führer eines Schiffes einer vollziehbaren Auflage oder Bedingung zuwiderhandelt;
7. gegen die Pflicht nach § 9 verstößt, eine oder einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage zu benennen;
8. gegen die Aufbewahrungs- oder Vorlagepflicht nach § 11 Abs. 2 verstößt;

Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 10.000 Euro geahndet werden.

(2) Zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die zuständige Behörde nach § 3.

### **§ 13**

#### **Gebühren**

Die zuständige Behörde erhebt für Amtshandlungen nach § 7 Abs. 4 und 6, § 8, § 9 Abs. 3 und § 10 Gebühren; Auslagen sind zu erstatten.

### **§ 14**

#### **Einschränkung von Grundrechten**

Durch dieses Gesetz wird das allgemeine Persönlichkeitsrecht (Artikel 2 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 1 Abs. 1 des Grundgesetzes), das Recht auf Entfaltung der Persönlichkeit (Artikel 2 Abs. 1 des Grundgesetzes), auf Freiheit (Artikel 2 Abs. 2 des Grundgesetzes), auf Freizügigkeit (Artikel 11 des Grundgesetzes), auf Berufsfreiheit (Artikel 12 des Grundgesetzes), auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) und das Recht auf Eigentum (Artikel 14 des Grundgesetzes) eingeschränkt.

**§ 15**  
**In-Kraft-Treten**

Das Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

**Entwurf**  
**Landesverordnung**  
**zur Änderung der Landesverordnung über Verwaltungsgebühren**  
**Vom Juni 2004**

Aufgrund des § 2 des Verwaltungskostengesetzes des Landes Schleswig-Holstein vom 17. Januar 1974 (GVOBl. Schl.-H. S. 37), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12. Dezember 2002 (GVOBl. Schl.-H. S. 240), in Verbindung mit § 5 Abs. 1 der Landesverordnung über Verwaltungsgebühren in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1980 (GVOBl. Schl.-H. S. 9), zuletzt geändert durch Verordnung vom (GVOBl. Schl.-H. S. ), verordnet das Innenministerium:

**Artikel 1**

Der allgemeine Gebührentarif der Landesverordnung über Verwaltungsgebühren in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Dezember 2001 (GVOBl. Schl.-H. S. 237), zuletzt geändert durch Verordnung vom (GVOBl. Schl.-H. S. ), wird wie folgt geändert:

Nach Tarifstelle 18.6 wird folgende Tarifstelle 18.7 angefügt:

„18.7	Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen	
18.7.1	Plan zur Gefahrenabwehr nach § 7 Abs. 4 des Hafenanlagensicherheitsgesetzes (HaSiG) vom 2004 (GVOBl. Schl.-H. S.....)	
18.7.1.1	Genehmigung des Planes	1 000 bis 4 000

Anmerkung zu Tarifstelle 18.7.1.1:

Mit den Verwaltungsgebühren sind alle Auslagen nach § 10 des Verwaltungskostengesetzes des Landes Schleswig-Holstein abgegolten.

18.7.1.2	Wesentliche Änderung des Planes	
	a) für den Einsatz jeder Mitarbeiterin oder jedes Mitarbeiters je angefangene Stunde	61
	b) b) für den Einsatz eines Kraftfahrzeuges für jeden angefangenen Kilometer des Hin- und Rückweges	0,50
18.7.2	Erklärung über die Einhaltung der Vorschriften durch die Hafenanlage nach § 7 Abs. 6 Satz 2 HaSiG	100
	Anmerkung zu Tarifstelle 18.7.2:  Mit den Verwaltungsgebühren sind alle Auslagen nach § 10 des Verwaltungskostengesetzes des Landes Schleswig-Holstein abgegolten.	
18.7.3	Gestatten des Einlaufens nach § 8 HaSiG im Rahmen der Erteilung von Bedingungen und Auflagen	500
	a) für den Einsatz jeder Mitarbeiterin oder jedes Mitarbeiters je angefangene Stunde	61
	b) für jeden Einsatz von Schiffen, je angefangener Stunde bei einer Motorleistung	
	aa) bis 118 kW (rd. 160 PS)	25
	bb) bis 295 kW (rd. 400 PS)	45
	cc) bis 736 kW (1 000 PS)	100
	dd) bis 1 472 kW (2 000 PS)	180
	ee) über 1 472 kW (2 000 PS)	250
18.7.4.1	Zertifizierung einer Schulungseinrichtung nach § 9 Abs. 3 Satz 1 HaSiG	500
18.7.4.2	Widerruf der Zertifizierung einer Schulungseinrichtung nach § 9 Abs. 3 Satz 2 HaSiG	100

Anmerkung zu Tarifstellen 18.7.4.1 und 18.7.4.2:

Die Gebührenpflicht nach Tarifstellen 18.7.4.1 und 18.7.4.2 umfasst auch die Ablehnung der beantragten Amtshandlung.

18.7.5.1	Zertifizierung einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr nach § 10 Satz 1 HaSiG	500
18.7.5.2	Widerruf der Zertifizierung einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr nach § 10 Satz 2 HaSiG	100

Anmerkung zu Tarifstellen 18.7.5.1 und 18.7.5.2:

Die Gebührenpflicht nach Tarifstellen 18.7.5.1 und 18.7.5.2 umfasst auch die Ablehnung der beantragten Amtshandlung.“

## **Artikel 2**

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Die vorstehende Verordnung wird hiermit ausgefertigt und ist zu verkünden.

Kiel,

K l a u s B u ß  
Innenminister

ULD • Postfach 71 16 • 24171 Kiel

Fraktionen  
des Schleswig-Holsteinischen  
Landtages

**vorab per Fax - Eilt! Bitte sofort vorlegen!**

Holstenstr. 98  
D-24103 Kiel  
Tel.: 0431/988-1200  
Fax: 0431/988-1223  
Ansprechpartner/in:  
Herr Bergemann  
Durchwahl: 988-1216  
Aktenzeichen:  
LD5-74.03/99.035

Kiel, 2. Juni 2004

**Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den  
schleswig-holsteinischen Häfen - Stand: 14.05.2004**

LT-Drucksache 15/3452

Betr.: Innen-und Rechtsausschuss, Wirtschaftsausschuss (09.06.04 Top 7)

**Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 15/4593**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Terrorbekämpfung im Bereich der internationalen Schifffahrt hat einen engen Bezug zu datenschutzrechtlichen Fragestellungen. Denn die notwendige Abwehr terroristischer Aktivitäten und die entsprechende Vorsorge hat stets die Gewinnung und Nutzung von Informationen über natürliche Personen zur Folge. Dabei besteht die Gefahr, dass auch die Daten einer Vielzahl unbescholtener Bürgerinnen und Bürger erhoben und verarbeitet werden. Demgemäß ist bereits im Vorfeld darauf zu achten, dass die Datenverarbeitung sich im Rahmen der Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit bewegt und dass auch verfahrensrechtlich der datenschutzrechtliche Grundrechtsschutz gewährleistet ist.

Im Bereich der internationalen Schifffahrt ist zu erwarten, dass die Daten von Passagieren, Frachtführern, Besatzungen und der im Hafenbereich tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Schifffahrts- und Hafenbetriebe betroffen sein werden. Auch Touristen und Besucher, die den Hafenbereich aus privatem Interesse aufsuchen, werden durch Maßnahmen betroffen sein.

Der oben genannte Gesetzesentwurf betrifft einen Teilbereich der datenschutzrechtlich relevanten Gefahrenvorsorge im Schifffahrts- und Hafenbereich. Von Bedeutung sind hier insbesondere die in § 4 vorgesehenen polizeilichen Sicht- und Anhaltekontrollen sowie die damit verbundenen Betretungsbefugnisse. Besonders hervorzuheben ist die in § 12 ff. des Gesetzesentwurfs vorgesehene Zuverlässigkeitsüberprüfung. Im Rahmen dieser Zuverlässigkeitsüberprüfung - die mit einer Sicherheitsüberprüfung nach dem Sicherheitsüberprüfungsgesetz vergleichbar ist - ist insbesondere die in § 3 vorgesehene Zuständigkeit der Wasserschutzpolizei problematisch, da hier das Trennungsgebot zwischen geheimdienstlicher und polizeilicher Tätigkeit berührt ist.

Eine erste Fassung des Gesetzentwurfs wurde uns Ende April vorgelegt und wir haben im Vorfeld bereits gegenüber dem Innenministerium Stellung genommen. Dabei konnte bezüglich einiger wesentlicher Eckpunkte - etwa der Zweckbindung der erhobenen Daten - bereits Übereinstimmung hergestellt werden. Unterschiedlich wird jedoch nach wie vor die Zuständigkeit der Wasserschutzpolizei beurteilt.

#### 1. zu § 3 i.V.m. § 12 ff.HaSG-E

Nach wie vor bestehen Bedenken bezüglich der Zuständigkeit der Wasserschutzpolizeidirektion für die Durchführung der Zuverlässigkeitsprüfung.

Zwar ist zu konstatieren, dass die Wasserschutzpolizei grundsätzlich für den Bereich der Gefahrenabwehr und Gefahrenvorsorge in den Hafengebieten zuständig ist. Auch ist unzweifelhaft, dass bei der Wasserschutzpolizei sachliche Kenntnisse über die Vorgänge in den Hafenbereichen vorhanden sind.

Dies ändert aber nichts daran, dass hier eine Polizeibehörde außerhalb ihres eigentlichen Tätigkeitsbereiches im Rahmen einer Zuverlässigkeitsprüfung tätig wird, die materiell einer Sicherheitsüberprüfung nach dem Sicherheitsüberprüfungsgesetz vergleichbar ist und in deren Rahmen auch geheimdienstliche Informationen verarbeitet werden. Es besteht die Gefahr einer Umgehung der Trennung zwischen geheimdienstlicher und polizeilicher Datenverarbeitung.

Im Rahmen der Datenerhebung gemäß § 13 HASG-E sind auch Unstimmigkeiten mit bundesrechtlichen Vorschriften zu finden. So darf etwa die Auskunft aus dem Bundeszentralregister nicht durch die Wasserschutzpolizei im Rahmen einer Zuverlässigkeitsüberprüfung erfolgen. Denn § 41 BZRG bietet keine Möglichkeit einer solchen Auskunft; die (Wasser-)Schutzpolizei ist dort nicht vorgesehen. Die Frage, welchen Behörden die Möglichkeit einer unbeschränkten Auskunft aus dem Bundeszentralregister eingeräumt werden kann, ist abschließend in § 41 BZRG bundesrechtlich festgelegt. Eine Erweiterung durch Landesgesetze ist nicht zulässig und daher wirkungslos. Vom Innenministerium wurde uns insoweit bereits signalisiert, dass - zumindest im Verordnungswege geregelt - zunächst der Betroffene nur aufgefordert werden soll, ein polizeiliches Führungszeugnis zu beantragen.

Dies zeigt, dass die Konstruktion einer ordnungsbehördlichen Zuverlässigkeitsprüfung durch Polizeibehörden in der Rechtsordnung ein Sonderfall ist.

