

Hafenbautechnische Gesellschaft (HTG) / Fachausschuss Hafenrecht

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. Mai 2006 im Institut für Seerecht und Seehandelsrecht, Hamburg

Beginn: 10.30 Uhr, Ende: 16.15 Uhr

Teilnehmende Mitglieder: Dr. *Jörn Augner*, Hamburg Port Authority; *Claudia Bals*, Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH; *Susann Blaseio*, Senator für Wirtschaft und Häfen, Bremen; Rechtsanwalt Dr. *Thomas Brinkmann*, Dr. Schackow & Partner Rechtsanwälte, Bremen; *Uwe-Peter Graser*, Industriehafen Ueckermünde; Prof. Dr. *Klaus Harald Holoher*, Fachhochschule Oldenburg, Fachbereich Seefahrt, Elsfleth; Kpt. *Frank Herbig*, Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Emden; *Malte Jaguttis*, Institut für Internationale Angelegenheiten, Universität Hamburg; Prof. Dr. *Rainer Lagoni*, Institut für Seerecht und Seehandelsrecht, Universität Hamburg (Vorsitzender); *Herbert Maercker*, FPS Rechtsanwälte, Hamburg; RA *Peter Marx*, Unternehmensverband Bremische Häfen e.V., Bremen; *Wibke Mellwig*, Behörde für Wirtschaft und Arbeit, Hamburg; *Uta Ordemann*, Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), Hamburg; Regierungsdirektor *Hans Seidel*, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Kiel; Kpt. *Peter Seyboth*, IMC International Maritime Consulting, Hamburg; Kpt. *Ulrich Steinicke*, Stadt Ueckermünde, Ordnungsamt; Kpt. *Jens Weber*, Cap San Diego Betriebsgesellschaft mbH, Hamburg; *Hans-Wolfgang Wiese*, HL Bereich Wasser und Hafen, Lübeck.

Gäste: *Heinrich Ahlers*, CuxPort GmbH, Cuxhaven; *Katrin Beyersdorff*, Oldenburgische Industrie- und Handelskammer; *Wulf Blumenstein*, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Hannover; *Claus Bültjer*, Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V., Hamburg; *Norbert Feis*, Hafengesellschaft Brunsbüttel; *Falk Fischer*, CPC Consolidated Pool Carriers, Hamburg; *Marita Folkerts*, Bremenports GmbH & Co. KG, Bremerhaven; *Michael Gutsmann*, Unternehmensberatung Putz & Partner, Hamburg; Rechtsanwalt *Thorsten Harms*, Verband Deutscher Schiffsausrüster e.V., Hamburg; *Klaus Heitmann*, Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), Hamburg;

Thomas Hoelker, COLI Schifffahrt & Transport GmbH & Co. KG, Bremen, *Karl-Heinz Janssen*, Hafengesellschaft Brunsbüttel; Rechtsanwalt *Bernd Laudien*, Ahlers & Vogel Rechtsanwälte, Hamburg; Rechtsanwalt *Dr. Tonio Lechner*, Ehlermann Rindfleisch Gadow Rechtsanwälte, Hamburg; *Bettina Linkogel*, Senator für Wirtschaft und Häfen, Bremen; *Detlef Meenke*, Verband Deutscher Reeder e.V., Hamburg; *Jörg Osterwald*, WSD-Nord, Hamburg; *Dr. Hans-Joachim Röhler*, Eurokai KG aA, Hamburg; *Dr. Gerhard Scheffler*, VRiLG, Hamburg; Rechtsanwältin *Karina Schuke*, Eurogate, Hamburg; *Norbert Schumacher*, Lotsenbrüderschaft Elbe, Hamburg; Rechtsanwalt *Dr. Stefan Schrandt*, Dabelstein & Passehl Rechtsanwälte, Hamburg; *Dr. Ralph Schwette*, Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V.; *Norbert Smietanka*, Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA); *Jan Rainer Straßburg*, Baltic Terminal Kiel; *Heiko Uflacker*, Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Brake; *Hans-Joachim Uhlendorf*, Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Oldenburg; *Nadine Wesa*, Eurogate, Hamburg; *Sonja Wild-Metzko*, Hamburg Port Authority, Hamburg.

Protokoll: *Tilo Wallrabenstein*, Institut für Seerecht und Seehandelsrecht, Hamburg.

1. Genehmigung der Tagesordnung

Der Vorsitzende begrüßt die Mitglieder des Hafenrechtsausschusses der HTG, die Referenten sowie die zahlreich erschienenen Gäste.

