

**Vizepräsident Dr. Gerhard Papke:** Vielen Dank, Herr Kollege Nückel. – Für die Piratenfraktion spricht noch einmal Herr Kollege Marsching.

**Michele Marsching (PIRATEN):** Vielen Dank, Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine Damen und Herren auf der Tribüne und zu Hause! Auch ich will es relativ kurz machen. Es geht um die regionale Medienvielfalt. Es geht darum, dass überregionale Anbieter regional angepasste Werbung senden wollen. Das würde dazu führen, dass regionale Medienunternehmen absterben würden, denn sie können gegen einen übermächtigen Wettbewerb nicht bestehen.

Dieser Pluralismus ist durchaus gewünscht; das ist auch in unserem Sinne. Aber das Mittel, das hier angewandt wird, nämlich Werbung als Teil des Programms einzuführen und zu definieren, das halten wir für falsch. Wir sind für eine strikte Trennung von redaktionellem Inhalt und einem ökonomisch motivierten Werbecontent.

(Beifall von den PIRATEN)

Die strikte Trennung zwischen redaktionellem Inhalt und dem Inhalt der Werbung ist von zentraler Bedeutung dafür, dass man sich in dieser Demokratie eine Meinung bilden kann. Wenn diese beiden Blöcke zu stark verflochten werden, dann wird das einfach dazu führen, dass man den redaktionellen und den Werbeteil nicht mehr auseinanderhalten kann und dass es durch diese Verquickung objektiv nicht mehr möglich ist zu unterscheiden, wo man denn gerade als Zuschauer, Zuhörer ist.

Deswegen: Erhalt der regionalen Vielfalt, ja. Dem würden und werden wir immer zustimmen, aber nicht um diesen Preis. Deswegen lehnen wir diesen Staatsvertrag ab. – Vielen Dank.

(Beifall von den PIRATEN)

**Vizepräsident Dr. Gerhard Papke:** Vielen Dank, Herr Marsching. – Für die Landesregierung erteile ich Herrn Minister Lersch-Mense das Wort.

**Franz-Josef Lersch-Mense,** Minister für Bundesangelegenheiten, Europa und Medien: Vielen Dank, Herr Präsident! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Bei so viel Zustimmung kann ich es Ihnen, glaube ich, ersparen, die Gründe, die für diese Zustimmung sprechen, noch einmal zu wiederholen.

Lassen Sie mich deshalb nur sagen, dass es mich freut, dass es eine so breite Zustimmung zu diesem Staatsvertrag gibt, weil es auch ein Zeichen dafür ist, dass wir die regionale Vielfalt und unsere regionalen Rundfunkanbieter und unsere regionalen Zeitungen schützen wollen. Dieses Zeichen in so breiter Mehrheit hier heute zu geben, ist, denke ich, ein schönes Signal dafür. Herzlichen Dank. Ich bitte Sie um Zustimmung. – Vielen Dank.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

**Vizepräsident Dr. Gerhard Papke:** Vielen Dank, Herr Minister. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Deshalb schließe ich die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Hauptausschuss empfiehlt in Drucksache 16/10390, dem Antrag der Landesregierung auf Zustimmung zu diesem Staatsvertrag gemäß Art. 66 Satz 2 der Landesverfassung, nachzulesen in Drucksache 16/9758, zu entsprechen. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Antrag Drucksache 16/9758 selbst und nicht über die Beschlussempfehlung. Wer diesem Antrag zustimmen möchte, den darf ich um sein Handzeichen bitten. – Das sind die Fraktionen von SPD, CDU, Bündnis 90/Die Grünen und FDP. Wer stimmt dagegen? – Das ist die Piratenfraktion. Gibt es Enthaltungen? – Ich sehe, das ist nicht der Fall. Damit ist dem **Antrag Drucksache 16/9758 stattgegeben** und die **Zustimmung zu dem Staatsvertrag erteilt**.

Ich rufe auf:

## 9 Gesetz über die Sicherheit in Häfen und Hafenanlagen im Land Nordrhein-Westfalen (Hafensicherheitsgesetz – HaSiG)

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 16/9760

Beschlussempfehlung und Bericht  
des Ausschusses  
für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung  
und Verkehr  
Drucksache 16/10403

zweite Lesung

Alle fünf im Landtag vertretenen Fraktionen haben vereinbart, die Reden zu Protokoll zu geben (*siehe Anlage 1*). Deshalb ist eine Aussprache heute nicht vorgesehen.