Sofern im Sonderordnungsrecht Zuverlässigkeitsprüfungen für die Tätigkeit in sicherheitsrelevanten Bereichen vorgesehen sind, werden diese in anderen - aber ähnlich gelagerten - Rechtsbereichen nicht durch Polizeibehörden durchgeführt. So ist für Zuverlässigkeitsprüfungen nach dem Luftverkehrsgesetz in Schleswig-Holstein das Landesamt für Straßenbau und Verkehr zuständig (§ 1 Nr. 3 der Landesverordnung zur Bestimmung der zuständigen Behörden nach dem Luftverkehrsgesetz). Zuverlässigkeitsprüfungen für die Tätigkeit im Bereich von Atomanlagen führt nicht die Polizei durch, sondern vielmehr das Ministerium für Soziales, Gesundheit und Verbraucherschutz (vgl. § 1 Abs. 1 Nr. 7 Landesverordnung über die zuständigen Behörden nach dem Atomgesetz) bzw. - soweit die Ausführung in der Kompetenz des Bundes liegt - das Bundesamt für Strahlenschutz (vgl. § 23 AtomG).

Dementsprechend sieht auch der uns vorliegende *Gesetzesentwurf der Landesregierung Niedersachsen* vom 21. Mai 2004 vor, dass nicht eine Polizeibehörde, sondern vielmehr „das für Häfen zuständige Ministerium“ die zuständige Behörde i.S.d. § 3 sein soll.

Sofern die Zuständigkeit für die Durchführung der Zuverlässigkeitsprüfung einer anderen Behörde übertragen würde, wäre - gerade im Hinblick auf die kollidierende Strafverfolgungsaufgabe der Wasserschutzpolizeidirektion - die Sicherstellung der erforderlichen Zweckbindung wesentlich erleichtert. Abgrenzungsprobleme in der Praxis würden in diesem Fall weniger Schwierigkeiten bereiten. Zudem ist angesichts der bevorstehenden Reform der Polizeistruktur im Land Schleswig-Holstein fraglich, welche Behörde die Zuständigkeit der Wasserschutzpolizeidirektion übernimmt, falls diese wegfallen sollte. Entstehende Unsicherheiten könnte bereits heute vorgebeugt werden.

Deshalb spricht viel dafür, die Zuverlässigkeitsprüfung beim Verkehrsministerium oder beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr anzusiedeln. Im Landesamt für Straßenbau und Verkehr dürfte aufgrund der Zuständigkeit für die Zuverlässigkeitsprüfung im Bereich des Luftverkehrs entsprechendes Fachwissen vorhanden sein. Eine Zuständigkeit im Bereich des Verkehrsministeriums wäre bezüglich der in § 13 Abs. 1 geregelten Abfragebefugnisse am wenigsten problematisch.

Daher wird folgende Ergänzung des § 3 durch einen Absatz 2 angeregt:

*„(2) Für die Zuverlässigkeitsprüfung gemäß §§ 12 bis 16 ist abweichend von Absatz 1 das Verkehrsministerium zuständig.“*

## 2. zu § 4 HaSG-E

Diese Vorschrift ergänzt die Anhalte- und Kontrollbefugnisse des im Landesverwaltungsgesetz geregelten allgemeinen Polizeirechts.

Zu begrüßen ist, dass die Eingriffsbefugnis im Wesentlichen auf eine Anhalte- und Sichtkontrolle begrenzt wurde und auf weitergehende anlassfreie Kontrollbefugnisse verzichtet wurde.

Ich gehe davon aus, dass die Vorschrift keine Pflicht zur Auskunftserteilung begründet, da eine solche Pflicht - anders als in § 180 Abs. 2 LVwG - nicht ausdrücklich geregelt ist. Dementsprechend werden die befragten Personen gemäß § 178 Abs. 3 LVwG auf die Freiwilligkeit ihrer Angaben hinzuweisen sein.

## 3. zu § 12 Abs. 6 i.V.m. § 16 HaSG-E

Bislang nicht erörtert wurde die in § 12 Abs. 6 HaSG-E vorgesehene Befugnis zur Übermittlung der Ergebnisse der Überprüfung an die jeweils zuständigen Behörden anderer Bundesländer. Hier fehlt eine entsprechende Lösungsregelung bei den Behörden der anderen Länder. Es sollte durch eine Regelung klargestellt werden, dass die Daten nur dann an andere Behörden weitergegeben werden dürfen, wenn sichergestellt ist, dass die in § 16 Abs. 2 Nr. 1. HaSG-E vorgesehenen Lösungsfristen

auch durch die Behörden der anderen Länder eingehalten werden, und zwar auch in Bezug auf die nach § 12 Abs. 6 HaSG-E übermittelten Daten.

#### 4. zu § 13 Abs. 1 HaSG-E

Diese Vorschrift ist - wie bereits angedeutet - im Hinblick auf die Vereinbarkeit mit bundesrechtlichen Vorschriften nach wie vor problematisch.

Der im Rahmen des § 13 Nr. 2 HaSG-E vorgesehene Datenaustausch mit den dort genannten Geheimdienstbehörden, also die Möglichkeit der Auskunfterteilung durch das Landesamt für Verfassungsschutz, durch den Bundesnachrichtendienst und durch den Militärischen Abschirmdienst, berücksichtigt das Trennungsgebot zwischen polizeilicher und geheimdienstlicher Datenhaltung nur unzureichend. Hier kommt - sofern nicht unser Änderungsvorschlag zu § 3 Berücksichtigung findet - rechtlich zum Tragen, dass eine Polizeibehörde außerhalb ihres gefahrenabwehrenden Tätigkeitsbereiches auftritt und im Rahmen einer sonderordnungsrechtlichen Zuverlässigkeitsprüfung tätig wird. Dadurch besteht die Gefahr, dass geheimdienstliche Informationen für Zwecke der Strafverfolgung verwendet und andere gesetzlich vorgesehene Schranken für die Weitergabe von Daten umgangen werden.

Wie bereits angesprochen, ist die Einholung einer Auskunft aus dem Bundeszentralregister durch die Wasserschutzpolizei bundesrechtlich nicht möglich.

#### 5. zu § 14 HaSG-E

Angesichts der Tatsache, dass unter Umständen sogar Informationen ausgewertet werden, die mit nachrichtendienstlichen Mitteln - etwa durch eine nicht richterlich angeordnete Telefonüberwachung oder durch eine nachrichtendienstliche Observation - erlangt wurden, ist die unbedingte Zweckbindung der verarbeiteten Daten von größter Bedeutung.

Über die in § 14 enthaltene Zweckbindungsregelung wurde bereits mit dem Innenministerium korrespondiert und Einvernehmen erzielt. Der Regelung stimmen wir ausdrücklich zu. Es besteht aber das Problem der organisatorischen Absicherung der Zweckbindung, weshalb die Vorschrift entsprechend ergänzt werden sollte.

Die gemäß § 13 erhobenen Daten dürfen nach der in § 14 enthaltenen Zweckbestimmung nicht zur Strafverfolgung eingesetzt werden. Ob jedoch diese Zweckbindung eingehalten werden kann, wenn die Daten in den Händen einer Strafverfolgungsbehörde liegen, ist fraglich. Hier kann es zu Überschneidungen kommen, die nicht nur die Zweckbindung in Frage stellen und damit unter Datenschutzgesichtspunkten bedenklich sind. Unklarheiten in der Praxis können die Arbeit der Wasserschutzpolizei unnötig erschweren.

Daher wird nochmals auf den Vorschlag zu § 3 i.V.m. § 12 ff. HaSG zu verweisen.

Sofern diesem Vorschlag nicht gefolgt wird, sollte zumindest sichergestellt werden, dass innerhalb der Wasserschutzpolizeidirektion der im Bereich der Zuverlässigkeitsprüfung angelegte Aktenbestand bzw. Datenbestand vom sonstigen Datenbestand getrennt wird.

Zudem ist die sachbearbeitende Stelle innerhalb der Wasserschutzpolizeidirektion organisatorisch und räumlich von anderen Stellen, insbesondere solchen, die Aufgaben der Strafverfolgung und der Gefahrenabwehr wahrnehmen, zu trennen. Hierüber konnte mit dem Innenministerium prinzipiell Einvernehmen hergestellt werden.

Es handelt sich dabei um wesentliche Fragen, die im Gesetz selbst zu regeln sind. Nach den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts ist nicht nur die Rechtsgrundlage für die Erhebung und Verarbeitung der personenbezogenen Daten ausdrücklich zu regeln. Das Gesetz muss vielmehr auch Regeln zur verfahrensmäßigen Absicherung enthalten. Eine Regelung der organisatorischen Sicherung der Zweckbindung nur durch Verordnung ist nicht ausreichend.

Demgemäß schlage ich vor § 14 um folgenden Absatz zu ergänzen:

*Abs. 2: Zugriff auf die im Rahmen der Zuverlässigkeitsprüfung erhobenen Daten erhalten nur die mit der Durchführung der Sicherheitsüberprüfung betrauten Mitarbeiter der zuständigen Behörde. Die Daten sind vom sonstigen Datenbestand der Behörde getrennt aufzubewahren und vor Zugriffen besonders zu schützen.*

#### 6. zu § 15 HaSG-E

§ 15 Abs. 2 Satz 3 ist missverständlich. Die Verweisung auf § 161 StPO kollidiert mit der in § 14 enthaltenen Zweckbestimmung.

Da § 14 eine „andere gesetzliche Vorschrift“ i.S.d. § 161 Abs. 1 Satz 1 StPO ist, sollte § 161 nicht zum Tragen kommen. Darüber hinaus ist § 14 eine der Datenübermittlung entgegenstehende landesgesetzliche Verwendungsregelung i.S.d. § 160 Abs. 4 StPO.

*§ 15 Abs. 2 Satz 3 sollte gestrichen werden*, um Unklarheiten bei der Gesetzesauslegung zu vermeiden. Diese Unklarheiten können dazu führen, dass ungefiltert geheimdienstliche Daten in die Strafverfolgung einfließen. Dies ist aber - wie bereits ausgeführt - vor dem Hintergrund des Trennungsgebotes zwischen nachrichtendienstlicher und polizeilicher Tätigkeit nicht zu rechtfertigen.

Polizeibehörden und Nachrichtendienste erlangen ihre Informationen aufgrund sehr unterschiedlich strukturierter Befugnisnormen. Während die Polizeibehörden im Bereich der Strafverfolgung erst bei Vorliegen eines konkreten Anfangsverdachts - und auch dort zielgerichtet im Hinblick auf diesen Anfangsverdacht - ermitteln, werden die Nachrichtendienste bereits weit unterhalb dieser Verdachtsschwelle im Vorfeld tätig. Sie erforschen dabei weiträumig Zusammenhänge. Deshalb ist zu vermeiden, dass dieser im Vorfeld - ohne bestimmten Anfangsverdacht - ermittelte Kenntnisstand der Nachrichtendienste über eine bestimmte Person, nunmehr - quasi zufällig - anlässlich einer Zuverlässigkeitsprüfung auch für Zwecke der Strafverfolgung zur Verfügung steht. Es wäre rechtsstaatlich bedenklich, wenn etwa undifferenziert Kenntnisse, die durch eine geheimdienstliche Telefonüberwachung oder Observation erlangt wurden, in das Strafverfahren einfließen. Dies sollte nur dann erfolgen, wenn die Geheimdienstbehörden die Strafverfolgungsbehörden im Rahmen der bereits bestehenden gesetzlichen Vorschriften nach vorheriger Prüfung und Auswertung im Einzelfall über einen Sachverhalt gezielt informieren.