Die geänderte Tagesordnung – Herr *Klaus Heitmann* vom Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) trägt anstelle von Frau *Uta Ordemann* TOP 3 a) vor, TOP 3 c) wird vor TOP 3 b) vorgetragen (Tausch der Reihenfolge) – wird durch die Mitglieder des Hafenrechtsausschusses genehmigt.

2. Bericht des Vorsitzenden

a) Ankündigung der nächsten Hafenrechtstagung in Hamburg

Der Vorsitzende gibt bekannt, dass die nächste **Hafenrechtstagung** des Hafenrechtsausschusses der HTG in Hamburg stattfinden und in Zusammenarbeit mit der Handelskammer Hamburg veranstaltet wird. Das Thema der Tagung lautet „**Deutsche Seehäfen im europäischen Kontext: Recht, Wirtschaft, Politik**“. Thematisch wird der Wettbewerb in und zwischen den Häfen im Vordergrund stehen. Darüber hinaus sind zwei weitere Themenblöcke geplant, die sich mit den Häfen als Umwelt und der Umwelt der Häfen sowie der Gefahrenabwehr in Seehäfen

beschäftigen werden. Abschließend ist eine Podiumsdiskussion vorgesehen. Nachdem die Tagung ursprünglich bereits Ende Oktober 2006 stattfinden sollte, wurde als neuer Termin nunmehr der **22. Februar 2007** festgelegt. Die Tagung wird in der Handelskammer Hamburg stattfinden, der Teilnahmebeitrag beträgt 80,- Euro pro Person inkl. Essen und Getränke. Schriftliche Anmeldungen sind bis zum 10. Februar 2007 bei der HTG-Geschäftsstelle möglich.

b) Themenvorschläge für zukünftige Sitzungen

Die Liste mit den Themenvorschlägen für künftige Sitzungen des Ausschusses wird beraten und wie folgt aktualisiert:

(1) Frau *Blaseio* und Frau *Linkogel*: „Verjährung von Ansprüchen auf Hafengebühren und -entgelte“;

das Thema soll auf einer der nächsten Sitzungen behandelt werden;

(2) Herr Dr. *Aschermann* (vorgeschlagen von Herrn *Maercker*): „Planfeststellungsverfahren und Vorlauf im Zusammenhang mit Erweiterungen der Infrastruktur von Häfen“;

das Thema ist weiterhin von Interesse und bleibt somit auf der Themenliste;

(3) Prof. *Holocher*: „Grundsätzliche Klärung der rechtlichen Zuständigkeiten für Seehafenplanung, -finanzierung und –entwicklung“;

bei Bedarf kann auf dieses grundlegende und programmatisch-politische „de lege ferenda“-Thema zurückgegriffen werden;

(4) Prof. Dr. *Lagoni*: / Herr *Maercker*: HEG und Bauleitplanung: Der „Sprung über die Elbe“;

planungs- und emissionsrechtliche Thematik, die durch die derzeitige Entwicklung zukünftig noch interessanter wird; bleibt ebenfalls auf der Liste;

(5) Frau *Ordemann*: „US Megaports-Initiative“;

da die USA weiterhin bilaterale Vereinbarungen mit den größten Häfen zu einzelnen Bereichen zu schließen versuchen, bleibt dieses Thema aktuell;

(6) Herr *Maercker*: „HELCOM – Aufgaben und Tätigkeit im Bereich Schiffssicherheit“;
Prof. Dr. *Ehlers* hat seine Bereitschaft signalisiert, zu diesem Thema bei Bedarf vorzutragen, derzeit ist dieses Thema aber nicht dringlich; inwieweit es für den Ausschuss überhaupt relevant ist, wird demnächst eruiert.