Wir kommen somit zur Abstimmung. Der Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr empfiehlt in Drucksache 16/10403, den Gesetzentwurf 16/9760 unverändert anzunehmen. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Gesetzentwurf Drucksache 16/9760 selbst und, wie gehabt, nicht über die Beschlussempfehlung.

Wer für diesen Gesetzentwurf stimmt, den darf ich um das Handzeichen bitten. – Das sind die Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU und FDP. Wer stimmt dagegen? – Das ist die Piratenfraktion. Gibt es Enthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Damit kann ich feststellen, dass der **Gesetzentwurf Drucksache 16/9760 angenommen** und **in zweiter Lesung verabschiedet** ist.



## Anlage 1

### **Zu TOP 9 – „Gesetz über die Sicherheit in Häfen und Hafenanlagen im Land Nordrhein-Westfalen (Hafensicherheitsgesetz – HaSiG)“ – zu Protokoll gegebene Reden**

**Michael Groschek**, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr:

*Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll ein seit Jahren zwischen der Hafenvirtschaft und der Landesverwaltung bestehender Streit über die Reichweite der gesetzlichen Verpflichtung zur Gefahrenabwehr in Häfen beendet werden. Worum ging es?*

*Das Europäische Parlament und der Rat hatten im Jahre 2005 die sogenannte Gesamthafenrichtlinie beschlossen mit dem Ziel, Maßnahmen zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen auch auf die Häfen auszuweiten.*

*Die Umsetzung dieser Richtlinie erfolgte in Nordrhein-Westfalen durch das Hafensicherheitsgesetz aus dem Jahre 2007. Dieses Gesetz weist dem Hafentreiber weitgehende Aufgaben zu: So ist er zur Erstellung eines Gefahrenabwehrplans und der Durchführung der in diesem Plan darzustellenden Gefahrenabwehrmaßnahmen verpflichtet.*

*Die Hafenvirtschaft hat sich gegen diese weitreichende Inanspruchnahme, insbesondere gegen die Zuweisung von Zugangskontrollen ins Hafengebiet, von Anfang an gewehrt. Die unterschiedlichen Rechtsauffassungen zwischen den Hafentreibern und der Hafensicherheitsbehörde wurden letztendlich in einem Rechtsstreit geklärt.*

*Das Oberverwaltungsgericht Münster hat in einem Berufungsverfahren entschieden, dass der Hafentreiber nicht zu Zugangskontrollen auf öffentlichen Straßen verpflichtet werden könne; hierbei handele es sich um eine hoheitlich wahrzunehmende Aufgabe.*

*Auch die Europäische Kommission hat im Rahmen einer Inspektion festgestellt, dass die derzeitige Zuweisung von Aufgaben an den Hafentreiber nicht in Einklang mit der europarechtlichen Hafensicherheitsrichtlinie steht und hat zwischenzeitlich ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet.*

*Die Landesregierung zieht hieraus nun die Konsequenz:*

*Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird die gesamte Gefahrenabwehrplanung in Häfen als hoheitliche Aufgabe ausgestaltet.*

*Ich bitte, den Gesetzentwurf zu beraten.*

**Sarah Philipp (SPD):**

*Da der Gesetzentwurf dankenswerterweise in allen mitberatenden Ausschüssen sehr einvernehmlich vorberaten wurde, an dieser Stelle nur ein paar kurze Anmerkungen:*

*Wir begrüßen es, dass wir noch in diesem Jahr zur Verabschiedung des HaSiG, dem Gesetz über Sicherheit in Häfen und Hafenanlagen im Land Nordrhein-Westfalen, kommen.*

*Mit dem Gesetzentwurf wird die gesetzgeberische Konsequenz aus einem jahrelangen Rechtsstreit zwischen Hafentreibern und der Landesverwaltung über die Verantwortung bei der Hafensicherheit gezogen. Das Oberverwaltungsgericht Münster hatte bekanntlich in einem Berufungsverfahren entschieden, dass für Zugangs- und Zufahrtsskontrollen auf öffentlichen Straßen nicht Private verpflichtet werden können. Es stellte klar, dass es sich dabei um eine hoheitlich wahrzunehmende Aufgabe handelt.*