Demgemäß muss die in § 14 HaSG-E verankerte Bindung an den Zweck, die Zuverlässigkeit einer Person für die Tätigkeit in einem sicherheitsrelevanten Bereich zu prüfen, uneingeschränkt gelten.

Dies gilt um so mehr, als die Wasserschutzpolizei gemäß § 163 Abs. 1 Satz 1 StPO einem strafrechtlichen Verfolgungszwang unterliegt, also insoweit über keinen Entscheidungsspielraum verfügt. Damit würde die Zweckbindungsregelung des § 14 quasi ad absurdum geführt.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Weichert

Dr. Thilo Weichert

An die  
Vorsitzende des  
Innen- und Rechtsausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Frau Monika Schwalm (MdL)

24105 Kiel

Innenministerium  
des Landes  
Schleswig-Holstein

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Umdruck 15 / 4597

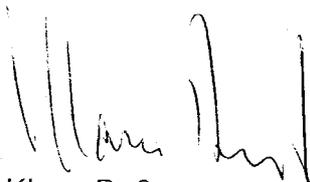
Minister

Kiel, 28. Mai 2004

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

nach Zuleitung des von der Landesregierung beschlossenen Entwurfes eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen (Hafenanlagensicherheitsgesetz), Drs. 15/3452 vom 14. Mai 2004 an den Landtag zu Beschlussfassung, ist hier eine weitere Stellungnahme des Unabhängigen Landes-zentrums für Datenschutz (ULD) vom 18. Mai 2004 eingegangen. Die in der Anlage beigefügten mit dem ULD am 25. Mai 2004 vereinbarten Änderungen sende ich Ihnen nun mit der Bitte, diese bei den Beratungen im Innen- und Rechtsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtages zu berücksichtigen. Das ULD beabsichtigt keine gesonderte Initiative.

Mit freundlichen Grüßen



Klaus Buß

Postfach 7125  
24171 Kiel  
Telefon (0431) 988-0  
Telefax (0431) 988-3003  
e-mail: [ulrich.lorenz@im.landsh.de](mailto:ulrich.lorenz@im.landsh.de)  
Internet: [www.schleswig-holstein.de](http://www.schleswig-holstein.de)



Mit dem Innenministerium abgestimmte Vorschläge des ULD  
zum Entwurf des Hafenanlagensicherheitsgesetz

**1. Zu § 14**

Einfügen eines Absatzes 2 und Durchnummerierung des § 14 Hafenanlagensicherheitsgesetz

**§ 14**

**Zweckbindung und Verarbeitung personenbezogener Daten**

(1) Die zuständige Behörde darf die nach § 13 Abs. 1 und 2 erhobenen personenbezogenen Daten nur zum Zwecke der Überprüfung der Zuverlässigkeit verarbeiten.

(2) Zugriff auf die im Rahmen der Zuverlässigkeitsprüfung erhobenen Daten erhalten nur die mit der Durchführung der Sicherheitsüberprüfung betrauten Mitarbeiter der zuständigen Behörde. Die Daten sind vom sonstigen Datenbestand der Behörde getrennt aufzubewahren und vor Zugriffen besonders zu schützen.

**2. Ergänzung der Begründung zu § 14**

Die gemäß § 13 erhobenen Daten dürfen nach der in § 14 enthaltenen Zweckbestimmung nicht zur Strafverfolgung eingesetzt werden. Diese Zweckbindung wird dadurch eingehalten, dass innerhalb der zuständigen Behörde der im Bereich der Zuverlässigkeitsprüfung angelegte Aktenbestand bzw. Datenbestand vom sonstigen Datenbestand getrennt wird. Zudem ist die sachbearbeitende Stelle innerhalb der zuständigen Behörde organisatorisch und räumlich von anderen Stellen, insbesondere solchen, die Aufgaben der Strafverfolgung und der Gefahrenabwehr wahrnehmen, zu trennen. Damit wird den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts zur Regelung der Rechtsgrundlage für die Erhebung und Verarbeitung der personenbezogenen Daten und zur verfahrensmäßigen Absicherung gefolgt.

**3. Zu § 15:**

§ 15 Abs. 2 Satz 3 ist missverständlich. Die Verweisung auf § 161 StPO kollidiert mit der in § 14 enthaltenen Zweckbestimmung. Da § 14 eine „andere gesetzliche Vor-

schrift“ i.S.d. § 161 Abs. 1 Satz 1 StPO ist, kommt diese Vorschrift ohnehin nicht zum Tragen. Darüber hinaus ist § 14 eine der Datenübermittlung entgegenstehende landesgesetzliche Verwendungsregelung i.S.d. § 160 Abs. 4 StPO. Daher wird vorgeschlagen, § 15 Abs. 2 Satz 3 zu streichen, da sonst Unklarheiten bei der Gesetzesauslegung entstehen können.

## **§ 15**

### **Benachrichtigungspflichten und Datenübermittlung**

(2) Die zuständige Behörde unterrichtet den gegenwärtigen Arbeitgeber der oder des Betroffenen über das Ergebnis der Überprüfung. Die dem Ergebnis zugrunde liegenden Erkenntnisse dürfen ihm nur mitgeteilt werden, soweit sie für die Durchführung eines gerichtlichen Verfahrens im Zusammenhang mit der Zuverlässigkeitsüberprüfung erforderlich sind. ~~§ 161 der Strafprozessordnung bleibt unberührt.~~



# Gewerkschaft der Polizei

Mitglied der Union Internationale  
des Syndicats de Police

**Landesbezirk Schleswig-Holstein**

Gewerkschaft der Polizei · Sedanstraße 14 d · 24116 Kiel

**Frau  
Monika Schwalm**  
Vorsitzende des Innen- und Rechtsausschusses  
Postfach 71 21

24171 Kiel

24116 Kiel  
Sedanstraße 14 d  
Telefon: 0431 / 17091  
Telefax: 0431 / 17092  
Internet: [www.gdp-schleswig-holstein.de](http://www.gdp-schleswig-holstein.de)  
E-Mail: [rehr@gdp-online.de](mailto:rehr@gdp-online.de)

Bürozeiten:  
Mo/Di/Do 7.30 bis 16.30 Uhr  
Mi 7.30 bis 15.30 Uhr  
Fr 7.30 bis 13.00 Uhr

Bankverbindung:  
SEB AG Kiel  
(BLZ 21010111) Konto 1050030600

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben

Unser Zeichen  
**67.40.2**  
rr/schü

Datum  
**7. Juni 2004**

## **Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen**

(Hafenanlagensicherheitsgesetz - HaSiG)  
Drucksache 15/3452

**Schleswig-Holsteinischer Landtag**

**Umdruck 15 / 4 6 0 6**

Sehr geehrte Frau Schwalm,

Tagesordnungspunkt 8 für die kommende Landtagssitzung weist die Beratung eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen (Hafenanlagensicherheitsgesetz - HaSiG) aus. Die erste Lesung hat am 28. Mai 2004 stattgefunden.

In diesem Gesetz werden umfangreiche wasserschutzpolizeiliche Aufgaben und Zuständigkeiten geregelt, die gerade im Rahmen von Terrorabwehr getroffen werden sollen. Keine Frage: Schleswig-Holstein lebt zu einem guten Teil sowohl im Tourismus als auch in der Wirtschaft von den Häfen. Deshalb sind besondere Sicherheitsmaßnahmen nicht nur geboten, sondern erforderlich.

Aus unserer Sicht ist es befremdlich, dass die Gewerkschaft der Polizei bis zum jetzigen Zeitpunkt weder von der Regierung noch vom Parlament in die Meinungsbildung um dieses Gesetz einbezogen wurde, obwohl eine Reihe von polizeilichen Zuständigkeiten Grundlage des Gesetzentwurfes ist. Die erste Lesung am 28. Mai 2004 fand ohne Aussprache im Parlament statt. Der Innen- und Rechtsausschuss wird sich offensichtlich in der kommenden Sitzung bereits mit dem Entwurf befassen und Beschlussfassung empfehlen. Auch hier gibt es bisher keine Anfrage um Stellungnahme oder der Wunsch nach Beteiligung durch die GdP.

Wenn auch gleich wir die im Gesetzentwurf getroffenen neuen Aufgaben begrüßen, so müssen wir jedoch den Vollzug des Gesetzes hinterfragen, weil es in den Haushalten 2004 und 2005 keine finanzielle Unterlegung gibt. Wir sehen die zusätzliche Aufgabenerfüllung unter zusätzlichen Kosten - und dies sowohl in sachlicher als auch in personeller Hinsicht.

Die einzelnen GdP-Positionen hätten wir durchaus begründen können, wären wir um eine Stellungnahme von Regierung oder Parlament gebeten worden.

Dieser Vorgang ist ein schlechtes Beispiel einer außerparlamentarischen Beteiligung. Vielleicht lässt sich der Vorgang noch heilen. Wir bitten Sie dafür um Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen  
Der Vorstand  
i. A.



Karl-Hermann Rehr  
Landesgeschäftsführer

**Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 15/4798**

An die  
Vorsitzende des  
Innen- und Rechtsausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Frau Monika Schwalm (MdL)

24105 Kiel

**Innenministerium  
des Landes  
Schleswig-Holstein**

**Staatssekretär**

Kiel, 12. August 2004

**Hafenanlagensicherheitsgesetz - Mindestanforderungen für Kreuzfahrtterminals**

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

ich nehme Bezug auf die für den 18. August 2004 terminierte Sitzung des Innen- und Rechtsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages, in der es unter anderem um die Umsetzung von Mindestanforderungen für Kreuzfahrtterminals bei der Durchführung des ISPS-Codes in schleswig-holsteinischen Häfen geht.

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZdS) hat in seiner Stellungnahme vom 2. April 2004 kritisch zu den Mindestanforderungen für Kreuzfahrtterminals Stellung genommen und darum gebeten, die Mindestanforderungen als „Leitlinien mit empfehlendem Charakter zu veröffentlichen“, d.h. sie nicht als Bestandteil einer Rechtsverordnung, sondern als Orientierungsrahmen für die konkrete Ausgestaltung der Sicherheitsanforderungen in den Häfen festzulegen.