(7) Prof. *Lagoni*: „Anrechnung von Wegekosten in der Seeschifffahrt und Anlastung und Preisbildung von ISPS-Kosten“;

dieser Themenbereich ist hochaktuell und soll in einer der nächsten Sitzungen behandelt werden;

(8) Prof. *Holocher*: „Arbeitsbedingungen in Häfen / Die ILO und die Häfen“;

von Interesse wäre diesbezüglich vor allem die Darstellung möglicher einheitlicher Vorgaben der ILO für die Arbeit in den Häfen;

(9) Kapt. *Weber*: „Rechtliche Behandlung von Traditions- und Museumsschiffen in Seehäfen“;

Herr Kapt. *Weber* schlägt vor, die verschiedenen einschlägigen Rechtsvorschriften auf nationaler und internationaler Ebene für Traditions- und Museumsschiffe einmal näher darzustellen (unter besonderer Berücksichtigung des Museumsschiffes Cap San Diego);

(10) Frau *Mellwig*: „Änderung des europäischen Zollkodex“;

das Thema soll bei Bedarf in einer der nächsten Sitzungen behandelt werden;

(11) Herr *Meenke*: „Befahrensregeln für Sport- und Freizeitschifffahrt auf Bundeswasserstraßen und in den Häfen“;

dieses Thema ist in der Praxis von großer Bedeutung und soll somit zukünftig im Rahmen des Hafenrechtsausschusses erörtert werden;

(12) Herr *Meenke*: „Rechtliche Probleme der Stromversorgung von Schiffen in Häfen“;

derzeit ist die Stromversorgung von Schiffen in Häfen „aus der Steckdose“ ein intensiv diskutiertes Thema mit Blick auf die Notwendigkeit der Verringerung von schädlichen Immissionen in Häfen, in der Praxis sind aber eine Vielzahl von Problemen zu überwinden (unterschiedliche Standards, Kapazitäten etc.);

c) Regularien (Besetzung des Hafenrechtsausschusses)

Der Vorsitzende informiert die Anwesenden darüber, dass Herr Hubertus *Ritzke* aus dem Hafenrechtsausschuss ausgeschieden ist und nunmehr Herr Rechtsanwalt Burkhard *Marcinkowski*, neuer Hauptgeschäftsführer des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e.V., dem Hafenrechtsausschusses angehört. Als neue Mitglieder des Hafenrechtsausschusses begrüßt der Vorsitzende zudem Frau Wiebke *Mellwig*, Behörde für Wirtschaft und Arbeit, Hamburg, Herrn Dr. Thomas *Brinkmann*, Rechtsanwalt in der Sozietät Dr. Schackow & Partner, Bremen, sowie Herrn Dr. Jörn *Augner*, Justiziar der Hamburg Port Authority (HPA) und Nachfolger von Herrn *Maercker*, der weiterhin dem Ausschuss angehört. Frau *Mellwig*, Herr Dr. *Brinkmann* und Herr Dr. *Augner* werden sodann einstimmig per Konsens in den Vorstand optiert.

d) Ernennung eines neuen Vorsitzenden

Der Vorsitzende gibt bekannt, dass er Ende des Monats September 2006 in den Ruhestand treten wird. Es sei daher geboten, den Vorsitz niederzulegen; auch laut HTG-Satzung solle der Vorsitzende eines Ausschusses im Berufsleben aktiv sein. Der Vorsitzende erklärt, dass sich Herr Dr. Thomas *Brinkmann*, Rechtsanwalt und Partner der Sozietät Dr. Schackow und Partner in Bremen, bereit erklärt hat, den Vorsitz zu übernehmen. Damit sei eine Lösung gefunden worden, die sicherstelle, dass die Kontinuität in der Ausschussarbeit gewahrt bleibe. Herr Dr. Brinkmann habe über ein seerechtliches Thema promoviert und sei beruflich im See- und Seehandelsrecht in vielerlei Hinsicht aktiv. Der Ausschuss solle auch weiterhin in Hamburg ansässig bleiben, die Sitzungen würden zukünftig voraussichtlich in den neuen Räumen der Hamburg Port Authority (HPA) in der Speicherstadt stattfinden. Nach der HTG-Satzung werde der Vorsitzende eines Ausschusses vom Vorsitzenden der HTG ernannt. Mit Herrn Dr. *Dücker* habe bereits ein Gespräch stattgefunden, in dem der HTG-Vorsitzende seine Zustimmung signalisiert habe. Der Ausschuss solle aber zunächst um seine Meinung gefragt werden. Sodann wird von den Mitgliedern des Hafenrechtsausschusses konsensual beschlossen, dass Herr Dr. *Brinkmann* zum neuen Vorsitzenden des Hafenrechtsausschusses der HTG und somit zum Nachfolger von Herrn Prof. Dr. *Lagoni* ernannt werden soll. Der bisherige Vorsitzende wird sein Amt nach der nächsten Hafenrechtstagung niederlegen, aber weiterhin Mitglied des Ausschusses bleiben.