*Die Inspektion der Europäischen Kommission hatte zudem festgestellt, dass die gesetzliche Zuständigkeit zur Vorbereitung und Umsetzung von Plänen zur Gefahrenabwehr in Häfen durch den Hafentreiber nicht in Einklang mit der Hafensicherheit zu bringen ist.*

*Der vorliegende Gesetzentwurf enthält nunmehr die notwendigen Regelungen, um die Vorgaben der europarechtlichen Regelungen und die Feststellungen des Oberverwaltungsgerichts Münster umzusetzen. Das ist, wie gesagt, ein guter und richtiger Schritt und verantwortungsvolles politisches Handeln!*

*Dass Sorgfalt immer vor Aktionismus gelten sollte, wird auch bei einem kurzen Rückblick deutlich: CDU und FDP hatten 2007 gegen die Meinung sämtlicher Experten ein Gesetz verabschiedet, das die Hafenvirtschaft vor eine unlösbare Aufgabe stellte. Die IHK Niederrhein kam damals in einer Bewertung des Gesetzes zu dem vernichtenden Ergebnis:*

*„Nicht für Binnenhafenstandorte konzipiert, nicht die Wettbewerbssituation der Verkehrsträger berücksichtigend und dem Hafentreiber eine Verantwortung übertragend, der er faktisch nicht nachkommen kann.“*

*Ähnlich war der Tenor einer öffentlichen Anhörung im Landtag. Nicht wenige äußerten große Bedenken und befürchteten eine Schädigung der nordrhein-westfälischen Hafenstandorte. Auch meine Fraktion hatte deutlich davor gewarnt. Sie jedoch, meine Damen und Herren von der CDU und FDP, wollten auf „Biegen und Brechen“ private und kommunale Betreiber von Häfen unbedingt für hoheitsrechtliche Aufgaben verantwortlich machen und handelten damit höchst wirtschafts- und kommunalfeindlich, da doch be-*

kanntlich viele Kommunen Betreiber der Häfen sind.

In den betroffenen Bundesländern war die EU-Richtlinie, die sogenannte Gesamthafenrichtlinie von 2005, durch eine Novellierung der bestehenden Hafensicherheitsgesetze in nationales Recht umgesetzt worden. Während jedoch die anderen Bundesländer die Hafensicherheitsrichtlinie auf Basis eines abgestimmten Vorgehens als ausschließlich hoheitliche Aufgabe umsetzten, scherte NRW unter der CDU/FDP-Vorgängerregierung aus und ging einen nicht nachvollziehbaren Sonderweg.

CDU und FDP lieferten damit ein weiteres Beispiel ihrer ideologisch verqueren „Privat vor Staat“-Politik. Die Anhörung und das Beteiligungsverfahren waren zudem eine Farce, denn konstruktive Änderungsvorschläge wurden von der schwarz-gelben Vorgängerregierung schlicht ignoriert.

Die Folgen: hohe Belastungen und Kosten und damit Standortnachteile zu den Wettbewerbern in anderen Bundesländern, gegen die sich die Hafenbetreiber wehrten.

Zusammengefasst: Wir hatten es zu tun mit einem wirtschaftspolitisch schädlichen und verkehrspolitisch unsinnigen Gesetz der schwarz-gelben Vorgängerregierung! Der lange Atem ihrer gescheiterten „Privat vor Staat“-Ideologie wirkt lange nach. Auch heute und hier ist immer noch Trümmerbeseitigung angesagt. Ich würde mich freuen, wenn Sie daran mit einer deutlichen Zustimmung zum Gesetzentwurf konstruktiv mitwirkten!

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf der rot-grünen Landesregierung, den wir natürlich unterstützen, werden nun insbesondere die Verpflichtungen hinsichtlich der Risikobewertungen und der Erstellung der Gefahrenabwehrpläne in den Häfen in Nordrhein-Westfalen gesetzlich geregelt. Die gesamte Gefahrenabwehrplanung in Häfen ist nun folgerichtig als hoheitliche Aufgabe ausgestaltet. Damit kommt NRW der Umsetzung der Verpflichtungen aus der Europäischen Richtlinie zur Gefahrenabwehr in Häfen vollständig nach und trägt dazu bei, Schiffe und Hafenanlagen gegen das Risiko von Anschlägen und Terrorismus zu schützen und ein hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten: mit Hilfe der Polizei und auf Basis des Polizeigesetzes unseres Landes.

