



Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen

Der Minister

An den
Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn Ulrich Schmidt MdL
Platz des Landtags 1

40221 Düsseldorf



Telefon 0211 837-2255
Fax 0211 837-4144
torsten.reck@mvel.nrw.de

Aktenzeichen I 2
bei Antwort bitte angeben

Datum 26. Februar 2005

Sehr geehrter Herr Präsident,

zum Tagesordnungspunkt 3 (Gesetz über die Sicherheit in
Hafenanlagen im Land Nordrhein-Westfalen) der 67. Sitzung des
Ausschusses für Innere Verwaltung und Verwaltungsstrukturreform am
17.02.2005 bin ich gebeten worden, die in der Ausschusssitzung
aufgeworfenen Fragen schriftlich zu beantworten und die Antworten
auch dem Verkehrsausschuss zur Verfügung zu stellen.

In der Anlage übersende ich Ihnen daher 170 Exemplare mit der Bitte,
diese an die Mitglieder der beiden Ausschüsse weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

(Dr. Axel Horstmann)

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Haroldstraße 4
40213 Düsseldorf
Telefon 0211 837-02
Fax 0211 837-2200
poststelle@mvel.nrw.de
www.mvel.nrw.de
Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien 704, 709, 719
Haltestelle Poststraße

1. Abgrenzung zuständige Verwaltungsbehörde - Wasserschutzpolizei

MdL Herrmann (BÜNDNIS 90/Die Grünen) und MdL Kress (CDU) haben die Fragen der Zuständigkeitsübertragung auf die Bezirksregierung Düsseldorf problematisiert.

Die Zuständigkeitsregelung erfolgte vor folgendem Hintergrund:

Die internationalen Rechtsvorschriften des SOLAS-Übereinkommens und des ISPS-Codes sowie der EU Verordnung (EG) Nr. 725/2004 dienen der Erhöhung des Sicherheitsstandards im weltweiten Seeschiffsverkehr. Hierzu wird die Umsetzung von Gefahrenabwehrmaßnahmen durch die am internationalen Seehandel beteiligten Wirtschaftsunternehmen sowie die Überwachung der Maßnahmen und die Gewährleistung eines einheitlichen erhöhten Sicherheitsniveaus durch die Vertragsregierungen bzw. Mitgliedstaaten gesetzlich vorgeschrieben.

Neben Zuständigkeiten des **Bundes** für die seeseitigen Hoheitsgewässer, die Bundeswasserstraßen und die Schiffe unter deutscher Flagge sind die **Länder** im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Kompetenzbereiche innerstaatliche Adressaten der internationalen Rechtsnormen. In diesen Regelungs- und Aufgabenkreis fallen örtlich die Häfen und inhaltlich die Aufgaben der Gefahrenabwehr (innere Sicherheit) innerhalb der Landesgrenzen.

Bund und Länder sind insoweit gemeinsam gegenüber dem internationalen Völkerbund und der europäischen Staatengemeinschaft in der Pflicht, einen höheren Sicherheitsstandard im Seeschiffsverkehr zu gewährleisten.

Das Land Nordrhein-Westfalen ist im Hinblick auf die Häfen und Hafenanlagen für die normative Umsetzung der Sicherheits-/ Gefahrenabwehrvorschriften verantwortlich. Darüber hinaus ist in den Häfen Nordrhein-Westfalens die Realisierung der notwendigen Gefahrenabwehrmaßnahmen sicherzustellen und dauerhaft ein dem internationalen Standard entsprechendes Sicherheitsniveau zu gewährleisten.

Das Land nimmt diese Aufgaben im Rahmen der staatlichen Gefahrenabwehr wahr. Dabei handelt es sich allerdings nicht um polizeiliche Vollzugsaufgaben, sondern um sonderordnungsbehördliche Verwaltungsaufgaben. Eine Zuweisung dieser Verwaltungsaufgaben an die Wasserschutzpolizei konnte also nicht in Betracht kommen.

Der Aufgabenbereich der Gefahrenabwehr erzwingt keine polizeiliche Aufgabenwahrung. So finden sich gesetzliche Gefahrenabwehraufträge heute zum Beispiel im Bereich des Immissionsschutz- und Abfallrechts, des Baurechts, des Gewerbe- und Gaststättenrechts oder auch im allgemeinen Ordnungsrecht usw. In keinem Fall findet sich eine originäre Polizeizuständigkeit. Polizeibehörden sind hier allenfalls im Rahmen der Notfallkompetenz zuständig. Bei der Umsetzung der Gefahrenabwehrvorschriften in der Seeschifffahrt gilt das Gleiche. Auch hier ist die Wasserschutzpolizei nicht originär zuständig, sondern im Einzelfall, wenn ein Einschreiten der zuständigen Behörde nicht oder nicht zeitgerecht möglich ist, auf der Grundlage der polizeilichen Generalklausel. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Behörde einen „Rund-um-die-Uhr-Bereitschaftsdienst“ (7 Tage/Woche) gewährleistet, um jederzeit handlungsfähig zu sein.

Die Wasserschutzpolizei ist in folgender Hinsicht an der Umsetzung der Vorschriften des Kapitels XI-2 SOLAS und des ISPS-Codes beteiligt:

- Auf der Grundlage von § 3 Abs. 1 HaSiG NRW - Entwurf - kann die Wasserschutzpolizei unbeschadet der bestehenden Notfallkompetenz im Einzelfall unter bestimmten Voraussetzungen im Auftrag und auf Weisung der zuständigen Verwaltungsbehörde tätig werden.
- Die Leitstelle der Wasserschutzpolizei ist als Meldestelle für das Land NRW in die ISPS-Meldewege eingebunden. Von hier aus wird unmittelbar die DA Hafensicherheit als zuständige Sonderordnungsbehörde informiert.
- Im Auftrag des Bundes wird die Wasserschutzpolizei schifffahrtspolizeiliche Vollzugsaufgaben (Maßnahmen der sogenannten Hafenstaatkontrolle) aus

dem Zuständigkeitsbereich des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) auf den Bundeswasserstraßen wahrnehmen. Hierzu gibt es eine gesonderte Regelung im Rahmen einer Bund-Länder-Vereinbarung (im Entwurf), die zwischen dem Bund, insoweit vertreten durch das BSH, und dem IM NRW abgeschlossen soll. Im Hinblick auf die schiffahrtspolizeilichen Maßnahmen hinsichtlich der verkehrlichen Sicherheit in der Seeschifffahrt erfolgt eine solche Aufgabenwahrnehmung für den Bund auf der Grundlage von entsprechenden Bund-Länder-Vereinbarungen bereits seit vielen Jahren.

Demgegenüber stellen auch die Verhängung von Einlaufverboten und die Ausweisung aus dem Hafen regelmäßige ordnungsrechtliche Instrumente der zuständigen Behörde im Rahmen ihres Gefahrenabwehrauftrages dar. Nur der Umstand, dass sich die Schiffe als Adressaten ordnungsrechtlichen Handelns auch in Häfen auf dem Wasser befinden, begründet und erfordert keine unmittelbare Zuständigkeit der Wasserschutzpolizei für die Maßnahmen zur Umsetzung des ISPS-Codes.

Alleine zur Durchsetzung von Zwangsmaßnahmen könnte es im Einzelfall notwendig sein, im Wege der Vollzugshilfe auf die Wasserschutzpolizei zurück zu greifen.

Eine Doppelzuständigkeit zweier staatlicher Behörden (und entsprechend zweier Ministerien) liegt insoweit ebenso wenig vor, wie eine originäre Zuständigkeit der Wasserschutzpolizei für die ordnungsrechtliche Anordnung eines Einlaufverbotes für Schiffe oder deren Ausweisung aus dem Hafen.

2. Mindeststandards für Gefahrenabwehrmaßnahmen der Hafenanlagen

Mindeststandards für Gefahrenabwehrmaßnahmen sind bisher nicht gesetzlich normiert. Dies bleibt einer zukünftigen Rechtsverordnung auf der Grundlage von § 11 Abs. 3 Hafenanlagensicherheitsgesetz - Entwurf - vorbehalten.

Standards wurden in der Praxis bereits länderübergreifend erörtert und werden auch soweit möglich einheitlich umgesetzt. Die Bezirksregierung hat für die Hafenanlagen in NRW weiter gehende Standards erarbeitet. Die grundlegenden Anforderungen

können damit aber unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls im Interesse der Betroffenen / Beteiligten noch flexibel gehandhabt werden.

Als Beispiel wird hierzu auf die Unterscheidung zwischen „regelmäßigem“ und „gelegentlichem“ Seeschiffsverkehr / -umschlag (vgl. hierzu § 1 Abs. 3 HaSiG – Entwurf – und diesbezügliche Begründung) hingewiesen, die eine differenzierte und angemessene Risikobewertung der Hafenanlage und dementsprechend unterschiedliche, dem Einzelfall angepasste Anforderungen an die notwendigen Gefahrenabwehrmaßnahmen ermöglicht.