e) Termin der nächsten Sitzung des Hafenrechtsausschusses 2006

Die nächste, **20. Sitzung** des **Hafenrechtsausschusses** soll am

Donnerstag, den 31. Mai 2007,

oder Donnerstag, den 24. Mai 2007, ab 10 Uhr 30,

stattfinden (der endgültige Termin wird durch den Vorstand festgelegt). Die Sitzung wird voraussichtlich in den neuen Räumlichkeiten der HTG bzw. Hamburg Port Authority in der Speicherstadt stattfinden, da das Seerechtsinstitut in das Rechtshaus umgezogen ist und nunmehr über keinerlei für Tagungen geeignete Räumlichkeiten mehr verfügt.

3. Aktuelle Stunde

- a) **Die Besteuerung des Verbrauchs von Dieselkraftstoff und Strom beim Hafenumschlag**
(Herr *Klaus Heitmann*, Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe, Hamburg)

Herr *Heitmann*, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), hält einen Vortrag über die in Deutschland anfallenden Energiesteuern beim Hafenumschlag (siehe hierzu die ausführliche Powerpoint-Präsentation von Herrn *Heitmann*).

In der nachfolgenden Diskussion betont Herr *Heitmann*, dass das Anliegen der Seehafenbetriebe aufgrund der andauernden Wettbewerbsbenachteiligung berechtigt und zudem auch finanzierbar sei angesichts der positiven wirtschaftlichen Entwicklung des Schifffahrtstandortes Deutschland. Herr *Maercker* und Herr *Weber* bringen ihr Unverständnis darüber zum Ausdruck, dass die EU die bestehenden Diskrepanzen bei der Besteuerung bislang nicht aufgegriffen habe, indem etwa wenigstens einheitliche Besteuerungsmargen (Mindeststeuersatz, Maximalsteuersatz) festgelegt worden seien. Herr *Heitmann* erklärt hierzu, dass es sich bei dieser Problematik um einen Sonder- bzw. Randbereich handle, der wohl nicht im vordringlichen Interesse der Kommission stünde. Deutschland müsse daher von den bestehenden Harmonisierungsspielräumen Gebrauch machen. Der bestehende Kostennachteil wirke sich natürlich auch auf die Entgeltgestaltung der deutschen Umschlagunternehmen aus.

Herr *Meenke* meint, dass es angesichts des derzeitigen Booms in der Hafenwirtschaft schwierig sein könnte, mit diesem Anliegen durchzudringen. Herr *Heitmann* betont, dass die gegebenen Wachstumschancen in vollem Umfang genutzt werden müssten, und dass dies eben nur bei einheitlichen Wettbewerbsbedingungen möglich sei – ansonsten könnten die deutschen Seehäfen keinen höheren Marktanteil erobern, sondern lediglich mit dem Markt wachsen, was sich für den Wirtschaftsstandort Deutschland nachteilig auswirke. Der Vorsitzende stellt abschließend fest, dass der Hafenwettbewerb maßgeblich von Regeln beeinflusst werde, deren Entwicklung und Ausgestaltung die Häfen nicht selbst in der Hand hätten.

b) Die Elbvertiefung

- **Technische Aspekte (Herr BauDir. *Jörg Osterwald*, WSD-Nord, Kiel)**
- **Rechtsfragen der Planung (Herr RDir. *Hans Seidel*, WSD-Nord, Kiel)**

Zunächst trägt Herr BauDir. *Osterwald* von der WSD-Nord in Kiel zu den grundsätzlichen Aspekten der geplanten weiteren Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe vor (zu den Folien, auf die im folgenden Text Bezug genommen wird, siehe die separate Powerpoint-Präsentation von Herrn *Osterwald*).

Herr *Osterwald* geht zunächst auf die Erfolgsgeschichte der Containerschifffahrt mit ihren enormen Wachstumsraten in den letzten Jahren ein (siehe Folie 01). Das Wachstum beim Stückgutumschlag im Hamburger Hafen habe in den Jahren 2000 bis 2005, also seit der letzten Fahrrinnenanpassung, im Mittel 13,7 Prozent betragen. Im Bereich des Containerumschlages bzw. der Hafenwirtschaft in Hamburg sei von einem (unmittelbaren und mittelbaren) Beschäftigungszuwachs von insgesamt ca. 9.000 Arbeitsplätzen auszugehen (siehe Folie 02). Die Containerschiffe würden immer größer, was auch zu einem immer größeren Tiefgang dieser Schiffe führte. Bereits im Bau seien Containerschiffe mit 12.000 TEU oder sogar noch mehr (siehe Folie 03).

