

Land vornimmt, ist im Gegensatz dazu kostenneutral.

Ich bitte Sie um Unterstützung der Gesetzesinitiative und zunächst um Überweisung an den Rechtsausschuss. - Schönen Dank.

Vizepräsidentin Edith Müller: Vielen Dank, Herr Minister. - Meine Damen und Herren, die Fraktionen haben sich darauf verständigt, heute keine Debatte zu führen.

Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung** des **Gesetzentwurfes** in **Drucksache 13/6460** an den **Rechtsausschuss**. Wer stimmt der Überweisung zu? - Wer stimmt dagegen? - Wer enthält sich? - Dann ist das auch einstimmig so geschehen.

Ich rufe auf:

14 Gesetz über die Sicherheit in Hafenanlagen im Land Nordrhein-Westfalen (Hafenanlagensicherheitsgesetz - HaSiG)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 13/6461

erste Lesung

Zur Einbringung des Gesetzentwurfes erteile ich für die Landesregierung Minister Dr. Horstmann das Wort.

Dr. Axel Horstmann, Minister für Verkehr, Energie und Landesplanung: Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen! Dem Thema Sicherheit der Transportwege und der Transportmittel zu Lande, zu Wasser und in der Luft wird angesichts der schrecklichen Ereignisse im Jahre 2001 in New York und im Jahre 2004 in Madrid in vielen nationalen und internationalen Gremien zu Recht eine Schlüsselrolle zugeordnet. Die Terroranschläge in New York und Madrid haben gezeigt, dass Handlungsbedarf bei der Terrorismusbekämpfung besteht. Daher wird zurzeit auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene eine Vielzahl von Maßnahmen diskutiert.

Die Anschläge haben auch und insbesondere die Verwundbarkeit der Verkehrssysteme deutlich gemacht. Dem Schutz dieser Systeme kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Die Sicherstellung der allgemeinen Mobilität sowie der sichere, freie und wirtschaftliche Warenaustausch sind für den Wohlstand der Industriestaaten unverzichtbar.

Ein Ergebnis dieser Diskussionen und Beschlüsse sind die seit dem 1. Juli 2004 geltenden neuen Sicherheitsbestimmungen für die internationale Seeschifffahrt.

Deutschland hat das entsprechende Völkerrechtsabkommen - International Convention for the Safety of Life at Sea - ratifiziert und muss die Maßnahmen aus dem dazugehörigen ISPS-Code - International Ship and Port Facility Security Code - nun für seinen Zuständigkeitsbereich umsetzen.

Die Regelungen des ISPS-Codes schreiben Sicherheitsmaßnahmen für internationale Seeschiffe ab 500 Bruttoregistertonnen und für Hafeneinrichtungen fest, z. B. Zugangskontrollen zu Schiffen oder Personenkontrollen. Schiffe und Umschlaganlagenbetreiber müssen Gefahrenabwehrpläne erstellen und geprüfte Sicherheitsbeauftragte bestellen.

Außerdem müssen sich internationale Seeschiffe seit dem 1. Juli 2004 24 Stunden vor Einlaufen anmelden und den Nachweis über die letzten zehn angelaufenen Häfen mit sich führen. Seeschiffe, die aus „ungesicherten“ Häfen kommen, müssen mit längeren Umschlagzeiten und gegebenenfalls auch mit Sanktionen rechnen, die bis hin zu Einlaufverboten reichen können.

(Vorsitz: Präsident Ulrich Schmidt)

Dem Bund, meine Damen und Herren, obliegt nach Art. 74 GG nur die Gesetzgebungskompetenz für den Schiffsverkehr. Demgegenüber fallen die Hafenanlagen als Schnittstellen zwischen Schiff und Hafen nicht in den Bereich des Schiffsverkehrs. Hier sind die Länder verantwortlich. Ihnen kommt nach Art. 70 GG die Gesetzgebungskompetenz für die allgemeine Gefahrenabwehr zu.

Die Bundesländer sind deshalb aufgefordert, eigene gesetzliche Regelungen für Umschlagbetriebe und Terminals zu schaffen sowie Behördenzuständigkeiten für die Zertifizierung der Anlagen festzulegen.

Von diesen neuen Regelungen ist das Binnenland Nordrhein-Westfalen in hohem Maß betroffen.

Die Schifffahrt ist - nach Tonnage gerechnet - vor der Bahn der zweitwichtigste Gütertransporteur in unserem Land. Legt man die Transportleistung, also die Tonnenkilometer zugrunde, wird ein Viertel der Transportleistung mit dem Schiff erbracht.

In Nordrhein-Westfalen gibt es 120 Hafenstandorte. An diesen Standorten gibt es über 60 Hafenan-

lagen, die internationale Seeschiffe abfertigen und damit unter die neuen Regelungen fallen.