Aufgrund der Bedenken des ZdS ist das Innenministerium in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr bereit, darauf zu verzichten, dass die Mindestanforderungen für Kreuzfahrtterminals in Schleswig-Holstein im Verordnungs-

Postfach 7125  
24171 Kiel  
Telefon (0431) 988-0  
Telefax (0431)988-3003  
e-mail: [ulrich.lorenz@im.landsh.de](mailto:ulrich.lorenz@im.landsh.de)  
Internet:[www.schleswig-holstein.de](http://www.schleswig-holstein.de)

weg eingeführt werden. Das Innenministerium wird in den anderen Küstenländern dafür werben, vergleichbare Entscheidungsmaßstäbe bei dortigen Genehmigungen der Hafensicherheitspläne zugrunde zu legen. Auf normative Festlegung kann dort nicht (mehr) gedrungen werden. Dass die Hafenwirtschaft die Gefahr von Wettbewerbsverzerrung aufgrund unterschiedlicher Genehmigungsstandards hinzunehmen bereit ist, hat diese Entscheidung veranlasst.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Ulrich Lorenz



Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Innen- und Rechtsausschuss  
Die Vorsitzende

Tel. 0431 - 57 00 50 30  
Fax: 0431 - 57 00 50 35  
e-mail: [info@staedteverband-sh.de](mailto:info@staedteverband-sh.de)  
Internet: [www.staedteverband-sh.de](http://www.staedteverband-sh.de)

per mail: [innenausschuss@landtag.ltsh.de](mailto:innenausschuss@landtag.ltsh.de)

Unser Zeichen: **73.00.00 ze-zö**  
(bei Antwort bitte angeben)

Datum: 16.06.2004

## **Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen (Hafenanlagensicherheitsgesetz – HaSiG)**

Sehr geehrte Frau Schwalm,  
sehr geehrte Damen und Herren,

zur 108. Sitzung des Innen- und Rechtsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages am 17. Juni 2004 zum Thema Hafenanlagensicherheitsgesetz möchten wir die Gelegenheit nutzen, aus Sicht des Städteverbandes Schleswig-Holstein – und damit aus der Sicht der betroffenen drei großen Hafen- und Seemannsämter der Städte Lübeck, Flensburg und Kiel – einige wesentliche Gesichtspunkte in die laufende Diskussion einzubringen.

Mit dem Hafenanlagensicherheitsgesetz wird auf der Basis internationaler Vereinbarungen eine neue Gesetzesgrundlage für die norddeutschen Länder gelegt, die erhebliche Schnittstellen zur bestehenden Rechtslage, insbesondere

- zur Landesverordnung für die Häfen in Schleswig-Holstein (Hafenverordnung – HafVO)
- Hafensicherheitsverordnung (HSVO)

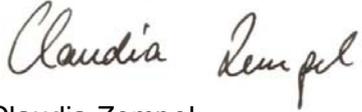
und den darin geregelten Zuständigkeiten der Hafenbehörden mit sich bringt. Durch die neue Rechtslage werden die Zuständigkeitsfragen unklar, es werden Schnittstellen der zuständigen Behörden nicht definiert und die Aufgaben der Hafenbehörden im täglichen Alltagsgeschäft werden rechtsunsicher und unnötig problematisch. Die vom Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein zugesagte Beteiligung der Hafenämter – auch unter dem Blickwinkel der Anhörungs- und Beteiligungsvereinbarung der kommunalen Landesverbände mit der Landesregierung – hat derzeit nicht in ausreichendem und befriedigendem Maße stattgefunden. Die angedachte Lösung, die problematischen Schnittstellenfragen in einer weiteren Nachfolgeverordnung gesondert zu regeln – vor dem Hintergrund der derzeitigen Sachlage mit sehr ungeklärtem Zeithorizont – ist aus unserer Sicht nicht mehr angemessen und zeitgemäß und wäre im Hinblick auf klare und eindeutige Regelungen im Hafenanlagensicherheitsgesetz überflüssig.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf Überlegungen und Entwürfe zu anderen Rechtsmaterien – beispielsweise zum Thema Notliegeplatzkonzept, Anlaufbedingungsver-

ordnung etc. – in denen Schnittstellen und Zuständigkeiten der Hafenbehörden ausreichend vorher diskutiert und klar definiert werden.

Wir bitten mit Nachdruck darum, dass die Bedenken der Hafenbehörden im laufenden Gesetzgebungsverfahren ausreichend Berücksichtigung finden. Gerne stehen wir auch für eine persönliche Erläuterung der Angelegenheit unter Hinzuziehung der zuständigen Hafenkaptäne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
In Vertretung

Handwritten signature of Claudia Zempel in cursive script.

Claudia Zempel  
Dezernentin

**Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 15/4672**

Städteverband Schleswig-Holstein – Reventlouallee 6 – 24105 Kiel



Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Innen- und Rechtsausschuss  
Die Vorsitzende

Tel. 0431 - 57 00 50 30  
Fax: 0431 - 57 00 50 35  
e-mail: info@staedteverband-sh.de  
Internet: www.staedteverband-sh.de

per mail: innenausschuss@landtag.ltsh.de

Unser Zeichen: **73.00.00 ze-zö**  
(bei Antwort bitte angeben)

Datum: 16.06.2004

**Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen (Hafenanlagensicherheitsgesetz – HaSiG)**

Sehr geehrte Frau Schwalm,  
sehr geehrte Damen und Herren,

zur 108. Sitzung des Innen- und Rechtsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages am 17. Juni 2004 zum Thema Hafenanlagensicherheitsgesetz möchten wir die Gelegenheit nutzen, aus Sicht des Städteverbandes Schleswig-Holstein – und damit aus der Sicht der betroffenen drei großen Hafen- und Seemannsämter der Städte Lübeck, Flensburg und Kiel – einige wesentliche Gesichtspunkte in die laufende Diskussion einzubringen.

Mit dem Hafenanlagensicherheitsgesetz wird auf der Basis internationaler Vereinbarungen eine neue Gesetzesgrundlage für die norddeutschen Länder gelegt, die erhebliche Schnittstellen zur bestehenden Rechtslage, insbesondere

- zur Landesverordnung für die Häfen in Schleswig-Holstein (Hafenverordnung – HafVO)
- Hafensicherheitsverordnung (HSVO)

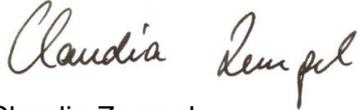
und den darin geregelten Zuständigkeiten der Hafenbehörden mit sich bringt. Durch die neue Rechtslage werden die Zuständigkeitsfragen unklar, es werden Schnittstellen der zuständigen Behörden nicht definiert und die Aufgaben der Hafenbehörden im täglichen Alltagsgeschäft werden rechtsunsicher und unnötig problematisch. Die vom Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein zugesagte Beteiligung der Hafenämter – auch unter dem Blickwinkel der Anhörungs- und Beteiligungsvereinbarung der kommunalen Landesverbände mit der Landesregierung – hat derzeit nicht in ausreichendem und befriedigendem Maße stattgefunden. Die angedachte Lösung, die problematischen Schnittstellenfragen in einer weiteren Nachfolgeverordnung gesondert zu regeln – vor dem Hintergrund der derzeitigen Sachlage mit sehr ungeklärtem Zeithorizont – ist aus unserer Sicht nicht mehr angemessen und zeitgemäß und wäre im Hinblick auf klare und eindeutige Regelungen im Hafenanlagensicherheitsgesetz überflüssig.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf Überlegungen und Entwürfe zu anderen Rechtsmaterien – beispielsweise zum Thema Notliegeplatzkonzept, Anlaufbedingungsver-

ordnung etc. – in denen Schnittstellen und Zuständigkeiten der Hafenbehörden ausreichend vorher diskutiert und klar definiert werden.

Wir bitten mit Nachdruck darum, dass die Bedenken der Hafenbehörden im laufenden Gesetzgebungsverfahren ausreichend Berücksichtigung finden. Gerne stehen wir auch für eine persönliche Erläuterung der Angelegenheit unter Hinzuziehung der zuständigen Hafenkaptäne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
In Vertretung

A handwritten signature in cursive script that reads "Claudia Zempel". The signature is written in black ink and is positioned to the right of the printed name.

Claudia Zempel  
Dezernentin

**Deutsche Seemannsmission e.V.**

**Kiel, d. 16.8.04**

An den  
Innen- und Rechtsausschuss des  
Schleswig-Holsteinischen Landtages

Per E-Mail

**Anhörung des Innen-, Rechts- und Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages am 18.8.04 zum Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig- holsteinischen Hafenanlagen (Hafenanlagensicherheitsgesetz –HaSiG)**

## **ISPS-Code: Die Würde des Seemanns muss gewahrt bleiben!**

*Vorbemerkung: „Support of seafarer ’s dignity ist das Leitwort der Seemannsmission. Für die Würde aller Seeleute treten wir ein, unabhängig davon, woher sie kommen, was sie glauben und welche Funktion an Bord sie haben. Wir besuchen Seeleute an Bord, laden sie in unsere Heime und Clubs ein, übernehmen Serviceleistungen und halten Kontakt zu ihnen im Krankenhaus oder im Gefängnis.*

*In Schleswig Holstein und Hamburg begegnen wir bei Schiffsbesuchen Jahr für Jahr etwa 15.000 Seeleuten, 200 kranke Seeleute werden von uns durchschnittlich betreut, mehr als 55.000 Übernachtungen zählen wir in unseren Heimen und in unseren Clubs sind wir Gastgeber für mehr als 50.000 Besucher pro Jahr.*

Mit den neuen Sicherheitsbestimmungen ist die Arbeit der Seemannsmission erheblich eingeschränkt. Unsere Mitarbeitenden haben Schwierigkeiten, ihrer Arbeit nachzugehen: mit Sicherheitspersonal gibt es Diskussionen, teilweise sind Schiffsbesuche unterbunden worden. Umgekehrt mehren sich Berichte, dass Seeleute Probleme bekommen, mit der Seemannsmission Kontakt aufzunehmen, unsere Heime und Clubs zu besuchen und Besucher an Bord zu empfangen. Seeleute fühlen sich in ihren Grundrechten eingeschränkt. Ihre ohnehin enorme Arbeitsbelastung steigt noch durch zusätzlichen Schriftverkehr und Sicherheitswachen. In Einzelfällen haben verschlossen Türen den Zugang zur Sicherheitsausrüstung unmöglich gemacht.

Aus diesen ersten Erfahrungen ergeben sich für uns folgende Forderungen:

- In einer Präambel zum HaSiG sollte die Menschenwürde und die daraus resultierende Freizügigkeit der Seeleute als ein bei allen Maßnahmen zu berücksichtigendes höchstes Gut betont werden. Das Schiff darf im Hafen nicht zu einem „Gefängnis“ für Seeleute werden. – Eine solche Präambel ist ein „Gegengewicht“ zu § 14 (Einschränkung von Grundrechten).
- Die freie, ungehinderte Zugangsberechtigung für Mitarbeitende der Seemannsmission in den Häfen und auf den Schiffen sollte als soziale Verpflichtung der Hafenbetreiber und der Reeder im Gesetz ausdrücklich verankert werden. – Bereits im ISPS Code ist diese Forderung für „welfare worker“ festgelegt.
- Die örtlichen Hafenbetreiber haben in Zusammenarbeit mit Reedern und der Seemannsmission Seeleuten in ihrer Freizeit die Möglichkeit zu eröffnen, schnell und unkompliziert, Einrichtungen der Seemannsmission zu besuchen.
- Regelungen für Besuche von Verwandten und Freunden der Seeleute an Bord sollten so großzügig gestaltet werden, dass soziales Leben möglich bleibt.
- Der Seemannsmission als sozial-diakonische Dienstleistung sollte durch ggfs. erforderliche Sicherheitsüberprüfungen und Ausstellen von Sicherheitsausweisen keine Kosten entstehen. Diese Aufwendungen sollte das Land Schleswig-Holstein tragen.
- Beauftragte der Seemannsmission sollten zu den Beratungen der örtlichen Hafensicherheitsgremien grundsätzlich eingeladen werden.

gez.