3. Ausbildung des Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage

a) Rechtliche Grundlage

Der Teil A des ISPS-Codes legt unter Ziffer 17.1 verbindlich für alle unter den Code fallende Hafenanlagen die Benennung eines „Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage“ (PFSO) fest. Somit ist die Benennung eines PFSO bereits durch den ISPS-Code verbindlich vorgegeben. Ebenso wird in Ziffer 18.1 normiert, dass der PFSO eine Ausbildung erhalten haben und über entsprechende Fachkenntnisse verfügen muss.

b) Zuständigkeit und Ablauf der Ausbildung

Die Ausbildung der PFSO, die in der Regel 3 Tage dauert und mit einem Zertifikat endet, wird von anerkannten Schulungseinrichtungen übernommen. Anerkannte Schulungseinrichtungen sind Firmen, die sich im Bereich des Sicherheitsgewerbes qualifiziert haben und vorgegebene Ausbildungsstandards einhalten. Vorgaben zu den Inhalten der Ausbildung liegen bisher nur vorläufig vor (siehe Verkehrsblatt 17/2003). Insoweit folgt § 14 HaSiG den bereits vorläufigen Regelungen des BMVBW, indem die Zuständigkeit geregelt wird und dem zuständigen Fachministerium die Verordnungsermächtigung für die inhaltliche Ausgestaltung übertragen wird.

Die Zulassung dieser Schulungseinrichtungen erfolgt danach über die Bezirksregierung Düsseldorf, DA Hafensicherheit NRW. Hier werden insbesondere

die fachliche Qualifikation des Ausbildungspersonals und die Lehrgangsinhalte überprüft. In NRW sind zurzeit 4 Schulungseinrichtungen anerkannt.

4. Datenschutzrechtliche Nachfragen

Den in der Stellungnahme der Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit (LDI) vom 17. Dezember 2004 dargelegten Gesichtspunkten wurde weitgehend Rechnung getragen. Zu § 16 Abs. 1 Nr. 2 HaSiG - Entwurf - wurde der Kritik gefolgt, indem der Aspekt der Erforderlichkeit ausdrücklich in den Normtext aufgenommen wurde.

Die Abfrage bei den Verfassungsschutz- und Polizeibehörden anderer Länder soll erfolgen, soweit dies erforderlich ist; somit findet auf der Ebene einer Einzelfallprüfung die eingeforderte Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes statt.

Bei den Verfassungsschutzabfragen wird die Abfrage bei der eigenen Verfassungsschutzbehörde der Regelfall sein, weil sich dieser über das Nachrichtendienstliche Informationssystem (NADIS) erschließt, ob bei anderen Verfassungsschutzbehörden Erkenntnisse vorliegen.

Im Übrigen ist jedoch darauf hinzuweisen, dass im Einzelfall z. B. beim Bundesamt für Verfassungsschutz Erkenntnisse vorliegen können, die durch eine Anfrage bei NADIS nicht erschlossen werden können. Dass dies so ist, ergibt sich aus der Stellungnahme der Bundesregierung zu den Anträgen des Bundesrates zum Luftverkehrssicherheitsgesetz (BT-Drs. 15/2361 zu Nummer 9).

Den Bedenken des LDI zu § 16 Abs. 3 HaSiG - Entwurf - konnte aus folgenden Erwägungen nicht beigetreten werden:

Die Speicherung der Daten in NADIS ist aus technischen Gründen erforderlich. Da NADIS eine Indexdatei ist, setzt die Möglichkeit des Nachberichtens voraus, dass die Verfassungsschutzbehörde die entsprechenden Datensätze speichern kann (ansonsten müsste sie nämlich immer in eine erste Zulässigkeitsprüfung eintreten). Außerdem wird nur durch Speicherung in NADIS gewährleistet, dass bei Zuspeicherung einer Erkenntnis durch eine andere Behörde bei der Behörde, die nach HaSiG gespeichert hat, eine Meldung generiert wird, die diese Behörde in die

Lage versetzt zu prüfen, ob sich aus der Zuspeicherung Nachberichtspflichten ergeben.

5. Allgemeine Aspekte

Die Landesregierung wird auch weiter in geeigneter Weise die Betroffenen in allen den sich aus dem HaSiG ergebenden Erfordernisse einbinden.

Zwar enthält der Gesetzentwurf keine Befristung, da diese – wie bereits in der Begründung hervorgehoben – der Umsetzung von völkerrechtlichen Verpflichtungen (SOLAS-Übereinkommen/ISPS-Code) und gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben (Verordnung EG 725/2004) dient. Eine Überprüfung des Gesetzes ist allerdings durch die in § 23 des Entwurfs normierte Berichtspflicht gewährleistet.

Die bisher von der zuständigen Behörde (DA) ergriffenen Maßnahmen konnten auf unmittelbar geltendes supranationales Recht gestützt werden.

In der Anlage sind zur weiteren Unterrichtung sämtliche der im Rahmen der Verbändebeteiligung eingegangenen Stellungnahmen beigefügt.

Städtetag Nordrhein-Westfalen
Landkreistag Nordrhein-Westfalen
Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen

Arbeitsgemeinschaft
der kommunalen Spitzenverbände
Nordrhein-Westfalen

Arbeitsgem. komm. Spitzenverbände NW - Postfach 51 38 20 50942 Köln
Ministerium
für Verkehr, Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen
Abt. II
Herrn Ministerialdirigenten
Eckart Busch
Haroldstr. 4
40231 Düsseldorf

17. Dec 2004

Marienburg
Lindenallee 13 - 17
50968 Köln
15.12.2004/mir
Telefon +49 221 3771-0
Durchwahl 3771-123
Telefax +49 221 3771-180
E-Mail
oliver.mietzsch@staedtetag-nrw.de
Bearbeitet von
Oliver Mietzsch

Bilke &
13. Herr Goldmann
12. Herr Klein
11. Herr Uwe Schmidt
Dr. Fr. Wittmann
u. d. B.
Kambrusolone

Aktenzeichen
66.82.00 D

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

ep 19/12

Sehr geehrter Herr Busch,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfes des Hafenanlagensicherheitsgesetzes (HaSiG) NRW und der Möglichkeit, hierzu Stellung nehmen zu können. Bereits im Sommer d.J. hatten Sie uns über den aktuellen Stand der Umsetzung der Regelungen des ISPS-Codes zum Schutz der Hafenanlagen mit internationalen Seeverkehrern vor Terroranschlägen in Nordrhein-Westfalen informiert und in diesem Zusammenhang angekündigt, dass die Frage der Gebührenerhebung der Leistungen für die öffentlichen Hand in enger Abstimmung mit den anderen Bundesländern geklärt werden soll. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass seitens des Gesetzgebers eine Einschätzung abgegeben wird, in welchem Ausmaß die öffentlichen Hand und hier insbesondere die Kommunen von den Auswirkungen des Gesetzes in finanzieller Hinsicht betroffen sein werden. Zu unserem Bedauern finden sich hierzu im Entwurf des Hafenanlagensicherheitsgesetzes keinerlei Hinweise.

2

Vor diesem Hintergrund werden Sie sicherlich Verständnis dafür haben, dass wir uns erst einmal Klarheit über die mit dem Gesetzesentwurf verbundenen finanziellen Auswirkungen auf die Kommunen verschaffen müssen, bevor wir zu dem Gesetz Stellung nehmen können. Wir bitten daher um Verständnis, dass die von Ihnen gesetzte Frist zur Abgabe einer Stellungnahme (17.12.2004) zu knapp bemessen ist und bitten daher um eine Verlängerung der Frist bis Mitte Januar 2005.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Oliver Mietzsch

Oliver Mietzsch

Bilto φ wie Se-1HG -Straß!
Danie! 021172

BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT E.V.



Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. D-47118 Duisburg

Herrn
Eckhard Busch
Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen
Haroldstraße 4

40213 Düsseldorf

Demmstraße 15-17
D-47119 Duisburg-Ruhrort
Telefon: 0049-203-80006-50
Telefax: 0049-203-80006-21
Internet: www.binnenschiff.de
E-Mail: info@binnenschiff.de
BDB-Spitzer@binnenschiff.de
Durchwahl 80006-42

Sp/Be

17. Dezember 2004

Handwritten signature and date: 20. Dez 2004
Handwritten note: 21/12

Entwurf des Hafenanlagensicherheitsgesetzes NRW

Sehr geehrter Herr Busch,

zum obigen Gesetzentwurf haben wir als Gewerbevertretung der deutschen Binnenschiffahrt nur wenig zu sagen.

Warum heißt es eigentlich Hafenanlagensicherheitsgesetz? Entsprechend dem Unterschied in der englischen Sprache zwischen „safety“ und „security“ begegnet uns als Pendant zum engl. Begriff „security“ viel häufiger der deutsche Begriff „Sicherheit“. Danach könnte man das Gesetz auch als Hafenanlagensicherungsgesetz bezeichnen.

Der ISPS-Code richtet sich an die Seeschiffahrt, nicht an die Binnenschiffahrt. Für die Binnenschiffahrt erlangen die neuen Maßnahmen erst dann eine Bedeutung, wenn sich daraus zusätzliche Anforderungen der betreffenden Hafenanlagen und Seeschiffe an die Binnenschiffe ergeben.