Der maximale Schiffstiefgang seit der vorherigen Fahrrinnenanpassung 1999 liege bei 12,50 Meter tideunabhängig (vorher 11,50 Meter) bzw. 13,50 Meter tideabhängig auslaufend (vorher 12,50 Meter). Als Bemessungsschiff für die Fahrrinnenanpassung 1999 sei ein Containerschiff der 3. und 4. Generation mit einer Kapazität von maximal 5.000 TEU, einer Länge von maximal 300 Metern, einer Breite von 32,20 Metern und einem Tiefgang von 13,50 Metern zu Grunde gelegt worden. Als Bemessungsschiff für die geplante weitere Fahrrinnenanpassung werde nunmehr ein Containerschiff der sog. 5. und 6. Generation mit einer Kapazität von bis zu 8.700 TEU, einer Länge von maximal 350 Metern, einer Breite von 46,00 Metern und einem Tiefgang von 14,50 Metern herangezogen. Damit wäre der Hamburger Hafen in der Lage, auch weiterhin konkurrenzfähig zu bleiben und eine Vielzahl großer Containerschiffe der Post-Panamax-Klasse abzufertigen.

Der Antrag auf eine weitere Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe sei von der Freien und Hansestadt Hamburg am 27. Februar 2002 beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) gestellt worden. Für die technische Detailplanung und die Auswahl der gewählten Zielvariante seien vier Kriterien maßgeblich:

1. Zunächst müsse das Ausbauziel bedarfsgerecht erreicht werden.
2. Darüber hinaus seien die technischen und nautischen Randbedingungen sowie die Sicherheit der Schifffahrt zu berücksichtigen. Die derzeit sehr hohe Sicherheit auf der Elbe (fachgerechte Trassierung gestützt durch das Verkehrssicherungssystem Elbe und das Lotswesen) müsse unbedingt auch weiterhin gewährleistet sein.
3. Ein weiteres Kriterium sei, dass hydrologische und ökologische Beeinträchtigungen soweit wie möglich vermieden werden müssten.
4. Und schließlich solle die gewählte Variante ein volkswirtschaftliches Kosten-Nutzungsverhältnis mit einer möglichst hohen Rentabilität aufweisen.

Herr *Osterwald* geht nachfolgend auf die Solltiefe der geplanten Zielvariante ein (siehe Folie 04). Insgesamt betrage die anfallende Ausbaubaggermenge rund 38 Millionen m³. Nahe der Hamburger Landesgrenze sei eine „Begegnungsstrecke“ mit einer Breite von 385 Metern für besonders große und breite Schiffe geplant (siehe Folie 05). Als Planungsmaximen bei der Fahrrinnenanpassung stünden die Minimierung der hydrologischen Ausbaufolgen, eine Stützung der Ökologie und die Erhaltung des bestehenden Deichsicherheitsstandards im Mittelpunkt. Ziele des integrierten Strombaukonzeptes seien die Minimierung von ausbaubedingten Wasserstandsänderungen, die langfristige Reduzierung der Unterhaltungsbaggermengen, eine Verbesserung der Ufersicherung an erosionsgefährdeten Böschungen sowie die Vermehrung von Flachwasserbereichen mit ihren wertvollen Lebensräumen sowie gutem Lichteinfall und Sauerstoffeintrag.

Das integrierte Strombaukonzept werde insbesondere durch die Verwendung des Ausbaubaggergutes umgesetzt. Schwerpunktmäßig sei die Verbringung des Ausbaubaggergutes in Unterwasserablagerungsstellen des Mündungs- bzw. Außenbereich der Elbe vorgesehen. Als Tideenergie dämpfende Maßnahme sei erstmalig im größeren Maßstab eine Anhebung des Meeresbodens im Bereich der Medemrinne Ost und vor dem Neufelder Watt von ca. 6 auf 3 Meter Wassertiefe geplant. Diese Maßnahme wirke als dämpfendes Element durch eine höhere Rauigkeit und Teilreflektor und bewirke dadurch beispielsweise eine Verringerung der Wasserstandsentwicklungen im oberhalb der Maßnahme liegenden Bereich der Tideelbe und somit des Tiedehubes, der ansonsten durch die Vertiefung weiter erhöht würde.