#### **Klaus Vossemer (CDU):**

Wir alle erinnern uns noch an den 11. September 2001. Als direkte Folge der Terroranschläge dieses 11. Septembers wurden auch die Sicherheitsbestimmungen für den Schiffsverkehr weltweit verschärft.

Die Grundlage für den Handlungsbedarf des Landes Nordrhein-Westfalen bei der Hafensicherheit hatten das Europäische Parlament und der Rat im Jahr 2005 gelegt. Mit der „Richtlinie 2005/65/EG zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen“ vom 26.10.2005 setzten sie folgende Maßgaben:

- Schutz der Häfen und der Schnittstelle Hafen – Hinterland,
- Schutz der Menschen, Infrastruktur, Ausrüstung und Transportmittel in Häfen.

Diese europäischen Regelungen zur präventiven Gefahrenabwehr in Häfen wurden in Nordrhein-Westfalen mit dem Hafensicherheitsgesetz vom 30.10.2007 umgesetzt. Dieses Hafensicherheitsgesetz weist den Hafenbetreibern in Nordrhein-Westfalen daher auch weitreichende Aufgaben zu. Die Hafenbetreiber wurden mit der Erarbeitung und Erstellung eines Gefahrenabwehrplans und dessen Umsetzung betraut.

Es waren vor allem zwei Überlegungen der damaligen CDU-geführten Landesregierung, die zu dieser Entscheidung führten. Erstens hatte die EU in der o. g. Richtlinie 2005/65/EG sehr anspruchsvolle und weitreichende Maßgaben gesetzt, die in Nordrhein-Westfalen nicht weniger als 71 Hafenanlagen betraf. Zweitens verfügt der Staat bei gefährdeten Anlagen auch über einen gewissen Gestaltungsspielraum, private Unternehmen in die Pflicht zu nehmen. Das wird bei Flughäfen nun schon seit Jahren so praktiziert und die Flughafensicherheit wäre ohne Übertragung von Sicherheitsaufgaben auf die privaten Betreiber gar nicht denkbar.

Im Rahmen eines Gerichtsverfahrens wurde vom Oberverwaltungsgericht Münster bei der Hafensicherheit jedoch entschieden, dass für Zugangs- und Zufahrtskontrollen auf öffentlichen Straßen nur eine Zuständigkeit für die staatlichen Sicherheitskräfte bestehe.

Weiterhin hat die EU-Kommission festgestellt, dass die gesetzliche Zuständigkeit zur Vorbereitung und Umsetzung von Plänen zur Gefahrenabwehr in Häfen durch den Hafenbetreiber nicht im Einklang mit der Hafensicherheitsrichtlinie stehe.

Der heute von der Landesregierung vorgelegte Gesetzentwurf enthält die notwendigen Regelungen, um die Vorgaben der europarechtlichen Regelungen und die Feststellungen des Oberverwaltungsgerichts Münster umzusetzen. Das Hafensicherheitsgesetz vom 30.10.2007 soll durch die vorgeschlagene Neuregelung abgelöst werden.

Die Landesregierung zieht damit die richtige Konsequenz, erstens aus dem Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster und zweitens aus

einer Forderung der EU-Kommission. – Daher stimmen wir dem Gesetzentwurf zu.

**Arndt Klocke (GRÜNE):**

Heute verabschieden wir nach den Beratungen in den Ausschüssen die Novellierung des Hafensicherheitsgesetzes.

Inhaltlich geht es im Kern darum, dass das Gesetz über die Sicherheit in Häfen und Hafenanlagen im Land Nordrhein-Westfalen die Verpflichtung des Hafenbetreibers regelt, einen Plan zur Gefahrenabwehr für den Hafen zu erstellen und die dort genannten Sicherungsmaßnahmen und unter anderem Zugangskontrollen durchzuführen.

Federführend war der Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr.