Wir haben den ISPS-Code so verstanden, dass sich diese Maßnahmen von Seeschiff zu Seeschiff und von Hafenanlage zu Hafenanlage unterscheiden können. Aus Gründen der Geheimhaltung kann man sie auch nicht öffentlich einsehen. Für die Binnenschiffahrt wird somit erst im Laufe der Zeit erkennbar, was von ihr an zusätzlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr erwartet wird – und das kann sich auch noch ständig ändern.

Wir haben unsere Mitglieder darüber unterrichtet, womit grundsätzlich zu rechnen ist. Gleichzeitig haben wir aber auch darauf hingewiesen, dass in Abhängigkeit von den Beteiligten und den Gefährdungslagen Forderungen erhoben werden können, die nicht vorhersehbar sind.

Diese Situation ist grundsätzlich wenig erfreulich. Dennoch sehen wir ihr mit Gelassenheit entgegen, weil keiner der Beteiligten ein Interesse daran haben wird, die Abläufe unnötig zu erschweren. Wenn wir von unseren Unternehmen darum gebeten werden sollten, bei punktuell auftretenden unzumutbaren Problemen nach Lösungen zu suchen, werden wir uns an die entsprechenden Behörden wenden und hoffen auf deren Bereitschaft zur Mithilfe. Derzeit sehen wir einen solchen Bedarf nicht.

Wenn Sie entgegen unserer Annahme direkte Auswirkungen und Verpflichtungen auf die Binnenschiffahrt zukommen sehen, wären wir für einen entsprechenden Hinweis dankbar.

Bankverbindung:
Commerzbank AG, Duisburg
Konto 453 086 100 - BIC 35040038

- 2 -

Wir möchten die Gelegenheit nutzen Ihnen mitzuteilen, dass die Gewerbevertretungen der Binnenschifffahrt sich auf allen Ebenen sehr deutlich dafür einsetzen, dass der ISPS-Code durch die geplante EU-Richtlinie zur Gefahrenabwehr ab 1. Januar 2007 nicht auf die Binnenschifffahrt übertragen wird.

Wir treten vielmehr dafür ein, dass die Unternehmen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr nach dem Vorbild von Kap. 1.10 des ADNR in eigener Verantwortung ohne zeit- und kostenaufwändige Einschaltung Dritter ergreifen. Der EU sind von der internationalen Gewerbevertretung der Binnenschifffahrt EBU folgende 11 Kernbereiche vorgeschlagen worden:

- Verantwortlichkeiten festlegen
- Gefahrenpotential einschätzen
- Schiff sichern
- Zugang kontrollieren
- Personen sensibilisieren
- Verdächtiges kommunizieren
- Zuverlässigkeit Vertragspartner prüfen
- Maßnahmen dokumentieren
- Geheimhaltung gewährleisten
- Sicherheitslage beachten
- Einhaltung Maßnahmen überprüfen

Mit welchen Mechanismen sichergestellt werden kann, dass von den betreffenden Unternehmen nach diesen Maßnahmen verfahren wird, bleibt weiteren Diskussionen vorbehalten. Im Zusammenhang mit Kap. 1.10 ist im ADNR, dem Gefahrgutregelwerk für die Binnenschifffahrt, geregelt, dass die normalen Schiffskontrollen sich zukünftig auf die Maßnahmen im Bereich der Sicherung erstrecken.

Geme bleiben wir mit Ihrem Haus in allen Fragen in Verbindung, die mit dem Thema Terrorismusvorbeugung zu tun haben.

Wir wünschen frohe Feiertage und einen guten Übergang in 2005.

Mit freundlichen Grüßen



Erwin Spitzer
stellv. Geschäftsführer



Vereinigung der
Industrie- und Handelskammern
in Nordrhein-Westfalen

IHK-Verzweigung NRW Postfach 240120 40090 Düsseldorf

Ministerium für Verkehr,
Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen
z. H. Herrn Eckhard Busch

40190 Düsseldorf

Danke Frau
- I 2 Herrn Klein
- I 3 Herrn Goldmann
- I 4 ORR Uwe Schmidt
Fax 871-3035
- DA Hafen, Duisburg, Fax 475 3377
Schieda Duisburg
20. Dez 2004
21/12 P217

Duisburg, 17. Dezember 2004

Stellungnahme zum Entwurf des Hafenanlagensicherheitsgesetzes (HaSIG) NRW

Sehr geehrter Herr Busch,

anbei übersenden wir Ihnen die Stellungnahme der nordrhein-westfälischen Industrie- und Handelskammern zu dem Entwurf des Hafenanlagensicherheitsgesetzes NRW. Wir stellen den Detailanmerkungen einige generelle Anmerkungen vorweg:

1. Vor dem Hintergrund des sehr kurzen Zeitraumes (Abgabe einer Stellungnahme bis zum 17. Dezember 2004) sind die nachfolgenden Anmerkungen das Ergebnis einer ersten Durchsicht des Gesetzentwurfes.
2. Der Bundestag hat im November 2003 ausdrücklich festgestellt, dass in den Häfen nicht nur Eigensicherungsmaßnahmen von den Betreibern der jeweiligen Hafenanlagen durchzuführen sind, sondern ebenso Maßnahmen zur Gefahrenabwehr der öffentlichen Hand. Wir betrachten die Gefahrenabwehr grundsätzlich als staatliche Aufgabe. Damit stehen aus unserer Sicht staatliche Behörden und Institutionen zumindest teilweise in der Verantwortlichkeit und Kostenträgerschaft. Die Maßnahmen sind durch Steuern zu finanzieren. Durch die in § 2 vorgenommene Definition des Betreibers einer Hafenanlage (§ 2 Abs. 4) entzieht sich das Land Nordrhein-Westfalen seinen staatlichen Verpflichtungen. Eine Erhebung von Gebühren im Zusammenhang mit dem Tätigwerden der DA wie sie durch den §21 möglich gemacht werden soll, halten wir vor diesem Hintergrund für verfehlt.

Wir möchten ausdrücklich noch einmal darauf hinweisen, dass es durch den vorgelegten Gesetzentwurf zu einer Verteuerung der Schiffstransporte im Vergleich zu Lkw-Transporten kommen wird. In der Konsequenz kommt es in Nordrhein-Westfalen, das sich ausdrücklich der Förderung der Binnenschifffahrt verschrieben hat, zu einer Bevorzugung des Lkws, der nicht vergleichbaren Sicherungsmaßnahmen unterworfen werden kann.

3. Die in dem Gesetzentwurf gefundenen Formulierungen orientieren sich zu großen Teilen an dem Musterentwurf für Landesgesetze der Küstenländer. Durch die Binnenlage des Landes Nordrhein-Westfalen und die hier betroffenen Binnenschiffs- bzw. Fluss-

- 2 -



Verenigung der
Industrie- und Handelskammern
in Nordrhein-Westfalen

See-Verkehre ergibt sich eine besondere Situation, die in dem Gesetzentwurf ihren Niederschlag finden sollte. Vor diesem Hintergrund regen wir an, die DA durch das Gesetz zu verpflichten, bei Ihren Handlungen dieser Situation Rechnung zu tragen. Wir schlagen vor, den § 4 um folgende Formulierung zu ergänzen: „Die zuständige Behörde ist gehalten, die besondere Situation der Binnenhäfen und die geringe Anzahl der Fälle die unter den ISPS Code Fallen im Vergleich zu den Seehafenstandorten bei allen Entscheidungsprozessen zu berücksichtigen.“

4. Da die DA bei ihrer praktischen Arbeit die englischen Formulierungen aus dem ISPS-Code verwenden wird, regen wir an, zur Klarheit der Regelungen die englischen Begrifflichkeiten in Ergänzung zu den deutschen Begrifflichkeiten in den Gesetzentwurf aufzunehmen und zu erläutern. Hilfsweise sollte die DA verpflichtet werden, eine Übersetzungshilfe bereit zu stellen.

Im Einzelnen regen wir an, folgende Punkte kritisch zu hinterfragen:

§ 1 Abs. 2, Sätze 1 und 2

In den beiden Sätzen wird formuliert, dass Fahrgastschiffe bzw. Frachtschiffe in der dort angegebenen Form unter Einschluss von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen zum Geltungsbereich des Gesetzes gehören. Wir regen an klarzustellen, dass die Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge nur in den Fällen betroffen sind, wo sie die Bruttoreaumzahl von 500 überschreiten. Für Fahrgastschiffe sollte ebenfalls eine Mindestgröße definiert werden.

§ 1 Abs. 3

Vor dem Hintergrund der seit Jahren andauernden Diskussion um eine genaue juristische Definition des Begriffes „Binnenschiff“ regen wir an diesen Begriff im Gesetzestext zu vermeiden und von Anlagen zu sprechen, die nicht hauptsächlich Schiffe abfertigen, die unter das SOLAS Abkommen fallen.

§ 4 Abs. 1

Satz 1 legt fest, dass alle Hafenanlagen, die in den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen, jederzeit durch die Behörde betreten und besichtigt werden können. Das Betreten zu jeder Zeit ist aus unserer Sicht nur auf den Anlagen verhältnismäßig, die rund um die Uhr besetzt sind und regelmäßige Verkehre aufweisen, die von den Regelungen betroffen sind. In der Begründung des Gesetzes ist formuliert, dass dieser Zugang nach Absprache möglich sein muss. Wir regen daher an, die Formulierung „nach Absprache“ in den Absatz des § 4 mit aufzunehmen.