Herr *Osterwald* erklärt, dass sich die Ergebnisse der Voruntersuchung bestätigt hätten: Eine weitere Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe sei aus hydrologischer Sicht machbar, hochwasserneutral, ökologisch vertretbar (laut Umweltrisikoeinschätzung: „mittleres Umweltrisiko“) und volkswirtschaftlich hoch

rentabel (Nutzen-Kosten-Verhältnis: 12,0). Deichsicherheit und Hochwasserschutz seien auch bei der geplanten weiteren Fahrrinnenanpassung gewährleistet, diesbezüglichen Bedenken seien bei der Planung Rechnung getragen worden.

Ein ökologisches und ökonomisches Problem stelle die zunehmende Verschlickung der Häfen und Nebenelben dar. Der Trend zur Verschlickung sei grundsätzlich natürlichen Ursprungs, aber auch durch die antropogenen Veränderungen in den letzten Jahrzehnten beeinflusst worden. Hierzu zählten die Fahrrinnenvertiefungen und die dadurch bewirkte Verstärkung/Veränderung der Tidedynamik sowie die drastisch verkürzte Deichlinie (von 1.200 Kilometern im Jahre 1962 auf nur noch 602 Kilometer bis 1979), die einen Verlust von potentiellen Überflutungs- und Sedimentationsflächen bei Hochwasser und Sturmfluten bewirkt habe (in Schleswig-Holstein um 75% von 197 km² auf 49 km²). Dem müsse zukünftig verstärkt entgegen gewirkt werden, auch weil die Kosten für die Entschlickung des Hafenbereiches drastisch angestiegen seien.

Verstärkte Schäden durch schiffserzeugte Belastungen (Absenk und Schwell) seien durch die Fahrrinnenanpassung dann nicht zu befürchten, wenn die jeweilige Schiffsgeschwindigkeit orts- und situationsgerecht angemessen gewählt werde. Dieses Problem sei in der Planung hinlänglich berücksichtigt worden, indem man für die verschiedenen Bereiche jeweils verschiedene Entwurfsgeschwindigkeiten zugrunde gelegt habe und dafür die jeweils auftretenden Belastungen modellhaft simuliert worden seien. Man sei dabei im Wesentlichen zu den gleichen Entwurfsgeschwindigkeiten wie 1999 gelangt. Ein Problem könne in der Praxis lediglich bei der Einhaltung der jeweils angemessenen Geschwindigkeit entstehen. An der Optimierung der Überprüfung und ggf. Ahndung von Verstößen werde gearbeitet.

Abschließend berichtet Herr *Osterwald* über den derzeitigen Stand und weiteren zeitlichen Ablauf der geplanten weiteren Fahrrinnenanpassung. Mit seinem Beschluss vom 15. September 2004 habe das Bundeskabinett einen „Uneingeschränkten Planungsauftrag“ für die Hauptuntersuchung der Fahrrinnenanpassung erteilt. Der vorgesehene zeitliche Ablauf sehe wie folgt aus: Die Hauptuntersuchung (inklusive UVU und FFH-VU) laufe derzeit, der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens werde voraussichtlich noch im Sommer 2006 gestellt. Mit optionalen vorgezogenen Teilmaßnahmen sei (vorbehaltlich der Zustimmung des BMVBS) im Sommer 2007 zu rechnen. Man gehe davon aus, dass der Baubeginn der Hauptmaßnahmen frühestens Ende 2007 erfolgen könne, mit dem Abschluss der Bauarbeiten sei dann Ende 2009 zu rechnen.

Im Anschluss erläutert Herr RDir. *Seidel* von der WSD-Nord in Kiel einige interessante Rechtsfragen der Planung im Zusammenhang mit der Elbvertiefung.

Herr *Seidel* betont, dass vor dem Beginn des Ausbaus die rechtlichen Voraussetzungen hierfür geschaffen werden müssten. Das sei der Planfeststellungsbeschluss. Dem gehe ein rechtlich anspruchsvolles Planfeststellungsverfahren voraus. Planfeststellungsverfahren seien an sich nichts Neues. Es habe sie schon im Preußischen Enteignungsgesetz von 1874 gegeben. Anders als früher seien Planfeststellungsverfahren heute aber deutlich umfangreicher und in der Durchführung schwieriger. So umfasste der Planfeststellungsbeschluss zum Fahrrinnenausbau aus den 70er Jahren weniger als 20 Seiten. Der Beschluss vom 22.02.1999 zur letzten Fahrrinnenanpassung habe hingegen bereits 460 Seiten umfasst. Wegen des enormen Umfangs dauerten die Planfeststellungsverfahren heute in der Regel auch wesentlich länger. Der Grund hierfür läge darin, dass die betroffene Bevölkerung heute wesentlich sensibler auf Baumaßnahmen reagiere. Dies gelte insbesondere auch für deren Umweltauswirkungen. Hinzu komme, dass die zu beachtenden, zahllosen Rechtsvorschriften ständig zunähmen.