Dass die Landesregierung einen Gesetzentwurf eingebracht hat, ist begrüßenswert. Dies gilt insbesondere, da eine Überarbeitung nach den Hinweisen des Oberverwaltungsgerichtes Münster und der EU-Kommission unumgänglich geworden ist. Wir korrigieren somit ein Gesetz aus dem Jahr 2007, das offenbar nicht rechtskonform war. Im federführenden sowie den beiden mitberatenden Ausschüssen Kommunales sowie Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk hat sich jeweils eine breite Mehrheit für den Entwurf gefunden.

Sehr geehrte Damen und Herren, viel ist in diesen Tagen die Rede von Sicherheit und Freiheit. Mag das Hafensicherheitsgesetz auch nur ein kleiner Baustein in dieser Diskussion sein, so waren wir in den Beratungen um dieses Gesetz doch angehalten, auch hier sorgfältig darauf zu achten, beide Seiten der gleichen Medaille zu berücksichtigen. Dabei regen wir Grüne an, die Auswirkungen von § 5 Abs. 5 des Gesetzentwurfes zu den Befugnissen der Polizei im Hinblick auf ihre Notwendigkeit und ihr Verhältnis zu den allgemeinen polizeirechtlichen Regelungen beizugehen zu überprüfen.

Ich bin zuversichtlich, dass wir heute mit breiter Mehrheit zu einem insgesamt guten Ergebnis kommen. – Herzlichen Dank. Für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.

**Christof Rasche (FDP):**

Der vorliegende Gesetzentwurf der Landesregierung enthält Änderungen des Hafensicherheitsgesetzes, die aufgrund einer höchstrichterlichen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichtes Münster und nach den Feststellungen der EU-Kommission erforderlich geworden sind.

Die bisher vorgesehene Aufgabenteilung bei der Gefahrenabwehr zwischen Hafenbetreiber und

Hafensicherheitsbehörde wird dahingehend geändert, dass die gesamte Gefahrenabwehrplanung und deren Durchführung künftig als hoheitliche Aufgabe ausgestaltet werden. Zudem hat sich Änderungsbedarf aus den Erfahrungen bei der praktischen Umsetzung des Hafensicherheitsgesetzes ergeben.

Die beabsichtigten Änderungen führen dazu, dass die Hafensicherheitsrichtlinie der EU in Nordrhein-Westfalen wirtschaftsfreundlich umgesetzt wird. Daher hat die FDP-Fraktion dem Gesetzentwurf im federführenden Verkehrsausschuss zugestimmt und wird dies auch hier im Plenum tun.

**Oliver Bayer (PIRATEN):**

Das Hafensicherheitsgesetz ist ein Gesetz, das versucht, die Hafensicherheit zu erhöhen. Die für die Umsetzung des Hafensicherheitsgesetzes zuständige Bezirksregierung Düsseldorf verweist auf „latente Gefahren“ und potenzielle Risiken: Ein „explodierender Sprengsatz in einem Umschlagszentrum oder ein versenktes Schiff in einer Hafenzufahrt könnten wichtige Handelswege unterbrechen und so die Wirtschaft schwächen. [...] Nachhaltige Störungen können zu massiven Beeinträchtigungen der Ökonomie führen.“

Diese Ausgangslage – so latent richtig sie sein mag – muss aus Sicht der Piraten nicht zu massiven Eingriffen in die Freiheitsrechte führen und kann auch – wie immer bei sicherheitspolitischen Maßnahmen – keine Sicherheitsgarantie darstellen. Daher stellen wir Piraten die Frage, ob wir das Sicherheitsrad immer weiterdrehen wollen, oder ob der bestehende Grad der Sicherheit auch ohne restriktive Eingriffe in Bürgerrechte politisch gewährleistet werden kann. Wo die Häfen immerhin über Jahrhunderte als Austauschplätze für Freibeuter und Weltenbummler galten, so sind sie heute als eine besondere Form von Industriegebieten zu besonderen Schutzzonen geworden. Wir behandeln dabei unsere Häfen als Hochrisikozonen und die Hafendarbeiter leider als potenzielle Schmuggler und Schwerverbrecher.