§ 4 Abs. 3

Entsprechend diesem Absatz kann die zuständige Behörde dem Betreiber einer Hafenanlage die Abfertigung von Schiffen untersagen. Wir regen die Formulierung an „kann die Behörde als letztes Mittel dem Betreiber einer Hafenanlage die Abfertigung von Schiffen untersagen“ zu verwenden um deutlich zu machen, dass es sich hierbei um das letzte Mittel handelt, das nur im Notfall zur Anwendung gebracht werden wird. (Vergl. hierzu auch Anmerkungen §5)

§ 5

Dieser Paragraph berechtigt die zuständige Behörde, Schiffen das Einlaufen in den Hafen zu untersagen. Bislang ist völlig offen, wo diese Schiffe bei einem Verweis aus dem Hafengebiet bleiben sollen. Wenn eine Gefährdungssituation auftritt, wird kein Hafen mehr dem

- 3 -



Schiff das Anlaufen erlauben. Ein auf dem Rhein oder auf einem Kanal zur Explosion gebrachtes Schiff wird mit größter Wahrscheinlichkeit, durch die Blockade der Wasserstraße und die Gefährdung der Bevölkerung in dicht besiedelten Gebieten, einen größeren volkswirtschaftlichen Schaden verursachen, als die Explosion in einem Hafen. Zudem dürfte hier die Bergung von auslaufenden Gefahrstoffen in der Regel einfacher sein. Die Situation der Seehafenstandorte ist in diesem Punkt eine andere. Die Behörde ist daher zu verpflichten, vor dem Verweis eines Schiffes die Risiken abzuwägen und einen Vorschlag mit einem geringeren Gefährdungspotenzial vorzulegen. Es ist unter allen Umständen zu vermeiden, dass durch die gesetzlichen Regelungen die Gefahr besteht, dass wir unseren niederländischen Nachbarn Schiffe zurück schicken, die einen NRW-Hafen nicht anlaufen dürfen.

§ 5 Abs. 1

Wir regen an, die Formulierung „als letztes Mittel“ in diesem Paragraphen ebenfalls zu ergänzen.

§ 7

Nach diesem Paragraphen ist ein Vorverfahren nach den Vorschriften des 8. Abschnittes der Verwaltungsgerichtsordnung nicht zulässig. In der Begründung zu dem Gesetzentwurf wird argumentiert, dass hierdurch früher Rechtsicherheit für die Häfen und Hafenbetreiber geschaffen wird und Kosten gespart werden können. Nach unserer Auffassung sollte das unmittelbare Herbeiführen einer richterlichen Entscheidung zwar möglich sein, ein kategorischer Ausschluss eines Vorverfahrens nimmt den Beteiligten jedoch die Möglichkeit, sich kostengünstiger außergerichtlich zu einigen. Entsprechend regen wir an, die Formulierung „nicht statt“ durch die Formulierung „besteht die Möglichkeit auf ein Vorverfahren zu verzichten“ zu ersetzen.

§ 10 Abs. 3

Da der Bericht der zuständigen Behörde Voraussetzung für den fortgesetzten Betrieb sein kann, regen wir an, dass die Behörde gehalten ist, „zeitnah“ diesen Bericht nach Abschluss der Risikobewertung zu erstellen.

§ 12 Abs. 2

In der Begründung zu diesem Absatz heißt es, „dass auf Anforderung der zuständigen Behörde eine Sicherheitserklärung dann zu erstellen ist, wenn dies im jeweiligen Plan zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage vorgesehen ist“. Zudem kann die zuständige Behörde die Erstellung einer Sicherheitserklärung in dem Fall verlangen, dass bei einem beabsichtigten Zusammenwirken von Hafenanlage und Schiff die jeweils geltenden Gefahrenstufen variieren und eine Einigung zwischen den Verantwortlichen auf dem Schiff und in der Hafenanlage über die damit erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen nicht zustande kommt. Das in den Erläuterungen beschriebene Vorgehen erachten wir als problemorientierten und sinnvollen Ansatz. Die in § 12 Abs. 2 gewählte Formulierungen gehen jedoch weit darüber hinaus. Sie stellen eine Art Ermächtigungsgrundlage für die zuständige Behörde dar, die die in der Begründung zu dem Gesetz aufgeführten Einschränkungen nicht enthält. Wir bitten dringend diese in den Gesetzentwurf aufzunehmen und regen an, die Formulierung des Abs. 2 durch die Formulierungen in den Erläuterungen zu dem Gesetzentwurf zu ersetzen.

- 4 -

**§ 12 Abs. 3**

Im letzten Absatz wird formuliert, dass dieses insbesondere dann gilt, wenn für die Hafenanlage vorübergehend noch kein Beauftragter für die Gefahrenabwehr nach § 9 benannt ist. Da der in dem Absatz geregelte Fall, dass ein Hafen über keinen Beauftragten für die Gefahrenabwehr verfügt, nicht nur unmittelbar nach In-Kraft-Treten des Gesetzes auftreten kann, regen wir an, diese Möglichkeit auch bei unerwarteten Personalveränderungen vorzusehen (Beispiel: Todesfall). Das Wort „noch“ sollte hierzu ersatzlos gestrichen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Der Hauptgeschäftsführer

Hans Georg Crone-Erdmann

Federführer Verkehr der
Industrie- und Handelskammern
in Nordrhein-Westfalen

Werner Kühkamp

16/12/2004 18:14

02113842413

LDI NRW

S. 21



Landesbeauftragte
für Datenschutz und Informationsfreiheit
Nordrhein-Westfalen

Postanschrift Landesbeauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit NRW
Postfach 20 04 44, 40102 Düsseldorf

Ministerium für Verkehr,
Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen
Haroldstr. 4

40213 Düsseldorf

vorab per Fax 837 2200

Reichsstraße 43, 40217 Düsseldorf

E-Mail: poststelle@ldi.nrw.de

Bearbeitung: Herr Dressler

Durchwahl: (0211) 38 424 - 45

Aktenzeichen:

- 45.1.9 -

- Aktenzeichen bitte unbedingt angeben -

17.12.2004

Entwurf des Hafenanlagensicherheitsgesetzes (HaSiG) NRW;
Stellungnahme zur Zuverlässigkeitsprüfung

Ihr Schreiben vom November 2004 - HA A 4-26-71-1

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Gelegenheit, zu dem Gesetzentwurf Stellung zu nehmen, danke ich Ihnen. Auch wenn die vorgesehene Zuverlässigkeitsprüfung – im Vergleich zur Sicherheitsüberprüfung im Luftverkehr – mit dem relativ überschaubaren Kreis betroffener Personen grundsätzlich hinnehmbar erscheint, gibt es zu einzelnen Durchführungsregelungen datenschutzrechtliche Bedenken, auf die ich hinweisen möchte.

Der Entwurf geht in seiner Begründung zwar auf die Notwendigkeit ein, aufgrund internationaler Bestimmungen zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen Eingriffe in Grundrechte der Hafenanlagenbetreiber zu ermöglichen, bleibt aber leider ohne Hinweis auf die weiteren Eingriffe in das verfassungsrechtlich zugesicherte Recht der betroffenen Personen auf informationelle Selbstbestimmung (etwa der Beauftragten für Gefahrenabwehr, der Beschäftigten bei den anerkannten Stellen, der Personen mit Zugang zu Risikobewertung und Gefahrenabwehrplan sowie der in besonderen Sicherheitsbereichen eingesetzten Personen). Im Rahmen der Zuverlässigkeitsprüfung können sensible Daten betroffener Personen bei einer Vielzahl von Behörden erhoben, an die beteiligten Behörden übermittelt und nach § 6

Internet: www.ldi.nrw.de

Telefon-Zentrale: (0211) 38 424 - 0 Telefax: (0211) 38 424 10

Büro: 835-876 bis Herzogsstraße, Straßenbahnlinien 702-706-712 bis Kirchplatz, Straßenbahnlinien 704-704-715-717-803 bis Graf-Adolf-Platz

16/12/2004 13:14

02113842418

LDI NRW

S. 02

- 2 -

BVerfSchG sogar zentral gespeichert werden. Diese umfassende Datenverarbeitung wird nur dann der grundrechtlichen Anforderung an den Datenschutz gerecht, wenn sie im Hinblick auf den tatsächlich verfolgten Schutzzweck erforderlich und verhältnismäßig ist. Zu den Datenverarbeitungsregelungen im Einzelnen:

1. Datenerhebung nach § 16

Es erscheint zweifelhaft, ob die Befugnis in Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 zur automatischen – ohne Prüfung der Erforderlichkeit erfolgenden – Anfrage bei „den Polizeivollzugs- und den Verfassungsschutzbehörden der Länder“ zur Aufgabenerfüllung erforderlich und verhältnismäßig ist. Der Vergleich mit anderen landesrechtlichen Gesetzentwürfen lässt daran Zweifel aufkommen oder den Eindruck entstehen, dass der Wortlaut des bundesrechtlichen Luftsicherheitsgesetzes übernommen worden ist, ohne dass eine Anpassung an die nordrhein-westfälischen Verhältnisse erfolgte. In der Gesetzesbegründung sind hierzu keine Aussagen getroffen worden. Anfragen beim Landeskriminalamt und der Verfassungsschutzbehörde des Landes, die über Kenntnisse von örtlichen und regionalen Gegebenheiten verfügen, dürften ausreichen, um den verfolgten Zweck zu erreichen (vgl. Entwürfe zum Gesetzentwurf Bremen vom 22.06.2004 (LT-Drucksache 16/319) - § 14 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 - und Schleswig-Holstein vom 14.05.2004 (LT-Drucksache 15/3452) - § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2). Außerdem ermöglicht § 16 Abs. 2 die Einholung von Auskünften bei den Strafverfolgungsbehörden, soweit dies im Einzelfall erforderlich sein sollte. In diesem Zusammenhang wird noch darauf hingewiesen, dass die notwendigen regelmäßigen Anfragen oder etwa vorgesehene Abfragen im automatisierten Verfahren – wie diese durch die Bezirksregierung Düsseldorf als Luftsicherheitsbehörde bei den Sicherheitsüberprüfungen im Luftverkehr vorgenommen werden – auch einer rechtlichen Ermächtigung im HaSiG oder mindestens in der Rechtsverordnung nach § 16 Abs. 4 bedürfen (vgl. § 9 Abs. 2 DSG NRW).

