

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Ralf Niedmers (CDU) vom 06.03.18

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Welche Auswirkungen hat das zweite Gesetz zur Änderung des Hafenverkehrs- und Schifffahrtsgesetzes?**

*In der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien der Hamburgischen Bürgerschaft am 27. Februar 2018 hatte Senator Horch zu der Drs. 21/11740 unter anderem ausgeführt, es handele sich lediglich um einen formalen, rechtstechnischen Vorgang, der nicht der Abstimmung mit den zuständigen Verbänden bedürfe.*

*Mit dem Gesetzentwurf beabsichtigt der Senat unter anderem die Einführung einer speziellen Ermächtigungsgrundlage für Verbotsverfügungen hinsichtlich des Ein- und Auslaufens von Schiffen. Bisher – so die Ausführungen in Drs. 21/11740 – wurden entsprechende Verfügungen auf § 3 SOG gestützt. Aus Gründen der Rechtssicherheit ist dies aber (künftig) nicht mehr zweckmäßig (vergleiche Drs. 21/11740, Seite 2).*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

Die Vorschriften des § 7 Absätze 1,3 und 4 hinsichtlich des Verbotes des Ein- und Auslaufens beinhalten eine Zusammenfassung der bereits bestehenden Vorschriften der §§ 7 und 11 des Hafenverkehrs- und Schifffahrtsgesetzes (HVSG). In der Neufassung ist lediglich der Absatz 2 ergänzend hinzugefügt worden. Dieser dient der Rechtsklarheit und somit der Effizienzsteigerung und der Planungssicherheit der Großschiffsverkehre auf der Elbe und im Hamburger Hafen. Im Übrigen siehe Drs. 21/11740. Betroffene Interessenverbände und Kaibetriebe wurden vorab über die geplanten Änderungen informiert. Es wurden keine Einwendungen geltend gemacht und die Neuregelung positiv bewertet.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority AöR (HPA) wie folgt:

1. *In wie vielen Fällen wurden wem gegenüber (bitte genaue Auflistung) entsprechende Verbotsverfügungen in den Jahren 2014, 2015, 2016, 2017 – gestützt auf § 3 SOG – erlassen?*

Entscheidungen, welche Großschiffe in die Elbe einlaufen und/oder aus dem Hafen auslaufen dürfen, werden täglich im Rahmen von Abstimmungsprozessen mit den Beteiligten besprochen, abgestimmt und festgelegt. Hierbei handelt es sich um fortlaufende Prozesse (beispielsweise bei Änderungen von Tiefgängen). Statistiken hierzu werden nicht geführt.

2. *In welchen dieser Fälle bestanden/bestehen nach Ansicht der zuständigen Behörde und/oder der HPA „Rechtsunsicherheiten“ im Hinblick auf die Ermächtigungsgrundlage des § 3 SOG?*

Rechtsunsicherheiten bestehen nicht. Die Drs. 21/11740 dient vielmehr der vereinfachten Auffindbarkeit der maßgeblichen Rechtsvorschriften und somit der Rechtsklarheit. Es ist daher zweckmäßig, eine spezialgesetzliche Ermächtigungsklausel zu schaffen, zumal es sich bei den Konstellationen, bei denen ein Ein- und/oder Auslaufverbot zu erteilen ist, um vorhersehbare, wiederkehrende Situationen handelt. Im Übrigen siehe Drs. 21/11740.

3. *In welchen der von 2014 bis 2017 aufgeführten Fälle wurde vom Adressaten Widerspruch eingelegt oder sonstige Rechtsmittel eingesetzt? Bitte genaue Angabe hinsichtlich des Adressaten und der Verfügung.*

Keine. In Einzelfällen erfolgten Nachfragen, die mit den Betroffenen besprochen und angenommen wurden.

4. *Welche entsprechenden Regelungen gelten derzeit in den anderen norddeutschen Küstenbundesländern?*

Entsprechende Regelungen finden sich in den hafen- und schifffahrtsrechtlichen Vorschriften der anderen norddeutschen Küstenbundesländer. In Bremen ist die Behörde befugt, das Ein- und Auslaufen eines Schiffes unter bestimmten Voraussetzungen und auch aus Gründen der öffentlichen Sicherheit zu untersagen (vergleiche § 9 und § 9a Bremische Hafenordnung).

