

Eingang 17.08.2004  
we

**VDR** Verband Deutscher Reeder

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