Axel Matyba, Seemannspastor (0151-12138827)

Jürgen Classens, Seemannsdiakon (0172-4044844)

An die  
Mitglieder des Innen- und Rechtsausschusses  
des schleswig-holsteinischen Landtags

24105 Kiel

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04

Telefax (040) 36 63 77

E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)

Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

15. Juni 2004

Or/Al/IV-2/1

- 1. Entwurf des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes (Stand 28.4.2004)**
- 2. Verordnungsentwurf zur Änderung der Landesverordnung über Verwaltungsgebühren (Stand 26.5.2004)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir erlauben uns, zu den oben genannten Gesetz- bzw. Verordnungsentwürfen aus Sicht der deutschen Hafenwirtschaft wie folgt Stellung zu nehmen:

- § 18 des Entwurfs des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes (Stand 28.4.2004) sieht vor, dass die zuständige Behörde für Amtshandlungen u. a. nach § 7 Abs. 4 und 6 Gebühren erhebt. Da die §§ 12-16 in dem neuen Gesetzentwurf nicht mehr aufgeführt sein sollen, gehen wir davon aus, dass die Gebührenregelung nunmehr in § 13 enthalten ist.

Auf der Basis dieser Ermächtigung sieht der Verordnungsentwurf zur Änderung der Landesverordnung über Verwaltungsgebühren „Polizeiliche Angelegenheiten“ eine Gebührenerhebung u. a. für die Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr und seine wesentliche Änderung nach § 7 Abs. 4 des Entwurfs des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes vor. Darüber hinaus soll eine Gebühr für die Bescheinigung über die Einhaltung der Vorschriften durch die Hafenanlagen nach § 7 Abs. 6 Satz 2 des Gesetzentwurfs erhoben werden.

Wir hatten in unserer Stellungnahme vom 6. Mai 2004 zu dem Entwurf des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes deutlich gemacht, dass die Erhebung von Gebühren für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS-Code nicht akzeptabel ist. Die Anlagenbetreiber führen bereits die betrieblichen Maßnahmen auf dem Terminal durch, was mit einem erheblichen Kostenaufwand verbunden ist. Es ist nicht vertretbar, den Unternehmen darüber hinaus auch die Kosten für die rein staatlichen Verpflichtungen nach dem ISPS-Code aufzuerlegen. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die von der IMO verabschiedeten Maßnahmen zum Ziel haben, weitere Terroranschläge zu verhindern. Der Schutz des Staates

und seiner Bürger vor terroristischen Anschlägen ist eine originär hoheitliche Aufgabe, so dass der Staat zumindest die Kosten für seine Verpflichtungen nach dem ISPS-Code zu übernehmen hat und diese nicht auf die Unternehmen verlagern kann. Insoweit verweisen wir auch auf Ziffer 2 unserer Stellungnahme vom 6. Mai 2004 (siehe Anlage 1). Darüber hinaus fügen wir auch unsere Stellungnahme vom 25. Mai 2004 zu dem Ergebnis der Anhörung vom 7. Juni 2004 bei (siehe Anlage 2).

Im Übrigen werden auch in anderen Ländern, wie Dänemark und den Niederlanden, keine Gebühren für die Genehmigung der Pläne erhoben. Im Falle der Erhebung von Gebühren in Deutschland würde es damit zu einem weiteren Wettbewerbsnachteil für die hier ansässigen Umschlagbetriebe kommen.

Aus den genannten Gründen halten wir es für zwingend erforderlich, dass der Passus „nach § 7 Abs. 4 und 6“ in § 18 (neu: § 13) des Entwurfs des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes gestrichen wird.

2. Unabhängig davon ist eine Gebühr von bis zu € 4000,- für die Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage auch unverhältnismäßig. Zudem ergibt sich aus dem Verordnungsentwurf zur Änderung der Landesverordnung über Verwaltungsgebühren auch nicht, wie diese Beträge errechnet worden sind und nach welchen Kriterien die jeweilige Gebühr festgesetzt werden soll. Soll an die umgeschlagene Menge oder an den jeweiligen Verwaltungsaufwand angeknüpft werden? Dies hat die Behörde bislang nicht dargelegt. Sollte die Behörde eine Kostendeckung ihres Verwaltungsaufwandes anstreben, müsste zunächst dargelegt werden, welchen Aufwand die Behörde für die Genehmigung des Plans oder seine wesentliche Änderung überhaupt hat. Für den Fall, dass für die Genehmigung eines Plans eine Gebühr von € 4000,- angesetzt wird, würde dies bei einem Stundensatz von € 61,- bedeuten, dass sich ein Mitarbeiter 65,57 Arbeitsstunden mit der Genehmigung des Plans beschäftigen müsste. Bei einer angenommenen wöchentlichen Arbeitszeit von 38 Stunden wäre der Behördenmitarbeiter damit fast zwei Wochen mit der Genehmigung eines Plans beschäftigt. Dies erscheint uns unangemessen und dürfte auch nicht dem tatsächlichen Aufwand entsprechen. Artikel 3 des Grundgesetzes verbietet es im Übrigen, Gebühren unabhängig von den tatsächlichen Kosten einer Leistung festzusetzen. Der Verordnungsentwurf erfüllt damit nicht die verfassungsmäßigen Anforderungen des Artikel 3 des Grundgesetzes.

Wir bitten Sie daher, unser Anliegen zu unterstützen und sich dafür einzusetzen, dass es zu keinen weiteren Wettbewerbsnachteilen für die deutsche Hafenwirtschaft kommt.

Mit freundlichen Grüßen



Uta Ordemann  
Geschäftsführerin

Anlagen

Innenministerium Schleswig-Holstein  
Herr Ingo Berger  
IV 4212 – Maritime und Gefahrgut-  
rechtliche Grundsatzangelegenheiten  
Düsternbrookerweg 92

24105 Kiel

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04  
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

25. Mai 2004  
Or/St/IV-2/1

## **Anhörung zu dem Entwurf des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes am 7. Mai 2004**

Sehr geehrter Herr Berger,

wir bedanken uns für die Übersendung der Unterlagen über die Anhörung zu dem o. g. Gesetzentwurf am 7. Mai 2004. Wie bereits telefonisch besprochen, sind wir der Ansicht, dass eine Gebührenerhebung für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS-Code oder für andere hoheitliche Maßnahmen nicht akzeptabel ist. Dies hatten wir auch unter Ziffer 2 unserer Stellungnahme vom 6. Mai 2004 vorgetragen.

Es ist keineswegs so, wie Sie auf Seite 3 Ihres Schreibens vom 19. Mai 2004 ausführen, dass seitens der Verbandsvertreter signalisiert wurde, dass nur für § 7 Absatz 6 Satz 2 Gebühren anerkannt werden. In unserer Stellungnahme hatten wir deutlich gemacht, dass eine Gebührenerhebung für staatliche Leistungen nach dem ISPS-Code oder für hoheitliche Maßnahmen generell nicht akzeptabel ist. Daher muss unseres Erachtens der gesamte Passus „insbesondere nach § 7 Absatz 4 und 6“ in § 18 gestrichen werden. Wir hatten uns lediglich mit einer Gebührenerhebung für die Zertifizierung von Schulungseinrichtungen nach § 9 Absatz 3 und die Zertifizierung von RSO's nach § 10 einverstanden erklärt.

Mit freundlichen Grüßen

  
Uta Ordemann  
Geschäftsführerin

Innenministerium Schleswig-Holstein  
Herrn Ingo Berger  
IV 4212 – Maritime und  
gefahrenrechtliche Grundsatzangelegenheiten  
Düsternbrooker Weg 92

24105 Kiel

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04  
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

6. Mai 2004  
Or/Al/IV-2/1

## **Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen**

Sehr geehrter Herr Berger,

wir bedanken uns für die Übersendung des oben genannten Gesetzentwurfs, zu dem wir wie folgt Stellung nehmen:

### **1. § 7 Abs. 2 – Mindestanforderungen für bestimmte Arten von Hafenanlagen**

Wie bereits in der Arbeitsgruppe Recht der Küstenländer und des ZDS deutlich gemacht, ist der ZDS gegen die Festlegung von Mindestanforderungen für bestimmte Arten von Hafenanlagen. Insoweit verweisen wir auch auf unsere Stellungnahme gegenüber der Koordinierungsstelle der Designated Authorities der Küstenländer vom 28. April 2004, die wir als Anlage vorsorglich nochmals beifügen.

Wir hatten in der Arbeitsgruppe Recht auch deutlich gemacht, dass wir uns allenfalls mit der Festlegung von Leitlinien für bestimmte Arten von Hafenanlagen einverstanden erklären könnten. Als Kompromiss wäre daher folgende Formulierung in § 7 Abs. 2 akzeptabel:

„Für bestimmte Arten von Hafenanlagen können durch die zuständige Behörde Mindestanforderungen an die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr festgelegt werden. **Diese Mindestanforderungen gelten als Leitlinien für die zuständige Behörde und die betroffenen Unternehmen...**“

## 2. § 18 – Gebühren

In der Arbeitsgruppe Recht hatten wir deutlich gemacht, dass die Erhebung von Gebühren für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS-Code, also für die Durchführung der Risikobewertung und die Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr, oder für andere hoheitliche Maßnahmen, wie z. B. eine Bombenentschärfung auf dem Terminal, nicht akzeptabel ist. Wir halten es daher für zwingend erforderlich, dass der Verweis auf § 7 Abs. 4 und Abs. 6 in § 18 gestrichen wird. Wir hatten uns in der Arbeitsgruppe lediglich damit einverstanden erklärt, dass für die Zertifizierung von Schulungseinrichtungen nach § 9 Abs. 3 und die Zertifizierung von RSOs nach § 10 Gebühren erhoben werden. Eine Gebührenerhebung in diesen Fällen ist unseres Erachtens auch gerechtfertigt, da die Schulungseinrichtungen und RSOs auf dem Gebiet der Sicherheit wirtschaftlich tätig werden. Anders verhält es sich hingegen mit den Unternehmen. Auf die Unternehmen in den deutschen Seehäfen werden durch die Umsetzung der Security-Maßnahmen ganz erhebliche Kosten zukommen. Nach Einschätzung des ZDS werden diese Kosten deutlich über 50 Mio. Euro liegen.

Nach Ansicht des ZDS ist es nicht akzeptabel, den Unternehmen darüber hinaus die Kosten für die rein staatlichen Verpflichtungen nach dem ISPS-Code oder für andere hoheitliche Maßnahmen aufzuerlegen. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die von der International Maritime Organization verabschiedeten Maßnahmen zum Ziel haben, weitere Terroranschläge zu verhindern. Der Schutz des Staates und seiner Bürger vor terroristischen Anschlägen ist eine originär hoheitliche Aufgabe, so dass die dem Staat durch seine Verpflichtungen entstehenden Kosten nicht auf die Unternehmen verlagert werden können.

Auch der Verkehrsausschuss des Bundestages hat in der Begründung zu seiner Beschlussempfehlung vom 25.11.2003 Folgendes klargestellt:

„Es erscheint geboten, die Bundesregierung darauf hinzuweisen, dass nicht alle Maßnahmen zum Schutz der Häfen und der Schifffahrt vor terroristischen Gefahren durch die Wirtschaft zu tragen sind. In weiten Teilen handelt es sich um Maßnahmen zur öffentlichen Gefahrenabwehr, deren Kosten nicht komplett auf die Wirtschaft umgelegt werden können.“

Die Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses sowie den Beschluss des Deutschen Bundestages vom 28.11.2003 fügen wir als Anlage bei.

