

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
Internet: 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

Internet: 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 (ggf. über den Link 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. Insofern 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 verkraftbar.

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
Herr 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
Internet: 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.

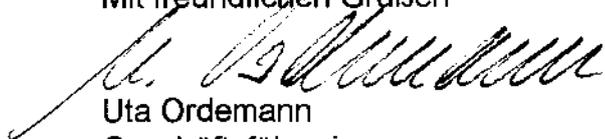
Im Übrigen werden auch in anderen Ländern wie Dänemark, Polen, den Niederlanden, Frankreich und Spanien keine Gebühren für die Genehmigung der Pläne erhoben. Im Falle der Erhebung von Gebühren in Deutschland würde es damit zu einem weiteren Wettbewerbsnachteil für die hier ansässigen Umschlagbetriebe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