Wir haben damit fast die gleiche Anzahl von betroffenen Hafenanlagen wie Hamburg - allerdings mit dem Unterschied, dass sie nicht konzentriert in einem Hafengebiet liegen, sondern sich in ganz Nordrhein-Westfalen verteilen: von Duisburg mit 33 Anlagen bis hin zu Castrop-Rauxel mit einer Anlage.

Für die Betreiber dieser Hafenanlagen und somit für die wirtschaftliche Entwicklung der nordrhein-westfälischen Hafenstandorte und der verladenden Wirtschaft ist daher von entscheidender Bedeutung, dass in Nordrhein-Westfalen die rechtlichen Grundlagen und die institutionellen Voraussetzungen vorhanden sind, um die Hafenbetriebe nach ISPS-Standard zu zertifizieren.

So genannte unsichere Häfen haben künftig im internationalen Seeverkehr nicht nur einen klaren Standortnachteil; es ist auch nicht auszuschließen, dass sie sich aus dem Geschäft verabschieden müssen. Das heißt, wir haben schon aus wirtschaftlichen Gründen ein hohes Interesse an einem möglichst freien Seeverkehr auf gesicherten Seewegen.

Damit besteht für den Landesgesetzgeber unmittelbarer Handlungsbedarf. Mit dem vorliegenden Gesetz über die Sicherheit in Hafenanlagen im Land Nordrhein-Westfalen kommt das Land Nordrhein-Westfalen der Umsetzungsverpflichtung in seinem Zuständigkeitsbereich nach.

Die Anhörung mit den betroffenen Verbänden und der Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit hat inzwischen stattgefunden. Die Verbände begrüßen ausdrücklich, dass mit dem vorliegenden Entwurf eine gesetzliche Grundlage für den ISPS-Code geschaffen wird. Positiv wird die Anlehnung des vorliegenden Gesetzesentwurfs an den Musterentwurf der Küstländer bewertet sowie die erkennbare Abstimmung mit den Vorgehensweisen dieser Bundesländer.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf kommt das Land Nordrhein-Westfalen seiner Verpflichtung nach, zur Wahrnehmung dieser Aufgaben konkrete, fachbezogene Ermächtigungsgrundlagen zu schaffen, die die zuständige Behörde in die Lage versetzen, die Gefahrenabwehr in den Hafenanlagen auch und besonders zum Schutz der Seeschiffe anderer Staaten sicherzustellen und damit den internationalen Verpflichtungen der Vertragsregierungen zu entsprechen. Daher hat der vor-

liegende Gesetzentwurf den Charakter eines Sonderordnungsbehördengesetzes.

Die Landesregierung hat am 11. Januar 2005 den von mir vorgelegten Entwurf gebilligt und beschlossen, den Entwurf beim Landtag einzubringen, was ich hiermit tue. - Herzlichen Dank.

Präsident Ulrich Schmidt: Vielen Dank, Herr Minister Horstmann. - Das Wort hat für die SPD-Fraktion der Abgeordnete Jentsch.

Jürgen Jentsch (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich mache es kurz.

Wir wollen eine weitere Transportkette gegen Terror schützen und folgen damit einer Verordnung der EU. Einzelheiten können wir im Ausschuss bereden. - Herzlichen Dank.

(Beifall bei SPD, GRÜNEN und FDP)

Präsident Ulrich Schmidt: Vielen Dank, Herr Jentsch. - Das Wort hat der Abgeordnete Kress von der CDU-Fraktion.

Karl Kress (CDU): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die nordrhein-westfälischen Häfen sollen besser gegen mögliche Terroranschläge geschützt werden. Das ist gut so. Das sieht der heute vorgelegte Entwurf auch vor.

Nur - das darf ich, Herr Minister, kritisch anmerken -: Der Gesetzentwurf ist von der Landesregierung viel zu spät vorgelegt worden. Die nordrhein-westfälischen Häfen fühlen sich - ich zitiere wörtlich - „unfair behandelt“.

Bereits im November 2003 hat der Bundestag das internationale Seerechtsabkommen ratifiziert und die Länder aufgefordert, bis zum 1. Juli 2004 entsprechende Ausführungsgesetze zu erlassen. Das ist in der Tat in fast allen Ländern geschehen. Nur die nordrhein-westfälische Landesregierung hat fest und tief geschlafen, mit der Konsequenz, dass die Betreiber von Hafenanlagen ihre Anlagen im Sinne des Ausführungsgesetzes des Bundes und in Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Düsseldorf zertifizieren mussten.

Bei Nichtzertifizierung wären Umschläge mit Seeschiffen in unseren Binnenhäfen nicht möglich gewesen. Die Gefährdungsabschätzungen sowie die Zertifizierungen und die damit weitere Nutzung der Binnenhäfen erfolgten somit auf keinerlei rechtlicher Grundlage. Das ist Ihnen, Herr Minister, Ihrem Haus von Hafenbetreibern immer wieder gesagt worden.