Nach 9/11 gelangte man offenbar zu der Erkenntnis, dass Häfen nicht länger als „Tor zur Welt“, sondern nur noch als Einfallstor für Terror und Sabotage dienen würden. So wurde dann auch argumentiert, als die EU entsprechende Verordnungen und Richtlinien in den Jahren 2004 und 2005 verabschiedete. Zuvor hatte die Diplomatische Konferenz der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im Jahr 2002 das sogenannte SOLAS-Übereinkommen aus dem Jahre 1974 überarbeitet sowie mit dem ISPS-Code einen Internationalen Code für die Gefahrenabwehr in Hafenanlagen und den Schiffbetrieb geschaffen. SOLAS wurde dann bereits im Jahre 2004 abermals verschärft. Mit die-

ser Vorgeschichte der gesetzlichen Grundlagen und Empfehlungen wurde das HaSiG in NRW verabschiedet. Dabei ist das HaSiG aus dem Jahre 2007 in seiner restriktiven Form auch als Folge der Terroranschläge in Madrid im Jahre 2004 und London im Jahre 2005 zu bewerten.

Wir Piraten sagen deutlich: Kontrollen und Restriktionen sind immer mit Grundrechtseingriffen verbunden.

Bei der dringend notwendigen Evaluation des HaSiG sind daher folgende Fragen zu analysieren: Wann und nach welchen Absprachen erfolgt die Ausrufung einer höheren Gefahrenstufe für eine Hafenanlage – zumal diese mit erheblichen wirtschaftlichen Folgen für die Unternehmen verbunden ist? Wie steht es hier um die Transparenz und Nachvollziehbarkeit solcher Entscheidungen? Wie ist der Umgang mit den in der Zuverlässigkeitsüberprüfung gespeicherten personenbezogenen Daten zu bewerten? Kann ein Hafenmitarbeiter in Bezug auf seine Daten von seinen Rechten Gebrauch machen (Auskunftsrechte, Akteneinsicht, Sperrvermerke) – auch in dem Fall, dass die Daten vom Verfassungsschutz (unter der Prämisse einer massenhaften Datenüberwachung, die zwangsläufig auch unschuldige Dritte treffen kann) übermittelt worden sind? Wie werden diese Beispiele in der Praxis gehandhabt? Dies gilt ebenso für die Ausnutzung der umfassenden Kontrollrechte durch den Port Security Officer (PSO).

Und verkehrspolitisch stellt sich eine weitere Frage. Die Bezirksregierung Düsseldorf behauptet, dass die an die Umschlagbetriebe erteilten Zertifikate über eine ordnungsgemäße Gefahrenvorsorge zwischenzeitlich zu einem Qualitäts- und Marketingkriterium in der Logistikbranche geworden sind. Auch dies gilt es zu prüfen. Wenn es so sein sollte, fragen wir Piraten uns, weshalb wir es nicht schaffen, wesentlich mehr Transporte mit dem Schiff abzuwickeln, was aus unserer Sicht wünschenswert wäre. Wolmöglich wirken die restriktiven (Anti?-) Terrorgesetze für den Wassergüterverkehr geschäftsschädigend – insbesondere im Vergleich mit der LKW-Logistik-Branche auf der Straße.

„Die Welt wird nie mehr so sein wie bisher.“ Nach dem 11. September wurde dieser Satz häufig gesagt. Für die Seefahrt hat sich dieser Satz bewahrheitet.

Das Pendel bei der Abwägung von Sicherheit und Freiheit darf elf bzw. zehn Jahre nach den Anschlägen von Madrid und London und vierzehn Jahre nach 09/11 nicht dauerhaft und wie selbstverständlich in jedem Bereich für Sicherheitsverschärfungen ausschlagen.

Wir alle sind bei Terroranschlägen bestürzt über das Ausmaß der Gewalt. Terror ist nicht alltäg-

lich. Terror ist nicht normal. Die Freiheit bleibt aber in der Logik der Sicherheitsgesetze auch nicht länger das Normalmaß. Deswegen sollte insbesondere ein solches Gesetz mit Augenmaß noch einmal auf den Prüfstand.

Neben den geäußerten prinzipiellen Überlegungen führt die fehlende Evaluation dazu, dass dieses Gesetz von den Piraten abgelehnt wird. Wir Piraten wenden uns gemäß dem Motto „Freiheit statt Angst“ gegen Terrorgesetze, die uns unserer Freiheit berauben und nicht viel mehr erreichen, als Ängste zusätzlich zu befeuern