Weiterhin stößt die in Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 zugelassene Anfrage aus dem Ausländerzentralregister auf rechtliche Bedenken, da im Gegensatz zur Regelung in Artikel 4 des Gesetzes zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben keine Befugnis im Ausländerzentralregistergesetz (AZRG) zur Übermittlung an die nach dem HaSiG zuständigen Behörden bestimmt ist. Die Auskunftregelungen des AZRG kann der Landesgesetzgeber nicht einseitig erweitern. Allenfalls einfache Auskünfte nach § 14 AZRG dürfen übermittelt werden, die jedoch für eine Zuverlässigkeitsprüfung nicht geeignet erscheinen.

18/12/2034 16:14 02113042410

LDI NRW

S. 03

- 3 -

2. Datenspeicherung nach § 16 Abs. 3 Satz 3 in NADIS

Es ist zu prüfen, ob die vorgesehene zusätzliche Speicherung in NADIS nicht eine der Regelung in § 22 Abs. 2 Satz 4 Sicherheitsüberprüfungsgesetz (SÜG NRW) entsprechende Einschränkung erfahren muss. Die Speicherung dort dient nämlich nicht nur der Erfüllung der Nachberichtspflicht nach § 16 Abs. 3 Satz 1, wie es dem Wortlaut des § 16 Abs. 3 Satz 3 entspricht, sondern ermöglicht auch nicht mehr kontrollierbare weitergehende Nutzungen für Aufgaben der Verfassungsschutzbehörden. Zur Vermeidung einer datenschutzrechtlich unzulässigen Nutzung wäre es besser, die Speicherung in NADIS ganz zu streichen.

3. Benachrichtigungspflicht nach § 18

Es besteht keine Notwendigkeit, die Unterrichtungspflicht in § 18 Abs. 1 auf die Polizeivollzugsbehörden der Länder auszudehnen. Ebenso wenig wie die automatische Anfrage bei diesen Behörden verhältnismäßig ist, dürfte dies auch für die automatische Unterrichtung gelten. Eine solche Unterrichtung geht weit über das hinaus, was nach § 22 SÜG NRW zugelassen wird. Ein generelles Bedürfnis der Polizeivollzugsbehörden, die Ergebnisse der Zuverlässigkeitsüberprüfung und der zugrunde liegenden Erkenntnisse zu erfahren und zu speichern, besteht nicht. Eine mit negativem Ergebnis verlaufende Zuverlässigkeitsüberprüfung hat vielmehr zur Folge, dass die betroffene Person nicht tätig werden darf; dies zu kontrollieren wird der zuständigen Behörde nach § 4 ermöglicht. Im Falle der Erteilung einer Unbedenklichkeitsbescheinigung fehlt erst recht die Notwendigkeit der Kenntnis. Dagegen droht diese Datenübermittlung „auf Vorrat“, mit der den Polizeivollzugsbehörden auch verfassungsschutzrelevante Daten zur Verfügung gestellt werden, zu einer unzulässigen Nutzung zu führen.

Weiterhin bestehen wegen der im Gesetz geregelten Zweckbindung auch Bedenken gegen die in Abs. 3 Satz 4 vorgesehene Verweisung auf § 161 StPO. Da die Regelungen in § 17 und § 16 Abs. 3 eine andere Vorschrift im Sinne des § 161 Abs. 1 Satz 1 StPO sind und als landesrechtliche Verwendungsregelungen im Sinne des § 160 Abs. 4 StPO entgegenstehen, sollten staatsanwaltliche Auskunftsverlangen gegenüber der für die Zuverlässigkeitsprüfung zuständigen Behörde nicht zum Zuge kommen. Andernfalls könnten geheimdienstliche Daten in die Strafverfolgung einfließen. Dies ist im Hinblick auf das Trennungsgebot zwischen nachrichtendienstlicher und polizeilicher Tätigkeit nicht zu rechtfertigen. Polizeibehörden und Nachrichtendienste erlangen ihre Informationen aufgrund sehr unterschiedlich strukturierter Befugnisnormen. Während die Polizeibehörde erst bei Vorliegen eines konkreten Anfangsverdachts ermittelt, wird der Verfassungsschutz bereits weit unterhalb dieser Verdachtsschwelle tätig. Deshalb ist zu vermeiden, dass solche im Vorfeld ermittelten Erkenntnisse über eine be-

16/12/2004 18:14 02113042410

LDI NRW

S. 94

- 4 -

stimmte Person anlässlich der Zuverlässigkeitsprüfung nunmehr auch der Strafverfolgung zur Verfügung stehen. Es wäre rechtsstaatlich bedenklich, wenn undifferenziert Kenntnisse aus geheimdienstlicher Telefonüberwachung oder Observation in das Strafverfahren einfließen. Dies sollte nur dann erfolgen, wenn im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften nach vorheriger Prüfung und Auswertung die Strafverfolgungsbehörde im Einzelfall gezielt informiert wird. § 18 Abs. 3 Satz 4 sollte daher gestrichen werden.

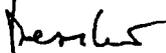
4. Auskunftsrecht der betroffenen Person

Wegen der in § 15 Abs. 5 gemachten Einschränkungen der Bekanntgabe von Erkenntnissen an die Betroffenen im Rahmen ihrer Anhörung wird es erforderlich sein, in § 18 auch ein spezielles Akteneinsichts- und Auskunftsrecht zu regeln, das den Besonderheiten der Sicherheitsüberprüfung Rechnung trägt (vgl. § 24 SÜG NRW).

Ich bitte Sie die Bedenken und Anregungen zu berücksichtigen, mich im weiteren Verfahren über Änderungen des Entwurfes zu unterrichten und bei der nach § 16 Abs. 4 zu erlassenden Rechtsverordnung zu beteiligen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



(Dressler)


BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.
- Geschäftsführung -

Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e. V.
Straße des 17. Juni 114 · 10623 Berlin

Frau Claudia Pragua
Ministerium für Verkehr,
Energie und Landesplanung (MVEL)
Haroldstraße 4

40213 Düsseldorf

Dipl.-Kfm.
Karl Michael Probst
Geschäftsführer

Datum
20. Dezember 2004

Seite
1 von 6

**Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Landesregierung über die Sicherheit in
Hafenanlagen im Land Nordrhein-Westfalen (Hafenanlagensicherheitsgesetz – HasiG)**

Sehr geehrte Frau Pragua,

der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) dankt für die Übersendung des Entwurfes über ein Hafensicherheitsgesetz NRW und nimmt wie folgt Stellung.

Allgemeine Anmerkungen

Die zusätzlichen, aus den Anforderungen des ISPS-Codes abgeleiteten Sicherheitsmaßnahmen im Seeverkehr lassen eine zusätzliche Verteuerung des Transportes unter Einschaltung der Wasserstraße erwarten. In der Konsequenz muss es durch die Umsetzung durch ein Hafensicherheitsgesetz (HaSIG) NRW in Nordrhein-Westfalen zu einer Benachteiligung der Binnenschifffahrt kommen, da der Lkw keinen vergleichbaren Sicherungsmaßnahmen unterworfen ist.

Gerade unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sich Nordrhein-Westfalen eine gezielte Förderung der Binnenschifffahrt zum Ziel gesetzt hat, müssen wir den Gesetzesentwurf unter diesem Gesichtspunkt grundsätzlich kritisch bewerten.

Der BÖB begrüßt dennoch ausdrücklich, dass mit dem vorliegenden Gesetzentwurf nunmehr eine gesetzliche Grundlage für die Einführung und Umsetzung des ISPS-Codes sowie das Handeln der zuständigen Behörden in Nordrhein-Westfalen geschaffen werden soll. Grundsätzlich können wir feststellen, dass die vorgesehenen Ziele mit diesen Regelungen erreicht und von uns unterstützt werden können. Hierzu trägt insbesondere die ausdrücklich angeführte Anlehnung an den Musterentwurf der Küstenländer sowie die erkennbare Abstimmung mit den Vorgehensweisen dieser Bundesländer bei.