Eine Fülle von Belangen sei zu berücksichtigen. Zunächst seien Behörden, Betroffene und Verbände umfangreich zu beteiligen. Schließlich sei im Rahmen der Planfeststellung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Der Größe des Aufwandes für ein derartiges Großverfahren entsprechend sei natürlich auch die Anzahl der Fehlerquellen, die vor Gericht zu einem Baustopp führen könnten. Entscheidungen der Verwaltungsgerichte aus den letzten Jahren zugunsten der Kläger – insbesondere in einstweiligen Rechtsschutzverfahren – machten deutlich, dass Planfeststellungsverfahren für große Investitionsvorhaben mit der notwendigen Gründlichkeit und Sorgfalt durchgeführt werden müssten.

Die Besonderheiten bei dem nunmehr anstehenden Verfahren beständen laut Herrn *Seidel* insbesondere darin, dass die Ausbaustrecke insgesamt 126 km lang sei und in drei Bundesländern liege. Hinzu komme, dass die Verwaltung der Bundeswasserstraße Elbe im Bereich Hamburg seit 1921 von der Hansestadt selbst wahrgenommen werde, was ständige Abstimmungen erforderlich mache und das Verfahren zusätzlich verkompliziere. So seien zur Durchführung der einheitlichen Maßnahme mit einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) und einem Landschaftspflegerischen Begleitplan formell zwei Planfeststellungsverfahren mit zwei unterschiedlichen Planfeststellungsbehörden und zwei unterschiedlichen Ausbauunternehmern erforderlich. Letztere hätten zur Vereinfachung der Verfahren das Projektbüro Fahrrinnenanpassung mit der Durchführung der Planung beauftragt.

Die Planfeststellungsverfahren würden für die Elbe im Bereich Schleswig-Holsteins und Niedersachsens, die sog. Bundesstrecke, von der WSD Nord und in der sog. Delegationsstrecke innerhalb Hamburgs von der Behörde für Wirtschaft und Arbeit durchgeführt. Dies geschehe natürlich in enger Abstimmung.

Bevor es zur eigentlichen Planfeststellung komme, hätten die Ausbauunternehmer, die Herr *Seidel* im folgenden als Träger des Vorhabens (TdV) bezeichnet, die Planunterlagen zu erstellen und eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) durchzuführen. Die UVU umfasse die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen einer Baumaßnahme auf die Umwelt. Um den Trägern des Vorhabens den Untersuchungsrahmen für die Umweltverträglichkeitsprüfung für das anstehende Planfeststellungsverfahren festsetzen zu können, hätten die Planfeststellungsbehörden Ende 2004 sog. Scoping-Termine mit dem Projektbüro, den Fachbehörden der Länder und den Fachverbänden durchgeführt und anschließend den Untersuchungsrahmen festgesetzt.

Nach Herstellung der Planunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitsuntersuchung würden die Träger des Vorhabens bei den Planfeststellungsbehörden einen Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens stellen. Nach dem derzeitigen Stand werde dies voraussichtlich noch in diesem Sommer der Fall sein. Das Planfeststellungsverfahren stelle einen Meilenstein bei der rechtlichen Planung der Fahrrinnenanpassung dar.

Die Planfeststellungsbehörden überprüften zunächst die Qualität der Planunterlagen im Hinblick auf die gesetzlichen Anforderungen. Der Zeitbedarf hierfür hänge entscheidend von der Qualität der Planunterlagen ab. Würden die gesetzlichen Anforderungen erfüllt, dann veranlassten die Planfeststellungsbehörden folgendes : Sie leiteten den Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt werde, die Planunterlagen zur Stellungnahme zu. Sie gäben den anerkannten Naturschutzverbänden die Gelegenheit zur Äußerung und Einsichtnahme in die einschlägigen Sachverständigengutachten und übersenden die Unterlagen den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirke. Diese hätten dann die Pläne einen Monat lang zur Einsichtnahme durch die Öffentlichkeit auszulegen. Bis zwei Wochen nach Ende der Auslegungszeit habe die Öffentlichkeit Zeit, Einwendungen gegen das Vorhaben zu erheben. Danach eingehende Einwendungen seien ausgeschlossen.