Unabhängig davon genügt die Formulierung in § 18 des Gesetzentwurfs auch nicht dem Bestimmtheitsgebot. Dort wird ausgeführt, dass die zuständige Behörde für Amtshandlungen **insbesondere** nach § 7 Abs. 4 und 6, § 8, § 9 Abs. 3 und § 10 Gebühren erhebt; Auslagen sind zu erstatten.“

In der Begründung zu § 18 heißt es dann, dass die zuständige Behörde für **bestimmte, im Gesetz benannte**, Amtshandlungen Gebühren erhebt. Diese Aussage ist jedoch nicht richtig, da § 18 – wie sich aus dem Wort „insbesondere“ ergibt – keine abschließende Aufzählung enthält. Aus dem Gesetz lässt sich damit nicht ersehen, für welche Amtshandlungen darüber hinaus noch Gebühren erhoben werden sollen. Fraglich ist auch, ob die Bezugnahme auf § 7 Abs. 6 sich sowohl auf die Besichtigungen nach Abs. 6 Satz 1 als auch auf die Erklärung nach Abs. 6 Satz 2 beziehen soll. Unklar ist zudem, in welcher Höhe Gebühren erhoben werden sollen. In der Arbeitsgruppe Recht haben einige Vertreter der Küstenländer darauf hingewiesen, dass in den Gebührenbescheid für die Genehmigung des Plans auch die Personalaufwendungen für die Risikobewertung mit einfließen sollen. Auch dies ist aus Sicht des ZDS aus den vorgenannten Gründen nicht akzeptabel. Wir halten es daher für erforderlich, dass der Passus „**insbesondere nach § 7 Abs. 4 und 6**“ in § 18 gestrichen wird.

### 3. § 5 – Betreiber von Hafenanlagen

In der Begründung zu dieser Bestimmung heißt es, dass **durch Auslegung der entsprechenden Regelungen** zu ermitteln ist, wer letztlich für die Erfüllung einer durch die Verordnung bzw. das SOLAS-Übereinkommen und den ISPS-Code vorgesehenen Verpflichtungen verantwortlich ist. Unklar ist, was mit den „entsprechenden Regelungen“ gemeint ist. Unseres Erachtens muss anhand der tatsächlichen und rechtlichen Gegebenheiten vor Ort beurteilt werden, wer als Betreiber der jeweiligen Hafenanlage anzusehen ist.

### 4. § 12 – Zuverlässigkeitsüberprüfungen

Nach § 12 Abs. 1 Ziff. 3 findet eine Zuverlässigkeitsüberprüfung weiterer Personen, die aufgrund ihrer Tätigkeit Zugang zu der Risikobewertung und dem Gefahrenabwehrplan haben, statt, soweit die zuständige Behörde dies im Einzelfall für erforderlich hält. In der Begründung zu dieser Vorschrift heißt es, dass dabei zu denken ist an größere Hafenanlagen, in denen über die oder den Beauftragten für Gefahrenabwehr hinaus weitere Mitarbeiter entsprechende sicherheitsrelevante Aufgaben im Zusammenhang mit dem ISPS-Code übernehmen.

Hierzu ist anzumerken, dass in der Arbeitsgruppe Recht der Küstenländer und des ZDS Einvernehmen darüber erzielt wurde, dass eine Überprüfung weiterer Personen, die aufgrund ihrer Tätigkeit Zugang zu der **gesamten** Risikobewertung oder dem **gesamten** Gefahrenabwehrplan haben, stattfindet, soweit die zuständige Behörde dies im Einzelfall für erforderlich hält. Darauf, ob Mitarbeiter **sicherheitsrelevante Aufgaben** im Zusammenhang mit dem ISPS-Code wahrnehmen, wird in § 12 Abs. 1 Ziffer 3 nicht abgestellt. Dies war auch nicht

Gegenstand der Diskussion in der Arbeitsgruppe Recht. Dieser Satz muss nach Ansicht des ZDS daher gestrichen werden.

Wir bitten Sie, sehr geehrter Herr Berger, die vorgenannten Punkte in dem Gesetzentwurf zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'U. Ordemann', written in a cursive style.

Uta Ordemann  
Geschäftsführerin

Anlage



Frau  
Monika Schwalm  
Vorsitzende des Innen- und  
Rechtsausschusses des  
schleswig-holsteinischen Landtages  
Postfach 7121

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg  
Telefon (040) 36 62 03/04  
Telefax (040) 36 63 77  
E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

24171 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 15/4742

30. Juli 2004  
Or/St/IV-2/1

**Entwurf des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes –  
Anhörung im schleswig-holsteinischen Landtag am 18. August 2004**

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

wir bedanken uns für die Einladung zu der Sitzung am 18. August 2004, an der für den ZDS die Unterzeichnerin teilnehmen wird. Anliegend erhalten Sie unsere Stellungnahme zu dem o. g. Gesetzentwurf und zu der Gebührenverordnung mit der Bitte um Kenntnisnahme. Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie diese Stellungnahme an die Mitglieder des Innen- und Rechtsausschusses und auch an die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses weiterleiten könnten.

Mit freundlichen Grüßen



Uta Ordemann  
Geschäftsführerin

Anlage

An die Mitglieder des Innen- und  
Rechtsausschusses des  
schleswig-holsteinischen Landtages

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04

Telefax (040) 36 63 77

E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)

Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

30. Juli 2004

Or/St/IV-2/1

**Entwurf des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes  
(Drucksache 15/3452)  
Entwurf der schleswig-holsteinischen Gebührenverordnung (Umdruck  
15/4616)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Einladung zu der Sitzung am 18. August 2004 sowie für die Möglichkeit, nochmals zu dem o. g. Gesetz- bzw. Verordnungsentwurf Stellung zu nehmen. Aus Sicht der deutschen Hafenwirtschaft ist zu diesen beiden Vorhaben folgendes anzumerken:

## **1. Mindestanforderungen für bestimmte Arten von Hafenanlagen**

### **a) Verordnungsermächtigung gemäß § 7 Absatz 2 des Gesetzentwurfs**

Der Gesetzentwurf sieht in § 7 Absatz 2 vor, dass für bestimmte Arten von Hafenanlagen durch die zuständige Behörde Mindestanforderungen an die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr durch Verordnung festgelegt werden können.

Diese Verordnungsermächtigung ist aus dem Vorschaltgesetz, das am 24. Juni 2004 im Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein veröffentlicht worden ist, herausgenommen worden, da diese Ermächtigungsnorm äußerst strittig ist.

Der ZDS ist gegen eine Festlegung von Mindestanforderungen für bestimmte Arten von Hafenanlagen. Die Verordnungsermächtigung in § 7 Absatz 2 ist im Frühjahr 2004 gegen den Willen des ZDS in den Musterentwurf der Länder aufgenommen worden. Dieser Musterentwurf dient als Grundlage für die jeweiligen landesrechtlichen Ausführungsregelungen. Hintergrund für die Aufnahme dieser Verordnungsermächtigung durch die

Länder war, dass eine interne Länderarbeitsgruppe ohne Beteiligung und Wissen des ZDS offensichtlich im 2. Halbjahr 2003 damit begonnen hatte, Mindeststandards für Kreuzfahrtterminals auszuarbeiten. Um diese Mindeststandards in einer Verordnung gesetzlich festzuschreiben zu können, sollte eine Verordnungsermächtigung in den Musterentwurf aufgenommen werden. Der ZDS wurde hierüber beiläufig auf der Sitzung der Arbeitsgruppe Recht der Küstenländer und des ZDS Mitte Januar 2004 informiert. Wir waren sehr überrascht über dieses Vorgehen der Länder, da noch im Mai 2003 in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe der Küstenländer und des ZDS Einvernehmen darüber erzielt worden war, keine Mindeststandards für bestimmte Arten von Hafenanlagen zu normieren. Diese Arbeitsgruppe wurde von dem damaligen Leiter der Wasserschutzpolizeidirektion Schleswig-Holstein, Herrn Guninski, geleitet. Die Festlegung von Mindeststandards für bestimmte Arten von Hafenanlagen ist aus den folgenden Gründen sachlich nicht gerechtfertigt:

§ 7 Absatz 1 des Gesetzentwurfs sieht vor, dass der Betreiber der Hafenanlage auf der Grundlage des Berichts der zuständigen Behörde zur Risikobewertung nach § 6 Absatz 4 **einen auf die konkreten Gegebenheiten der jeweiligen Hafenanlage angepassten Plan zu Gefahrenabwehr auszuarbeiten und fortzuschreiben hat**, der zur Schnittstelle von Schiff und Hafen dieser Hafenanlage passt.

Aus dieser Vorschrift ergibt sich somit, dass auf die individuellen Gegebenheiten der jeweiligen Hafenanlage abzustellen ist. Im Falle der Festlegung von Mindeststandards ist es zum Teil nicht mehr möglich, die konkreten Gegebenheiten der jeweiligen Anlage zu berücksichtigen. Diese Erwägung war für die Küstenländer und den ZDS im Mai 2003 auch ausschlaggebend für die Entscheidung, keine Mindeststandards für bestimmte Terminalarten einzuführen. Vielmehr gibt es eine Vielzahl von bereits bestehenden bzw. möglichen zu ergreifenden Sicherheitsmaßnahmen, die individuell auf den jeweiligen Terminal abgestimmt werden müssen. Eine solche Vorgehensweise sieht im übrigen auch der ISPS-Code vor. Bei der Umsetzung der IMO-Maßnahmen in Deutschland ist auch entsprechend verfahren worden.

#### **b) Mindestanforderungen an Kreuzfahrtterminals**

In der Begründung zu § 7 Absatz 2 des Gesetzentwurfs (Seite 29) wird darauf hingewiesen, dass gegenwärtig die Einführung von Mindeststandards für Kreuzfahrtterminals beabsichtigt sei. Weiter wird ausgeführt, dass denkbar sei, entsprechende Mindeststandards auch für weitere spezielle Hafenanlagen einzuführen.

Ende Februar 2004 haben die Küstenländer eine Unterlage „Mindestanforderungen an Kreuzfahrtterminals“ vorgelegt, die in einer internen Arbeitsgruppe der Länder erarbeitet worden ist. Die Länder haben weder den ZDS noch den Verband Deutscher Reeder in diese Arbeitsgruppe miteinbezogen. Leider haben die Länder bei der Erarbeitung dieser Unterlage auch keine Abstimmung mit internationalen Kreuzfahrtreedereien vor-

genommen, obwohl die Sicherheitsanforderungen im Kreuzfahrtgeschäft ganz maßgeblich von den international agierenden Kreuzfahrtreedereien bestimmt werden.