Präsidium:
Dr. rer. pol. Rolf Bender, Köln (Präsident)
Kapitän Dettlef Bülow, Dresden
Dr. rer. pol. Heino Schulz, Osnabrück
Dipl.-Ing. Friedrich Weege, Hamm

Sitz des Verbandes: Berlin Vereinsregister: Amtsgericht Charlottenburg 23421 Nz

**Bundesverband
öffentlicher Binnenhäfen e.V.**

Hausanschrift
Ernst-Reuter-Haus
Straße des 17. Juni 114
10623 Berlin

Telekontakte
Tel.: (030) 3980 2870
Fax: (030) 3980 2880

Internet
<http://www.binnenhafen.de>

E-Mail
gf-boeb@binnenhafen.de

Bankverbindung
Dresdner Bank AG
Kto-Nr. 40 825 347 00

Unabhängig von dieser grundsätzlichen Zustimmung müssen wir jedoch die stark ordnungsbehördliche Ausrichtung des Gesetzes mit der Konzentration auf eine Vielzahl von weit reichenden Ermächtigungen für die handelnden Behörden kritisieren, zumal sich einschränkende Formulierungen hinsichtlich dieser Ermächtigungen nur in der Gesetzesbegründung finden. Angesichts der vielfältigen Einschränkungen von Grundrechten halten wir dies in dieser Form X für zu weitgehend und nicht zielführend. X

Insgesamt darf hier nicht in Vergessenheit geraten, dass gerade die von den Betreibern der Hafenanlagen zu ergreifenden Sicherheitsmaßnahmen – welche nach der Intention des Gesetzes als Maßnahmen zur Eigensicherung ja auch ausschließlich von diesen zu finanzieren sind - das eigentliche Mittel zur Erhöhung der Sicherheit in den Hafenanlagen darstellen. Die behördlichen Maßnahmen, Ermächtigungen und Kontrollen sind hierbei unzweifelhaft unerlässlich und wichtig, flankieren aus unserer Sicht jedoch nur die eigentlichen Sicherheitsmaßnahmen der Anlagenbetreiber. Diese Gewichtung muss sich aus unserer Sicht auch im Gesetz wieder finden.

Zu den einzelnen Vorschriften

§ 1 Abs. 2

Diese Regelung stellt klar, dass das Gesetz nur auf solche Hafenanlagen Anwendung findet, in denen Seeschiffe abgefertigt werden.

Diese Klarstellung begrüßen wir ausdrücklich, da sie der Vermeidung von Missverständnissen und der Klarheit der gesetzlichen Regelung dient. Hierbei verkennen wir nicht, dass nach unserer Kenntnis keine allgemeingültige und rechtlich verbindliche Definition des Begriffs „Seeschiff“ existiert, allerdings halten wir diese Unsicherheit angesichts der gerade in NRW notwendigen Abgrenzung zum Bereich der Binnenschifffahrt für akzeptabel. Dem Grunde nach ergibt sich der ausschließliche Anwendungsbereich auf Seeschiffe aus unserer Sicht jedoch schon aus der Verweisungskette auf den ISPS-Code und das SOLAS-Abkommen, da diese Regelwerke unzweifelhaft nur im Bereich der Seeschifffahrt Anwendung finden.

§ 1 Abs. 3

Anders beurteilen wir dies im Hinblick auf die Regelung in § 1 Abs. 3, die neben dem Begriff „Seeschiff“ auch den Begriff „Binnenschiff“ verwendet. Insbesondere vor dem Hintergrund der bekannten und immer wieder auch auf Bundesebene diskutierten angeblich möglichen Grauzonen zwischen See- und Binnenschiffen und der Tatsache, dass auch für den Begriff „Binnenschiff“ keine allgemeingültige und rechtlich verbindliche Definition existiert, befürchten wir hier die Schaffung von irreführenden Definitions- und Abgrenzungsschwierigkeiten. Aus unserer Sicht sollte daher auf die Verwendung des Begriffs „Binnenschiff“ verzichtet werden, wir schlagen folgende Formulierung vor:

„...die trotz hauptsächlicher Verwendung durch nicht von Absatz 2 umfassten Schiffen gelegentlich Seeschiffe im Sinne des Absatzes 2 abfertigen müssen,....“

§2

Unter Ziffer 9 wird entgegen der sonstigen Schreibweise von „Hafen“ gesprochen. Wir bitten die Formulierung im Sinn der Einheitlichkeit und aufgrund der Zielorientierung durch „Hafenanlage“ zu ersetzen.

§ 4

Die Regelungen des § 4 sind nach unserer Auffassung entbehrlich bzw. systematisch an dieser Stelle des Gesetzes nicht korrekt eingeordnet, so dass § 4 insoweit entfallen kann.

§ 4 Abs. 1 i. V. m. § 10 Abs. 2 und § 11 Abs. 7

Diese Regelung ist aus unserer Sicht in der derzeitigen Fassung rechtlich höchst bedenklich. Weiterhin wird sie in den Spezial-Regelungen der §§10 und 11 nochmals wiederholt und ist dort systematisch zutreffend eingeordnet, an dieser Stelle ist sie somit entbehrlich.

a)

Gemäß dem Wortlaut soll die zuständige Behörde sowohl zur Durchführung der Risikobewertung nach § 10 als auch zur Kontrolle der Einhaltung der dem Betreiber der Hafenanlage obliegenden Gefahrenabwehrmaßnahmen befugt sein, alle Hafenanlagen, die in den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen, jederzeit betreten und besichtigen zu dürfen. Dies stellt aus unserer Sicht einen erheblichen Eingriff in die Grundrechte des Art. 13 GG dar, der in dieser umfassenden Befugnis nicht gerechtfertigt und verhältnismäßig sein dürfte.

Ein jederzeitiges Zutrittsrecht der Behörde ohne Voranmeldung ist im Rahmen der Risikobewertung nach § 10 unter keinen Umständen erforderlich und nicht verhältnismäßig. Entsprechend wird in der Gesetzesbegründung selbst ausgeführt:

„Im Rahmen der Risikobewertung ist die Ausübung der Befugnis zum jederzeitigen Betreten der Hafenanlage aber nur nach vorheriger Absprache mit dem Betreiber der Hafenanlage sinnvoll, da diesem eine Vorbereitungszeit einzuräumen ist, innerhalb derer er die für eine Bewertung erforderlichen Unterlagen zusammenstellen kann.“

Schon aus diesen Ausführungen ergibt sich, dass eine Notwendigkeit für die ultima ratio-Maßnahme einer Grundrechtseinschränkung in Form eines jederzeitigen Zutrittsrechts im Verfahren der Risikobewertung unter keinen Umständen gegeben ist. Auch besteht hierfür kein Sicherheitsbedürfnis, da vor Genehmigung eines Gefahrenabwehrplans nach der Intention des Gesetzes ja überhaupt keine Seeschiffe abgefertigt werden dürfen und dies von der Behörde auch per Verfügung sichergestellt werden kann.

Aus unserer Sicht ist es unter keinen Umständen hinnehmbar und höchst bedenklich, dass der Gesetzgeber sozusagen „zur Sicherheit“ Grundrechte einschränken will und dann in der Gesetzgebung selbst darlegt, dass von dieser Befugnis in dieser Form sinnvoller Weise kein Gebrauch gemacht werden sollte.

Entsprechend sieht sowohl der Musterentwurf der Küstenländer als auch z. B. das niedersächsische Hafensicherheitsgesetz (NHafenSG) Zutrittsrechte der Behörde im Rahmen der Risikobewertung nur nach Vorankündigung vor.

Im Rahmen der Kontrolle der Einhaltung der dem Betreiber einer Hafenanlage obliegenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, bestehen gegen ein jederzeitiges Zutrittsrecht der Behörden keine Bedenken.

b)

Die Regelungen des § 4 Abs. 1 sind auch in § 10 Abs. 2 bzw. § 11 Abs. 7 wortgleich enthalten. Entsprechend unserer eingangs geäußerten Grundsatzkritik halten wir die Regelung dort auch für sinnvoll und im Bereich der „ausführenden“ Bestimmung auch für systematisch zutreffend aufgeführt. Folgerichtig sehen sowohl der Musterentwurf der Küstenländer als auch das NHafenSG und der Entwurf des hamburgischen Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit im Hafen diese Systematik unter Verzicht auf gesonderte Befugnisnormen vor. Die gesonderte Wiederholung zum Zweck der Verdeutlichung der Befugnisse der Behörde ist aus unserer Sicht unnötig und nicht erforderlich.

Wir schlagen daher vor, die Regelung des § 4 Abs. 1 im Hinblick auf die Regelungen in den § 10 Abs. 2 bzw. § 11 Abs. 7 ersatzlos zu streichen.

§ 4 Abs. 2 und 4

Die in diesen Absätzen enthaltenen Befugnisse ergeben sich aus unserer Sicht bereits aus den Generalklauseln der Ordnungs- und Polizeigesetze des Landes NRW. Weiterhin sehen wir hier die zu erwartende praktische Bedeutung dieser Befugnisnormen nicht als so hoch an, als dass hier – bei allem Verständnis für das Interesse der Vollzugsbehörden – über die aus den Generalklauseln erwachsenden Befugnis hinaus noch eine Spezialnorm erforderlich wäre. Im Hinblick auf die Regelung in Abs. 2 könnte ansonsten auch eine Eingliederung in die Regelungen des § 11 in Betracht kommen.