In Niedersachsen gibt es ähnliche Regelungen unter anderem in § 7 Absatz 1 Niedersächsische Hafenordnung. Im Übrigen ist in § 25 Niedersächsisches Hafensicherheitsgesetz eine spezielle Gefahrenabwehrklausel geregelt, die sich auf Hafen-, Fähr- und Schifffahrtsangelegenheiten bezieht. Ähnliche Vorschriften existieren in Schleswig Holstein (vergleiche § 12 der Landesverordnung für Häfen in Schleswig Holstein). Ergänzend gibt es eine Ermächtigungsgrundlage für die zuständige Hafenbehörde, Anordnungen zu erlassen, die unter anderem zur allgemeinen Gefahrenabwehr in den Häfen zur Sicherheit der Schifffahrt und des Hafenbetriebes erforderlich sind (vergleiche § 5 der Landesverordnung für Häfen in Schleswig Holstein).

5. *Welche entsprechenden Regelungen gelten derzeit in den europäischen Wettbewerbshäfen, insbesondere Rotterdam und Antwerpen?*

Zuständigkeiten und Abläufe in anderen europäischen Häfen sind wegen unterschiedlicher Organisation und abweichenden rechtlichen Vorgaben mit Hamburg nicht vergleichbar und können somit nicht herangezogen werden.

6. *Welche möglichen standortpolitischen Auswirkungen hat die beabsichtigte Regelung nach Auffassung des Senats/der zuständigen Behörde/der HPA auf die wasserseitige Kundschaft des Hafens, wenn ein spezieller Tatbestand für den Erlass von Verbotsverfügungen für das Ein- und Auslaufen von Schiffen in den Hamburger Hafen geschaffen wird?*

Standortpolitische Auswirkungen sind nicht ersichtlich. Die beabsichtigte Regelung ermöglicht eine Verbesserung der Verkehrsablaufsteuerung. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

7. *Sollen mit der Schaffung des speziellen Ermächtigungstatbestandes (§ 13 Absatz 1 HVSGH-E) noch weitere Fälle/Sachverhalte als nur für das Ein- und Auslaufverbot erfasst werden?*

a) *Wenn ja, welche? Bitte im Einzelnen nennen.*

Die Aufsichtsbefugnisse beziehen sich auf Regelungskompetenzen der Schifffahrtspolizeibehörde für die Abwehr von Gefahren (Havarien verbunden mit Fahrverboten, Schlepperannahmeverpflichtungen, Fahrverbote innerhalb des Hafens bei Sturmfluten, Sperrmaßnahmen, Verfügung von Maßnahmen zur Minimierung von Umweltschäden, Vorbereitungsmaßnahmen für angekündigte Sturmfluten, vorbeugende Schlepperannahmeverpflichtungen bei aufkommenden Starkwind- beziehungsweise Sturmfluten, Vertäuungsvorgaben für Großschiffe, Vorgaben für Baustellen auf/an dem Wasser bei bevorstehenden Gefahren und anderes).

b) *Wenn nein, warum wird in der Gesetzesbegründung ausgeführt: „Damit wird der HPA die Möglichkeit gegeben, (...) erforderliche*

*Maßnahmen zur Abwehr oder Beseitigung von bevorstehenden oder bestehenden Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie zur Verhütung von Gefahren, die von der Schifffahrt ausgehen, zu treffen.“?*

Entfällt.

8. *Ist nach dem vom Senat/Behörde/HPA beabsichtigten Zweck des Gesetzes auch rechtlich beabsichtigt oder denkbar, dass Hamburger Terminals Adressaten von entsprechenden Verfügungen sind?*

Die Hamburger Terminals können nicht Adressaten von Verfügungen gemäß § 7 HVSG sein, denn diese richten sich an die Schiffsführerinnen und Schiffsführer. Gleichwohl können sie Adressaten von Verfügungen gemäß § 13 HVSG sein.

- a) *Wenn ja, in welchen aus heutiger Sicht denkbarer Fälle und warum? Bitte Gründe im Einzelnen angeben.*

Sollten sich die Terminals als Störer im Sinne eines von § 13 HVSG umfassten Gefahrenatbestands herausstellen, können sie zum Zweck der Gefahrenabwehr Adressat einer Verfügung sein. Dies ist nach derzeit geltender Rechtslage bereits möglich (§ 3 Gesetz zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (SOG)). Zu den Gründen vergleiche Antwort zu 7.

- b) *Wenn nein, schließt der Senat/die zuständige Behörde/die HPA verbindlich aus, dass künftig Hamburger Umschlagsunternehmen, Adressat einer auf § 13 Absatz 1 HSVG gestützten Verfügung sein werden?*
- c) *Wenn nein, warum nicht? Bitte genaue Angabe der jeweiligen Gründe.*

Entfällt.