Da Sie eben Verbände zitiert haben, darf ich darauf hinweisen, dass auch die Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen in ihrer Stellungnahme vom 17. Dezember 2004 insgesamt 15 im Gesetzentwurf stehende Punkte kritisch hinterfragt und plausible Anregungen zum Gesetzentwurf eingebracht hat.

So wurde darauf hingewiesen, dass der Bundestag bereits im November 2003 ausdrücklich festgestellt hat, dass in den Häfen nicht nur Eigensicherungsmaßnahmen von Anlagebetreibern durchzuführen sind, sondern ebenso Maßnahmen zur Gefahrenabwehr durch die öffentliche Hand. Die Gefahrenabwehr ist grundsätzlich eine staatliche Aufgabe. Damit stehen die Behörden, zumindest teilweise, auch in der Verantwortlichkeit der Kostenträgerschaft. Die Maßnahmen sind somit auch vor Ort durch Steuern zu finanzieren. Aber wie?

Meine Damen und Herren, nach der Auffassung aller ist staatliches Handeln zur Terrorabwehr eine originäre hoheitliche Aufgabe. Dem stimmen wir alle zu. Die Landesregierung wird im Ausschuss die Frage beantworten müssen, was alles mit den Gebühren, die nur grob dargestellt sind - wir wissen auch aus den anderen Ländern, wie unterschiedlich das gehandhabt wird -, kompensiert werden soll.

Es kann nicht richtig sein - darauf werden wir achten -, dass sich das Land seinen staatlichen Verpflichtungen entzieht. Darum halten wir die Überarbeitung des § 21 für dringend erforderlich. Der Gesetzentwurf wird zu einer deutlichen Verteuerung der Schiffstransporte führen. Das ist im Übrigen auch von der Industrie- und Handelskammer anhand von Beispielen dargestellt worden. In der Konsequenz wird damit eine Bevorzugung der Lkw-Transporte erreicht. Wollen Sie das, Herr Minister?

Wir erwarten auch konkrete Antworten auf die Fragen nach der Definition von Mindeststandards, der Struktur der Genehmigungsbehörden sowie der Kontrollorgane, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Landesregierung beabsichtigt, auch die Wasserschutzpolizei neu zu strukturieren. Mit der Vorlage 13/2874 hat der Innenminister am 15. Juli 2004 einen Bericht zum Ausbau des Bevölkerungsschutzes in NRW vorgelegt.

Mehrere Schadensfälle auf dem Rhein - so der Innenminister in seinem Bericht - hätten deutlich gemacht, dass nur durch den Einsatz mehrerer Rettungsboote Katastrophen vermieden werden konnten. Weil ich miterleben musste, dass kon-

krete Verbesserungsvorschläge zum Bevölkerungsschutz am Rhein in den Häfen von der Landesregierung abgebügelt wurden, bin ich in großer Sorge, dass das Hafenanlagensicherungs-gesetz nicht mit der notwendigen Unterstützung des Landes und dem festen Willen, die Beteiligten auch mitzunehmen, verabschiedet wird.

Meine Damen und Herren, wir stimmen heute der Überweisung in den Fachausschuss zu, erwarten aber von der Landesregierung, dass sie in der Diskussion die kurzfristig abgefragten Stellungnahmen der Verbände einbringt. Herr Minister, Sie haben darauf hingewiesen. Es wäre außerordentlich sinnvoll, wenn wir sie dann auch bekämen. - Ich bedanke mich herzlich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei CDU und FDP)

Präsident Ulrich Schmidt: Schönen Dank, Kollege Kress. - Das Wort hat der Abgeordnete Brendel von der FDP-Fraktion.

Karl Peter Brendel (FDP): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Man kann deutlich zur Kenntnis nehmen, dass die Abgeordneten nach Hause möchten und wir nicht alle Punkte wiederholen sollten, die man in diesem Gesetzentwurf ansprechen könnte. Ich möchte mich deshalb auf eine Frage konzentrieren, die Kollege Kress bereits angesprochen hat.

Das Gesetz enthält zu der Frage Kosten eine höchst unzulängliche Antwort, nämlich die, dass man es noch nicht so genau sagen kann. Wir haben vorhin unter einem anderen Tagesordnungspunkt über die Frage von Gesetzestechnik gesprochen und darüber, wie man Gesetze vorbereiten und einbringen sollte. Ich denke, wir sollten uns im Bereich der Gesetzesfolgenabschätzung einfach mehr Mühe geben. Dann kann es nicht sein, dass ein Gesetzentwurf zu der wichtigen Frage der Kosten nur die Aussage enthält: Wissen wir noch nicht so genau.