Wir schlagen daher vor, die Regelungen des § 4 Abs. 2 und 4 zu streichen.

§ 4 Abs. 3

Diese Regelung ist aus unserer Sicht untrennbar mit den Bestimmungen in § 11 zum Gefahrenabwehrplan verbunden und sollte dort z. B. als Abs. 7 (neu) aufgenommen werden.

Wir schlagen vor, die Regelung des § 4 Abs. 3 in die Regelungen des § 11 zu übertragen.

§ 7

Der in dieser Regelung vorgesehene Ausschluss des Vorverfahrens ist nach unserem Verständnis insbesondere in Verbindung mit der Gesetzesbegründung zu diesem Punkt nicht vollständig nachvollziehbar und geht zumindest in Teilbereichen auch in der Sache fehl.

Grundsätzlich begrüßen wir jegliches Bestreben nach einer Vereinfachung der Verwaltungsabläufe, insbesondere im Lichte der Gesetzesbegründung entsteht jedoch der Eindruck, dass eventuell auftretende Problemstellungen unmittelbar auf die Ebene der Verwaltungsgerichte „abgeschoben“ werden sollen.

Generell weisen wir darauf hin, dass bei Ausschluss des Vorverfahrens für den Anlagenbetreiber sofort sowohl Anwalts- und Gerichtskosten entstehen, was bei Durchführung des Vorverfahrens nicht der Fall wäre. Angesichts der massiven Kostenbelastung der Unternehmen durch die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen müssen wir den Ausschluss des Vorverfahrens schon vor diesem Hintergrund ablehnen.

a) Maßnahmen nach § 4 Abs. 3 (Abfertigungsverbote)

Zutreffend wird hierzu in der Gesetzesbegründung ausgeführt, dass die Untersagung des Betriebes einer Hafenanlage für bestimmte Schiffe für den Betreiber mit weit reichenden rechtlichen und finanziellen Konsequenzen verbunden ist. Während dies im Falle eines überhaupt nicht vorhandenen Gefahrenabwehrplanes unzweifelhaft im alleinigen Verantwortungsbereich des Betreibers liegt, kann sich dies im Falle des ebenfalls von § 4 Abs. 3 umfassten Streits zwischen Betreiber und Behörde über das Ob und Wie der Umsetzung der Maßnahmen eines genehmigten Gefahrenabwehrplans durchaus anders darstellen.

In diesem Punkt geht dann auch die Gesetzesbegründung fehl, sofern dort ausgeführt wird, dass „die Durchführung eines Vorverfahrens und der damit evtl. verbundene Aufschub für notwendige Investitionsentscheidungen seitens des Betreibers eine andauernde Ungewissheit über seine Verpflichtungen“ bedeute vor dem Hintergrund, dass dieser doch ein Interesse an der Fortführung seines Betriebes auf rechtssicherer Basis habe. Im o. g. Fall hat er gerade ein Interesse an der aufschiebenden Wirkung eines Vorverfahrens, um bestehende Verträge weiterhin abwickeln zu können und keine Aufträge zu verlieren.

Hier drängt sich der Eindruck auf, dass ein Interesse der Anlagenbetreiber an einem Ausschluss des Vorverfahrens dargestellt werden, tatsächlich jedoch der handelnden Behörde die Belastung der Durchführung von Vorverfahren abgenommen werden soll. Ein Interesse der Anlagenbetreiber besteht zumindest im geschilderten Fall nicht.

Weiterhin dürfte in der Praxis eine entsprechende Verfügung der Behörde auch jeweils mit der Anordnung der sofortigen Vollziehung verbunden sein, d. h. eine aufschiebende Wirkung des Vorverfahrens könnte durch die Anlagenbetreiber nur im Wege des Eilverfahrens nach § 80 VwVfG erreicht werden.

Nach unserer Auffassung ist ein Ausschluss des Vorverfahrens jedoch nur in solchen Fällen sinnvoll, in denen die Anordnung der sofortigen Vollziehung mangels Eilbedürftigkeit regelmäßig nicht in Betracht kommt. Anderenfalls wird dem Anlagenbetreiber auferlegt, sofort die Anfechtungsklage erheben und begründen sowie die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage begründen zu müssen.

Nach unserer Erfahrung sind diese – in der Praxis unüblichen – Verfahren mit einem deutlich höherem Aufwand und einer längeren Dauer verbunden als die routinemäßigen Eilverfahren zur Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung eines Widerspruchs.

b) Entscheidungen nach § 11 Abs. 5 (Gefahrenabwehrpläne)

Auch in diesem Fall halten wir den Ausschluss des Vorverfahrens nicht für sinnvoll. Zwar trifft hier die Ausführung in der Gesetzesbegründung grundsätzlich zu, dass ein Interesse der Anlagenbetreiber an einer möglichst zeitnahen Entscheidung, z. B. über notwendige Investitionsmaßnahmen besteht. Nach unserer Erfahrung ist jedoch gerade im Falle des Verpflichtungswiderspruchs die Durchführung des Vorverfahrens häufig sinnvoller und zielführender als ein Verfahren unmittelbar vor den Verwaltungsgerichten. Im Bereich der immissionsrechtli-

chen Genehmigungen hat sich z. B. gezeigt, dass die Erfahrung eines Ablehnungsbescheides auf Seiten der Behörden, aber insbesondere auf Seiten der Betreiber zu der Bereitschaft führt, anstelle eines gerichtlichen Verfahrens Forderungen der Genehmigungsbehörde zu akzeptieren. Vor diesem Hintergrund halten wir gerade auch im Sinne der auch vom Gesetzgeber für unbedingt notwendig erachteten vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen Behörden und Anlagenbetreibern den generellen Ausschluss des Vorverfahrens für nicht zielführend. Im Gegenteil, in der Folge erwarten wir eine Erschwerung des Verwaltungsverfahrens aufgrund der immanent drohenden Konsequenz eines sofortigen Gerichtsverfahrens im Gespräch zwischen Behörde und Anlagenbetreibern.

Weiterhin geben wir zu Bedenken, dass auch im Falle eines positiven, allerdings mit Nebenbestimmungen versehenen Genehmigungsbescheides bereits eine isolierte Anfechtung einer einzelnen dieser Nebenbestimmungen vor den Verwaltungsgerichten ausgetragen werden müsste. Dies kann aus unserer Sicht nicht im Interesse aller Beteiligten liegen.

Wir schlagen daher vor, den in § 7 vorgesehenen Ausschluss des Vorverfahrens zu streichen.

§ 10 Abs. 2

Entsprechend unseren Anmerkungen zu § 4 Abs. 1 ist hier aus unserer Sicht zwingend aufzunehmen, dass die Verpflichtung zur Gewährung des Zutritts zur Hafenanlage nur nach Vorankündigung gilt.

§ 12 Abs. 2

Die Formulierung impliziert eine Vorstellung, nach der Binnenschiffe grundsätzlich als gefährlich eingestuft werden sollen, weshalb eine Ermächtigungsgrundlage zu schaffen sei. Eine derartige Betrachtungsweise würde das bisher gewählte, problemorientierte Vorgehen unnötig erschweren. Wir schlagen vor, diesen Bereich nicht im Gesetz zu regeln.

§ 12 Abs. 3

Aus unserer Sicht kann der hier geregelte Fall, dass eine Hafenanlage vorübergehend über keinen Beauftragten zur Gefahrenabwehr verfügt, nicht nur im Zeitraum nach In-Kraft-Treten des Gesetzes auftreten, sondern auch zukünftig in unerwarteten Fällen, wie z. B. Tod oder fristloser Kündigungen. Wir schlagen daher vor, das Wort „noch“ im Gesetzestext zu streichen.

Wir bitten Sie, unsere Ausführungen in Ihre Beratungen einzubeziehen und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Karl Michael Probst
Geschäftsführer

DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.
Fachvereinigung Spedition + Logistik Westfalen-Lippe
Verband Spedition und Logistik Nordrhein e.V.

Frau
Claudia Pragua
Ministerium für Verkehr, Energie
und Landesplanung (MVEL)
Haroldstr. 4
40213 Düsseldorf

Unser Zeichen	Hd/Th
Telefon-Durchwahl	0228 91440 29
Telefax-Durchwahl	0228 91440 729
E-Mail	IHodea@
	dslv.spediteure.de
Datum	22. Dezember 2004

Stellungnahme zum Entwurf des Hafenanlagensicherheitsgesetzes (HasiG) NRW
Aktenzeichen: III A 4-26-71-1

Sehr geehrte Frau Pragua,

den oben genannten Entwurf des Hafenanlagensicherheitsgesetzes für NRW haben wir Anfang des Monats erhalten. Für die Möglichkeit, hierzu Stellung zu beziehen, möchten wir uns vielmals bedanken. Das Land Nordrhein-Westfalen kommt mit dem vorliegenden Gesetzentwurf der Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland zur Umsetzung der Konvention zur „Sicherheit des Lebens auf See“ (Solas) nach. Nach bundesdeutschem Recht ist es Ländersache, die Kriterien, die der ISPS-Code seit 1. Juli 2004 den Häfen im internationalen Seeverkehr auferlegt, in nationales Recht umzusetzen.