Für uns ist nicht nachvollziehbar, dass ausschließlich in Deutschland bestimmte Terminalarten mit Mindestanforderungen überzogen werden sollen, zumal der ISPS-Code weder für Schiffe noch für Hafenanlagen die Einführung von Mindeststandards vorschreibt. Nach Auskunft des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie sind die Gefahrenabwehrpläne für die Kreuzfahrtschiffe ausschließlich auf der Basis des ISPS-Code erstellt worden, was sich bewährt habe. Nach den uns vorliegenden Informationen gibt es auch in den europäischen Nachbarstaaten keine Mindestanforderungen für bestimmte Terminalarten oder Schiffstypen. Eine deutsche Insellösung, die über den ISPS-Code hinausgeht, lehnen wir strikt ab. Zu berücksichtigen ist insbesondere auch, dass die von den Küstenländern erarbeiteten Mindestanforderungen eher Höchststandards als Mindeststandards darstellen. Aus dem Wort *Mindeststandards* ergibt sich, dass solche Standards nur den kleinsten gemeinsamen Nenner darstellen können und noch genügend Spielraum für individuelle Lösungen eröffnen müssen. Dies ist bei den von den Küstenländer erarbeiteten Standards hingegen nicht der Fall. Wir zitieren ein Beispiel aus der Unterlage „Mindestanforderungen an Kreuzfahrtterminals“:

*„Der Sicherheitsbereich sollte entweder durch einen mindestens 2,50 m hohen Zaun mit Übersteigschutz oder einen 2,20 m hohen Zaun und einen darauf zusätzlich schräg nach außen geneigten Übersteigschutz (abgewinkelt in die Richtung, aus der der Eindringling erwartet wird) gesichert sein. Die Gesamthöhe von Zaun und Übersteigschutz sollte dann mindestens 2,44 m betragen. Zäune können durch Mauern ersetzt werden ..... Zu beiden Seiten des Zaunes ist eine Zone von mindestens 10 m Breite einzurichten, in der keine Bäume, Sträucher oder sonstige Sichthindernisse vorhanden sind ...“.*

Diese Anforderungen stammen nach Angaben der Küstenländer aus dem Buch „Unternehmensschutz: Praxishandbuch Werkssicherheit“, die möglicherweise auch für Atomkraftwerke gelten.

Der Vergleich mit Wettbewerbshäfen ist insoweit äußerst interessant. Im Internet sind unter [www.rijnmond.nl/nieuwsfoto/archives/00000181.html](http://www.rijnmond.nl/nieuwsfoto/archives/00000181.html) (ggf. über den Link [rijnmond.nl/nieuwsfoto/bekijkmeerfoto's](http://rijnmond.nl/nieuwsfoto/bekijkmeerfoto's)) am Seitenende Bilder von einem Besuch des größten Kreuzfahrtschiffes der Welt, der Queen Mary2, im Rotterdamer Hafen am 21. Juli 2004 eingestellt. Dort können sich die Besucher auf der Hafenanlage bis zu dem Schiff hin frei bewegen. Die im Internet eingestellten Bilder verdeutlichen, dass in Wettbewerbshäfen offensichtlich deutlich niedrigere Sicherheitsstandards gelten als in den deutschen Seehäfen.

Die deutsche Hafenwirtschaft war und ist stets bemüht, ein Optimum an Sicherheit zu schaffen. Dies zeigt auch der Vergleich mit europäischen Nachbarstaaten. Dem ZDS liegen Informationen vor, nach denen die Umsetzung des ISPS-Code in europäischen Wettbewerbshäfen ganz anders

gehandhabt wird als in Deutschland. So sollen z. B. in Dänemark auf der Sicherheitsstufe 1 keine weiteren oder kaum zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen ergriffen worden sein. Auf der Sicherheitsstufe 2 sollen dort fallweise mobile Bauzäune zum Einsatz kommen. Dies ist im übrigen auch der Wasserschutzpolizeidirektion Schleswig-Holstein bekannt. In Deutschland werden hingegen Hochsicherheitstrakte geschaffen. Hier gibt es offensichtlich ein erhebliches Gefälle, was sich auch in der Kostenbelastung für die Unternehmen ausdrückt.

Aufgrund des bereits bestehenden sehr hohen Sicherheitsniveaus in den deutschen Seehäfen ist es völlig inakzeptabel, die Hafenanlagenbetreiber mit noch höheren Anforderungen zu überziehen. Dies würde zu weiteren nicht hinnehmbaren Wettbewerbsnachteilen für die Hafenumschlagbetriebe am Standort Deutschland führen.

Nur colorandi causi weisen wir darauf hin, dass es auch nach Auskunft der Europäischen Kommission keine konkreten Überlegungen gibt, Mindeststandards für bestimmte Hafenanlagen oder Schiffstypen auf europäischer Ebene einzuführen. Nach den uns vorliegenden Informationen hat sich eine Mehrheit der Mitgliedstaaten auch bereits gegen eine Einführung von Mindeststandards ausgesprochen, so dass davon auszugehen ist, dass ein solches Vorhaben auf europäischer Ebene keinen Erfolg hätte.

**Aus den vorgenannten Gründen lehnen wir die Einführung von Mindeststandards für bestimmte Arten von Hafenanlagen ab. Wir halten es daher für zwingend erforderlich, die Verordnungsermächtigung zur Festlegung von Mindeststandards in § 7 Absatz 2 des Gesetzentwurfs zu streichen.**

## **2. Erhebung von Gebühren für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS-Code**

Im Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein vom 24. Juni 2004 ist die Landesverordnung zur Änderung der Landesverordnung über Verwaltungsgebühren veröffentlicht worden. Die Ermächtigung zur Erhebung von Gebühren ist in § 13 des Vorschaltgesetzes enthalten. § 13 sieht vor, dass die zuständige Behörde u. a. für Amtshandlungen nach § 7 Absatz 4 und Absatz 6 Satz 2 des Gesetzes Gebühren erhebt. Die Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage und seine wesentliche Änderung sollen damit gebührenpflichtig werden. Das gleiche gilt für die Ausstellung einer Bescheinigung der Behörde, dass die Anlage die Vorschriften des ISPS-Code erfüllt.

Wir hatten im Vorwege zu dem Entwurf der Gebührenverordnung gegenüber dem Innenministerium Schleswig-Holstein Stellung genommen. In-soweit verweisen wir auf die als Anlage beigefügte Stellungnahme.

Aus Sicht des ZDS ist es nicht akzeptabel, für die rein staatlichen Verpflichtungen nach dem ISPS-Code Gebühren zu erheben. Die Anlagenbetreiber führen bereits die betrieblichen Maßnahmen auf dem Terminal

durch, was mit einem erheblichen Kostenaufwand verbunden ist. Nach Einschätzung des ZDS werden die Kosten für die Umsetzung der betrieblichen Sicherheitsmaßnahmen in den deutschen Seehäfen deutlich über 50 Mil. € liegen. Auch in den Folgejahren ist mit einer erheblichen Kostenbelastung zu rechnen. Es ist nicht vertretbar, den Unternehmen darüber hinaus auch die Kosten für die rein staatlichen Verpflichtungen nach dem ISPS-Code aufzuerlegen. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die von der IMO verabschiedeten Maßnahmen zum Ziel haben, weitere Terroranschläge zu verhindern. Der Schutz des Staates und seiner Bürger vor terroristischen Anschlägen ist eine originär hoheitliche Aufgabe, so dass der Staat zumindest die Kosten für seine Verpflichtungen nach dem ISPS-Code zu übernehmen hat.

Für uns stellt sich auch die Frage, wofür überhaupt Gebühren erhoben werden sollen. In der Einleitung zu dem Entwurf des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes wird auf Seite 4 ausgeführt, dass die Aufgaben der zuständigen Behörde durch vorhandenes Personal der Wasserschutzpolizeidirektion wahrgenommen werden. Damit steht fest, dass kein zusätzliches Personal eingestellt worden ist, um die staatlichen Aufgaben nach dem ISPS-Code zu erfüllen. Auf Seite 22 der Begründung zu dem schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetz hat das Ministerium dargelegt, dass der öffentlichen Verwaltung durch erhöhten Prüfaufwand zusätzliche Kosten entstehen, die nach Möglichkeit durch die Schaffung von neuen Gebührentatbeständen abgemildert werden sollen. Nicht nachvollziehbar ist, worin dieser erhöhte Prüfaufwand bestehen soll, da die Aufgaben der zuständigen Behörde nach eigenen Angaben des Ministeriums durch vorhandenes Personal der Wasserschutzpolizeidirektion wahrgenommen werden.

Auf Seite 5 der Begründung zu dem schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetz wird weiter darauf hingewiesen, dass davon ausgegangen werde, dass sich die Kostenbelastung aufgrund der gleichen Verpflichtungen ausländischer Staaten aus SOLAS nicht wettbewerbsverzerrend auswirken wird. Diese Aussage stimmt nicht mit der Realität überein. Nach den uns vorliegenden Informationen werden in anderen Ländern wie z. B. Dänemark, Polen, den Niederlanden, Frankreich und Spanien keine Gebühren für die Genehmigung der Pläne erhoben. Im Falle der Erhebung von Gebühren in Deutschland würde es damit zu einem weiteren Wettbewerbsnachteil für die hier ansässigen Unternehmen kommen.

Zu berücksichtigen ist insbesondere auch, dass die Unternehmen in Deutschland – wie bereits ausgeführt – im Vergleich zu anderen Wettbewerbshäfen deutlich höhere Sicherheitsmaßnahmen ergriffen haben, was mit entsprechend höheren Kostenbelastungen verbunden ist. Die schleswig-holsteinischen Hafenernehmer betreiben jeweils mehrere, z. T. bis zu neun Anlagen. Bei einer Ausschöpfung des Gebührenrahmens für die Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr kämen damit Kosten von insgesamt 27.000 € allein auf ein Unternehmen zu. Aufgrund der immensen Kostenbelastung durch die Umsetzung der betrieblichen Sicherheitsmaßnahmen und des enormen Wettbewerbsdrucks ist eine weitere Belastung für die Hafenernehmer nicht verkräftbar.

Nach Ansicht des ZDS erfüllt die schleswig-holsteinische Gebührenverordnung auch nicht die verfassungsrechtlichen Anforderungen. Hierauf hatten wir bereits in der Anhörung zu dem Entwurf der Gebührenverordnung am 18. Juni 2004 im Innenministerium hingewiesen. Die Gebührenverordnung enthält keine Aussagen dazu, wie die genannten Beträge überhaupt ermittelt worden sind. Das Bundesverwaltungsgericht hat am 18. März 2004 in zwei Verfahren zu den Luftsicherheitsgebühren (Aktenzeichen: BVerwG 3 C 23.03 und 3 C 24.03) entschieden, dass eine möglichst genaue Kostenermittlung durch die Behörde vorgenommen werden muss. Hierzu fehlen jegliche Angaben in der Gebührenverordnung, so dass die Verordnung unseres Erachtens nicht den verfassungsmäßigen Anforderungen genügt.

Nicht akzeptabel ist zudem, dass für wesentliche Änderungen des Plans 61,- € pro Stunde in Ansatz gebracht werden sollen und noch nicht einmal eine Begrenzung der Stundenzahl vorgenommen wird. Nach den uns vorliegenden Informationen hat es in anderen Ländern zum Teil bereits Änderungen zum Gefahrenabwehrplan gegeben. Dort wird so verfahren, dass das Unternehmen der zuständigen Behörde die im Plan geänderten Seiten übersendet und die Behörde diese dann austauscht. Für welche „Amtshandlungen“ hier Gebühren erhoben werden sollen, bleibt unklar.

**Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass eine Gebührenerhebung für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS-Code nicht vertretbar ist. In direkten Wettbewerbshäfen werden Gebühren für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS-Code nicht erhoben. Die Erhebung von Gebühren in Deutschland würde damit zu einem weiteren Wettbewerbsnachteil für die hier ansässigen Unternehmen führen. Hinzu kommt, dass das Innenministerium bislang auch nicht konkret dargelegt hat, wie die in der Gebührenverordnung aufgelisteten Beträge zustande gekommen sind. Unklar bleibt auch, worin der erhöhte Prüfaufwand bestehen soll, da die Aufgaben der zuständigen Behörde durch vorhandenes Personal der Wasserschutzpolizeidirektion wahrgenommen werden. Nach alledem ist eine Gebührenerhebung für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS-Code abzulehnen.**

Mit freundlichen Grüßen



Uta Ordemann  
Geschäftsführerin

Anlage

Innenministerium Schleswig-Holstein  
Herrn Ingo Berger  
IV 4212 – Maritime und  
gefahrenrechtliche Grundsatzangelegenheiten  
Düsternbrooker Weg 92

24105 Kiel

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04  
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

16. Juni 2004  
Or/Al/IV-2/1

## **Verordnungsentwurf zur Änderung der Landesverordnung über Verwaltungsgebühren (Stand 26.5.2004)**

Sehr geehrter Herr Berger,

wir bedanken uns für die Übersendung des oben genannten Verordnungsentwurfs, zu dem wir aus Sicht der deutschen Hafenwirtschaft wie folgt Stellung nehmen:

1. Der Verordnungsentwurf sieht eine Gebührenerhebung u. a. für die Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr und seine wesentliche Änderung nach § 7 Abs. 4 des Entwurfs des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes vor. Darüber hinaus soll eine Gebühr für die Bescheinigung über die Einhaltung der Vorschriften durch die Hafenanlagen nach § 7 Abs. 6 Satz 2 des Gesetzentwurfs erhoben werden.

Wir hatten in unserer Stellungnahme vom 6. Mai 2004 zu dem Entwurf des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes deutlich gemacht, dass die Erhebung von Gebühren für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS-Code nicht akzeptabel ist. Die Anlagenbetreiber führen bereits die betrieblichen Maßnahmen auf dem Terminal durch, was mit einem erheblichen Kostenaufwand verbunden ist. Es ist nicht vertretbar, den Unternehmen darüber hinaus auch die Kosten für die rein staatlichen Verpflichtungen nach dem ISPS-Code aufzuerlegen. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die von der IMO verabschiedeten Maßnahmen zum Ziel haben, weitere Terroranschläge zu verhindern. Der Schutz des Staates und seiner Bürger vor terroristischen Anschlägen ist eine originär hoheitliche Aufgabe, so dass der Staat zumindest die Kosten für seine Verpflichtungen nach dem ISPS-Code zu übernehmen hat und diese nicht auf die Unternehmen verlagern kann.

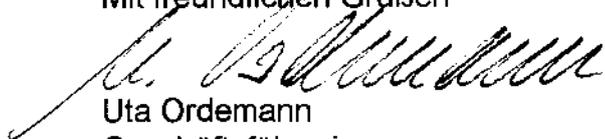
Im Übrigen werden auch in anderen Ländern wie Dänemark, Polen, den Niederlanden, Frankreich und Spanien keine Gebühren für die Genehmigung der Pläne erhoben. Im Falle der Erhebung von Gebühren in Deutschland würde es damit zu einem weiteren Wettbewerbsnachteil für die hier ansässigen Umschlagbetriebe kommen.

Aus den genannten Gründen halten wir eine Gebührenerhebung für die staatlichen Verpflichtungen nach § 7 Abs. 4 und Abs. 6 Satz 2 des Entwurfs des Hafenanlagensicherheitsgesetzes für nicht vertretbar.

2. Unabhängig davon ist eine Gebühr von bis zu € 4000,- für die Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage auch unverhältnismäßig. Zudem ergibt sich aus dem Verordnungsentwurf zur Änderung der Landesverordnung über Verwaltungsgebühren auch nicht, wie diese Beträge errechnet worden sind und nach welchen Kriterien die jeweilige Gebühr festgesetzt werden soll. Soll an die umgeschlagenen Menge oder an den jeweiligen Verwaltungsaufwand angeknüpft werden? Dies ist bislang nicht dargelegt worden. Sollte eine Kostendeckung des Verwaltungsaufwandes angestrebt werden, müsste zunächst dargelegt werden, welchen Aufwand die zuständige Behörde für die Genehmigung des Plans oder seine wesentliche Änderung überhaupt hat. Für den Fall, dass für die Genehmigung eines Plans eine Gebühr von € 4000,- angesetzt wird, würde dies bei einem Stundensatz von € 61,- bedeuten, dass sich ein Mitarbeiter 65,57 Arbeitsstunden mit der Genehmigung des Plans beschäftigen müsste. Bei einer angenommenen wöchentlichen Arbeitszeit von 38 Stunden wäre der Behördenmitarbeiter damit fast zwei Wochen mit der Genehmigung eines Plans beschäftigt. Dies erscheint uns unangemessen und dürfte auch nicht dem tatsächlichen Aufwand entsprechen. Artikel 3 des Grundgesetzes verbietet es im Übrigen, Gebühren unabhängig von den tatsächlichen Kosten einer Leistung festzusetzen. Der Verordnungsentwurf erfüllt damit nicht die verfassungsmäßigen Anforderungen des Artikel 3 des Grundgesetzes.

Aus den genannten Gründen halten wir eine Gebührenerhebung für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS-Code für nicht vertretbar. Im Übrigen entspricht der vorgelegte Verordnungsentwurf auch nicht den verfassungsmäßigen Anforderungen.

Mit freundlichen Grüßen



Uta Ordemann  
Geschäftsführerin



Eingang 17.08.2004

**VDR** Verband Deutscher Reeder *we*

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Innen- und Rechtsausschuss

Landeshaus

Via Fax: 0431-9881156

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Umdruck 15 / 4805

Hamburg, 17.08.2004

AZ:

Telefon : 350 97 - 230

**Entwurf des schleswig-holsteinischen Hafenanlagensicherheitsgesetzes  
Entwurf der schleswig-holsteinischen Gebührenverordnung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Einladung zur Anhörung am 18.08.2004, zu der wir, wie telefonisch bereits zugesagt, gerne unsere Stellungnahme verbal anzeigen werden. Im Vorab unsere grundsätzliche Sichtweise.

**Entwurf zum Hafenanlagensicherheitsgesetz (Drucksache 15/3452)**

**§7 Absatz 2 des Gesetzentwurfes**

Es können für bestimmte Arten von Hafenanlagen Mindestanforderungen vorgesehen werden, die durch Verordnung festzulegen sind. Diese Verordnungsermächtigung ist aus dem Vorschaltgesetz, am 24.06.2004 im Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes Schleswig-Holstein veröffentlicht, aufgrund des Ergebnis intensiver Beratungen wieder herausgenommen worden.

Der Verband Deutscher Reeder ist gegen eine Festlegung von Mindestanforderungen für bestimmte Arten von Hafenanlagen, weil damit einer individuellen Risikoanalyse nicht Rechnung getragen wird. Gerade um die Besonderheiten eines jeden Terminals, einer jeden Hafenanlage zu erfassen, sehen die internationalen Gefahrenabwehrmaßnahmen eine Risikoanalyse vor, auf der sich dann die entsprechenden Maßnahmen begründen.

In der Begründung zum §7 Absatz 2 wird auf Seite 29 auf einen Standard für „Mindestanforderungen für Kreuzfahrtterminals“ hingewiesen, der ohne Beteiligung der Fachleute aus den Hafenanlagen und ohne Beteiligung von Experten aus Kreuzfahrtreedereien entwickelt wurde. Derartige Mindestanforderungen sind in Europa einzigartig, da sie von unseren Nachbarländern nicht vorgesehen sind und auch nicht vorgesehen werden, was eindeutig aus unseren entsprechenden internationalen Konsultationen hervorgeht.

Im Vergleich zu unseren europäischen Nachbarländer und insbesondere zu Dänemark und Schweden, wir betrachten hier erstrangig die Häfen Puttgarden und Travemünde, ist festzuhalten, dass keine Mindestanforderungen für Kreuzfahrtterminals existieren, sondern

es ist auch festzuhalten, dass die Umsetzung als solches (bei Sicherheitsstufe 1) keine, bzw. kaum zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen ergriffen werden. Die beiden genannten Länder stellen ihre Maßnahmen erstrangig auf die aktuelle und nicht auf eine abstrakte Gefahrenlage ab, d.h. zusätzliche Maßnahmen werden erst ab dem Zeitpunkt realisiert, wenn eine terroristische Bedrohung auch erkennbar ist.

Der Verband Deutscher Reeder hat eng mit der für die Seeschifffahrt zuständigen Behörde zusammengearbeitet und hat in dieser Kooperation das Ziel einer vollständigen Implementierung der Gefahrenabwehrmaßnahmen zum 01.07.2004 erreichen können. Dieses Ziel wurde zu dem auch auf einem hohen Niveau umgesetzt, so dass die USA Behörden deutsch-flaggigen Schiffe erleichterte Einreisebedingungen gewähren. Allerdings wurde streng auf eine Konformität zum internationalen Gesetzespaket (SOLAS XI-2/SPS-Code) geachtet. Die Regelungen zur Gefahrenabwehr in den Hafenanlagen und in der Seeschifffahrt sehen sämtliche notwendigen Maßnahmen vor. Regelungen, die darüber hinaus gehen sind deshalb überflüssig und werden von uns abgelehnt.

## II Erhebung von Gebühren für staatliche Verpflichtungen nach dem ISPS - Code

Der Verband Deutscher Reeder hat mit seiner Stellungnahme vom 15.06.2004 an das Innenministerium des Landes Schleswig - Holstein bereits intensiv seine Sichtweise dargelegt und begründet.

Wir halten weiterhin eine Gebührenerhebung für staatliche Verpflichtungen für nicht akzeptabel, weil die Gefahrenabwehr eine gesamtstaatliche Aufgabe ist, die von allen Parteien, Wirtschaft wie Staat zu tragen ist. Die deutsche Seeschifffahrt und die privaten deutschen Hafenanlagenbetreiber, wie beispielsweise Puttgarden, haben große Investitionen betrieben, damit unkontrolliert keine Personen und Fahrzeuge von und auf das Gelände gelangen können. Die Hafenvirtschaft und die deutsche Seeschifffahrt werden in diesem Jahr in der Summe über 100 Millionen € aufbringen müssen um die Gefahrenabwehrmaßnahmen zu realisieren. Die Notwendigkeit wird dabei von der Wirtschaft nicht in Frage gestellt. Allerdings sehen wir sehr wohl die Notwendigkeit, dass der Staat in gleicher Weise seinen Beitrag trägt, zumal wir nicht erkennen können an welcher Stelle Gebühren entstehen sollen, da auf Schleswig-Holstein bezogen, die Aufgaben durch vorhandenes Personal übernommen werden. Wir stellen außerdem fest, dass seitens unserer europäischen Nachbarn wie Dänemark und Polen keine Planprüfungsgebühren erhoben werden. Eher im Gegenteil, es wird auf Beratung gesetzt, damit die Unternehmen zielgerichtet und qualifiziert ihre Gefahrenabwehrmaßnahmen implementieren können.

Mit freundlichen Grüßen  
VERBAND DEUTSCHER REEDER



I.A. Dietrich Dabels