Wir haben dann den Punkt: Was machen wir mit den Gebühren? Dazu sagt der Gesetzentwurf auch: Das regeln wir später. Dieses sind beide Punkte, die in einem wirtschaftsrelevanten Bereich für uns hohe Bedeutung haben. Deswegen bin ich der Auffassung, dass für die Beratung im Ausschuss hier nachgefüttert werden muss. Ich erwarte von der Landesregierung, dass in der Fachberatung konkret gesagt wird, was es kosten soll, was es kosten muss, was es kosten wird und wer was dafür bezahlen soll. - Schönen Dank.

(Beifall bei FDP und CDU)

Präsident Ulrich Schmidt: Schönen Dank, Herr Brendel. - Das Wort hat Frau Herrmann von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Brigitte Herrmann (GRÜNE): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Zu später Stunde begrüßen wir erst einmal das Gesetz und freuen uns, dass es da ist. Um dem Sicherheitsgefühl unserer Bürgerinnen und Bürger gerecht zu werden, denke ich, macht es Sinn. All das, was ich in dem Gesetzentwurf gelesen habe, finde ich gut. Das gilt insbesondere für den Sicherheitsbeauftragten. Im Grunde müssen wir sowieso internationales, europäisches und Bundesrecht umsetzen.

Die Frage lautet: Wie hat die Landesregierung das gemacht? - Ich denke, wir werden im Ausschuss Zeit genug haben, das noch einmal zu diskutieren. Ich hätte auch noch ein paar Fragen, was die Ablauforganisation, das Wie und die Frage betrifft, was mit der Wasserschutzpolizei ist. Das gilt auch für die Gebührenfrage. Das lässt sich bis dahin sicherlich beantworten. Wir sollten aber nicht zu lange beraten, damit das Gesetz auch in Kraft treten kann.

Das war's. Einen schönen Abend!

(Beifall bei den GRÜNEN)

Präsident Ulrich Schmidt: Danke schön, Frau Herrmann. - Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schliesse die Beratung.

Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung** des **Gesetzentwurfes Drucksache 13/6461** an den **Ausschuss für Innere Verwaltung und Verwaltungsstrukturreform - federführend** - und an den **Verkehrsausschuss**. Wer für diese Empfehlung ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Danke schön. Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Das ist nicht der Fall. Damit ist diese Überweisungsempfehlung einstimmig angenommen.

Ich rufe auf den Tagesordnungspunkt

15 Gemeinschaftsaufgabe nach Artikel 91 a Grundgesetz

Hier: **Anmeldung zum 33. Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes"**

Unterrichtung
des Landtags
gemäß § 10 Abs. 3 LHO
Vorlage 13/3058

Beschlussempfehlung und Bericht
des Haushalts- und Finanzausschusses
Drucksache 13/6499

Absprachegemäß ist eine Debatte nicht vorgesehen.

Wir kommen deshalb direkt zur Abstimmung. Der Haushalts- und Finanzausschuss empfiehlt in seiner **Beschlussempfehlung Drucksache 13/6499**, die Anmeldung zum Rahmenplan zur Kenntnis zu nehmen. Wer für diese Empfehlung ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Stimmenthaltungen gibt es nicht. Damit ist die Beschlussempfehlung einstimmig **angenommen** und die Anmeldung zum 33. Rahmenplan zur Kenntnis genommen worden.

Ich rufe auf Tagesordnungspunkt

16 Verfassungsgerichtliches Verfahren wegen der Behauptung der Stadt Düsseldorf und der Stadt Münster, das Gesetz zur Regelung der Zuweisungen des Landes NRW an die Gemeinden und Gemeindeverbände in den Haushaltsjahren 2004 und 2005 und zur Regelung des interkommunalen Ausgleichs der finanziellen Beteiligung der Gemeinden am Solidarbeitrag zur Deutschen Einheit in den Haushaltsjahren 2004 und 2005 und des kommunalen Entlastungsausgleichs zugunsten der Kommunen in den neuen Ländern im Haushaltsjahr 2005 vom 3. Februar 2004 (GVBl. 2004, 42) verletze die Vorschriften der Landesverfassung über das Recht der gemeindlichen Selbstverwaltung

VerfGH 18/04
Vorlage 13/3152

Beschlussempfehlung
des Rechtsausschusses
Drucksache 13/6501 - Neudruck

Meine Damen und Herren, auch hier ist eine Debatte nicht vorgesehen, sodass ich über die **Beschlussempfehlung** des Rechtsausschusses **Drucksache 13/6501 - Neudruck** - abstimmen lasse, eine Stellungnahme in diesem Verfahren nicht abzugeben. Wer für diese Empfehlung ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Wer ist dagegen? - Stimmenthaltungen? - Damit ist die Beschlussempfehlung einstimmig **angenommen**.

Aufgerufen ist der Tagesordnungspunkt