Als Besonderheit muss dabei gesehen werden, dass die Vorschriften des ISPS-Codes bereits seit Mitte dieses Jahres im internationalen Seeschiffsverkehr Anwendung finden. Häfen, die die dort geforderten Kriterien nicht erfüllen, schließen sich praktisch selbst vom internationalen Seeschiffsverkehr aus. Dies betrifft natürlich insbesondere die Häfen der Küstenländer. Allerdings sind auch im Binnenland, im konkreten Fall in Nordrhein-Westfalen, vereinzelt Häfen betroffen, weil dort Seeschiffe im internationalen Verkehr abgefertigt werden.

Die sich aus den Anforderungen des ISPS-Codes ergebenden zusätzlichen Leistungen der privaten Binnenumschlagsspeditionen werden die Konkurrenzfähigkeit des Short-Sea- und Binnenschiffsverkehrs nachhaltig beeinflussen. Diese zusätzlichen Belastungen können schließlich dazu führen, dass die Binnenschifffahrt im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern benachteiligt und so Transporte insbesondere auf die Straße abwandern werden, die bisher noch nicht dem ISPS-Code unterliegt. Der Wettbewerb der einzelnen Verkehrsträger ist in diesem Zusammenhang der entscheidende Unterschied zu den Seehäfen, wo ein solcher Wettbewerb faktisch nicht existiert.

Die Umsetzung der Anforderungen des ISPS-Codes hat Hafen und Umschlagsunternehmen in Deutschland schon vor nicht unerhebliche Anforderungen gestellt und einiges an zusätzlichen Investitionen gefordert. Grundsätzliches Anliegen des vorliegenden Gesetzentwurfes sollte

daher sein, die Umsetzung des ISPS-Codes in deutsches Recht zu realisieren und dabei nicht noch mehr von den Unternehmen zu verlangen, als dies bereits aufgrund der internationalen Vorschriften der Fall ist.

So nimmt Nordrhein-Westfalen in seinem Gesetzentwurf auch Bezug auf die entsprechenden Gesetzesentwürfe der Küstenländer. Hier fällt schon allein vom Umfang der Gesetzeswerke auf, dass der nordrhein-westfälische Entwurf 15 Seiten umfasst, während die Küstenländer, z.B. Schleswig-Holstein, mit weniger als der Hälfte der Seiten auskommen. In der Tat fällt die sehr detaillierte Regulierung des Gesetzentwurfes ins Auge, wobei sich schon die Frage stellt, ob dies so in jeder Einzelheit hätte erfolgen müssen.

Darüber hinaus sollte darauf geachtet werden, dass bei allen hehren Zielen zum Schutze der Gesellschaft vor terroristischen Attacken, die Grund- und Freiheitsrechte der betroffenen Personen und Unternehmen nicht über Gebühr eingeschränkt werden. Gerade der Logistikbereich als einer der wenigen Wirtschaftssektoren in Deutschland, dessen Zukunft noch nicht negativ prognostiziert wird, sollte nicht durch unnötige bürokratische Hemmnisse behindert werden.

Möglichkeiten hier über das Ziel hinauszuschießen, bietet auch der vorliegende Gesetzentwurf des Hafenanlagensicherheitsgesetzes in NRW. Hier besteht insbesondere die Gefahr, dass die zuständige Behörde aufgrund der ihr zustehenden Kompetenzen den Unternehmen unnötigen bürokratischen Aufwand verursacht.

Die Ermächtigung der zuständigen Behörde in § 4, das Gelände der betroffenen Unternehmen zum Zweck der Risikobewertung jederzeit ohne Anmeldung betreten und besichtigen zu dürfen, halten wir vor dem Hintergrund, dass es zu diesem Zeitpunkt noch um eine Risikobewertung geht, für übertrieben und in keinem Verhältnis zum Ziel der Maßnahme. Zum Zweck der Risikobewertung ist die Einschränkung der Grundrechte nicht zwingend geboten. Eine entsprechende Voranmeldung seitens der zuständigen Behörde würde nicht nur den allgemeinen Umgangsformen entsprechen, sondern auch dem Zweck des Gesetzes ausreichend dienlich sein. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die Bestimmungen des § 4 Abs. 1 und § 10 Abs. 2 relativ identisch sind und von daher zusammengefasst werden könnten.

Weiterhin ist zu bemerken, dass jederzeit geltendes Zutrittsrecht für die Betriebe nicht zumutbar ist. Als Vorschlag wäre hier der Begriff „jederzeit“ durch „zu Geschäftszeiten“ zu ersetzen. Für generelle Nachfragen (Ziffer 2) würde der Terminus „zu Bürozeiten“ besser passen. So kann auf betriebliche Belange Rücksicht genommen werden. Eine dauernde Besetzung der Betriebsanlagen und eine ständige Besetzung der Büros ist für die Mehrzahl der Betriebe nicht leistbar.

In § 4 Absatz 2 sollten die Anordnungen, die „im Einzelfall“ angeordnet werden, besser qualifiziert werden. Wir plädieren daher für die Formulierung: „...im Einzelfall geeignete, verhältnismäßige und zweckmäßige Maßnahmen anordnen, um...“. Nach unserer Auffassung entspricht dieser Paragraph sonst nicht dem Bestimmtheitsgebot und stellt eine Generalklausel dar, die der zuständigen Behörde eine zu umfassende Autorität eröffnet.

Im Absatz 3 wird die zuständige Behörde autorisiert, Schiffe – und damit auch zu beliefernde Betriebsanlagen – im Bedarfsfall stillzulegen. Dies wird dann im konkreten Fall zu Schadensersatzforderungen der Kunden gegenüber ihren Spediteuren führen können, die der

3

Spediteur so nicht zu verantworten hat. Als Vorschlag können dem „Betreiber Maßnahmen unter Fristsetzung angeordnet werden“, um geeignete Maßnahmen durchführen zu können.

Zu § 7:

Wir folgen der Argumentationskette des BÖB und schlagen ebenfalls vor, den in § 7 vorgesehenen Ausschluss des Vorverfahrens zu streichen.

Zu § 11 Absatz 5:

Wir schlagen vor, diese Maßnahmen erst unter Auflage einer Fristsetzung durchzuführen.

Zu § 11 Absatz 7:

Hier ist erneut von einem „jederzeitigen“ Zutrittsrecht die Rede. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Bemerkungen zum § 4

Zu § 12 Absatz 3:

Aus schlichten praktischen Erwägungen ist es unmöglich, dass der PFSO alle ihm obliegenden Ausgaben selbst durchführt. Er sollte vielmehr befugt sein, alle ihm übertragenen Aufgaben delegieren zu können.

Generell muss außerdem hervorgehoben werden, dass der größte Teil der Anstrengungen, die Bedingungen des ISPS-Codes zu erfüllen, von den betroffenen Häfen und Umschlagunternehmen erbracht werden müssen. Der vorliegende Entwurf stellt hierfür lediglich den gesetzlichen Rahmen und regelt die Kontrolle seitens staatlicher Behörden. Da die Auflagen des ISPS-Codes den Unternehmen bereits immense Kosten verursachen und diese auch die Hauptlast der Anstrengungen zur Gefahrenabwehr zu tragen haben, ist insofern kaum einzusehen, dass auf Grundlage des § 21 noch eine spezielle Gebührenordnung erlassen werden soll. Es ist für das private Speditions-gewerbe schlicht weg nicht hinnehmbar, dass die Auflagen, die von staatlicher Seite durchgesetzt werden müssen (und de facto eigentlich staatliche Auflagen sind) noch mit Gebühren belegt werden, um diese zu kontrollieren.

Gefahrenabwehr und Terrorschutz sind originäre hoheitliche Aufgaben, die in der Hauptsache das Land und der Bund zu erfüllen haben. Insofern unterstützen die Häfen und Umschlagunternehmen diese Aufgabe durch ihren Beitrag schon zum überwiegenden Teil und sollten nicht noch durch zusätzliche Auflagen und Gebühren weitere Wettbewerbsnachteile in Kauf nehmen müssen. Dies würde auch andere verkehrspolitische Ziele des Landes NRW wie die Logistikinitiative oder das Landeshafenkonzept in starkem Maße konterkarieren. Der Speditions- und Logistikverband Nordrhein, die Fachvereinigung Spedition und Logistik Westfalen-Lippe und der Deutsche Speditions- und Logistikverband sprechen sich darum gegen die Schaffung von Gebührentatbeständen aufgrund des vorliegenden Hafenanlagensicherheitsgesetzes aus.

Mit freundlichen Grüßen

Deutscher Speditions-

Verband Spedition und Logistik

Fachvereinigung Spedition

4

und Logistikverband e.V.
Referat Binnenschifffahrt

Nordrhein e.V.

und Logistik Westfalen-Lippe
im VVWL e.V.

Ingo Hodea

Günter Haberland

Volker Ackermeier