Die Einwendungen und Stellungnahmen würden bei der Planfeststellungsbehörde gesammelt, geprüft und dem Träger des Vorhabens zur Stellungnahme übersandt. Daran anschließend erfolge die Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen

mit den jeweiligen Verfassern und den Trägern des Vorhabens sowie deren Gutachtern. Dies solle nach den gesetzlichen Vorgaben innerhalb von drei Monaten nach Ende der Einwendungsfrist erfolgen. Der Zeitbedarf für die Erörterung hänge natürlich entscheidend von der Menge und vom Inhalt der Einwendungen ab.

Beim letzten Planfeststellungsverfahren für die Anpassung der Elbe an die Containerschifffahrt seien rund 650 Einwendungen und Stellungnahmen mit ca. 1.500 Einzelargumenten eingegangen. Der Umfang einzelner Einwendungen habe mehr als 100 Seiten betragen. Formulareinwendungen habe es nur wenige gegeben. Ein Satz Planfeststellungsunterlagen habe 37 DIN-A4-Ordner umfasst, davon hätten 28 Ordner allein die Umweltverträglichkeitsuntersuchung mit 50 Gutachten beinhaltet. Es hätten insgesamt sieben Erörterungstermine stattgefunden, einer in Hamburg, drei in Niedersachsen und drei in Schleswig-Holstein.

Wenn die Erörterung abgeschlossen und alles entscheidungserheblich Material vorhanden sei, könne die Planfeststellungsbehörde den Entwurf eines Planfeststellungsbeschlusses erarbeiten. Zu diesem Entwurf hole sie das Einvernehmen der zuständigen Landesbehörden ein. Der Bund sei verpflichtet, bei allen Maßnahmen, welche die Belange der Wasserwirtschaft und der Landeskultur berührten, das Einvernehmen des jeweils von der Maßnahme betroffenen Bundeslandes einzuholen. Einvernehmen bedeute hier, dass die drei betroffenen Länder (Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Hamburg) der geplanten Maßnahme im Hinblick auf die wasserwirtschaftlichen und landeskulturellen Belange zustimmen müssten. Täten sie das nicht, könne der Planfeststellungsbeschluss nicht erlassen werden. Hier sei natürlich ein breiter Raum für Forderungen der Länder. Da die Länder durch Verweigerung des Einvernehmens den Planfeststellungsbeschluss praktisch verhindern könnten, habe der Bund bislang immer versucht, sich auch bezüglich sachfremder Forderungen - wie z.B. der Ökologie – mit den Ländern zu einigen.

Nach Erklärung des Einvernehmens könne der Planfeststellungsbeschluss erlassen werden. Mit dem Planfeststellungsbeschluss werde die Zulässigkeit des Vorhabens in allen öffentlich-rechtlichen Belangen festgestellt. Wegen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses seien daneben andere Genehmigungen nicht mehr erforderlich.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss könne innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim zuständigen Obergericht erhoben werden. Es gebe derzeit zwei Instanzen: das Obergericht und das Bundesverwaltungsgericht. Verstreiche die Klagefrist, ohne dass eine Klage erhoben

worden wäre, sei man am Ziel und der Planfeststellungsbeschluss nicht mehr anfechtbar. Es könne also gebaut werden. Sei dagegen eine Anfechtungsklage erhoben worden, so habe diese grundsätzlich aufschiebende Wirkung, was für die Praxis bedeute, dass nicht gebaut werden dürfe. Neu sei bei dem anstehenden Verfahren, dass die anerkannten Naturschutzverbände seit 2002 ein Klagerecht gegen Verwaltungsakte und damit auch Planfeststellungsbeschlüsse des Bundes hätten.

Sofern ein besonderes Interesse am sofortigen Baubeginn bestehe, das höher zu bewerten sei als das Rechtsschutzinteresse des Klägers, könne die Planfeststellungsbehörde die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses anordnen. Dies sei beim Beschluss von 1999 für die Fahrrinnenanpassung der Elbe für die Containerschifffahrt geschehen. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung bewirke, dass Klagen keine aufschiebende Wirkung hätten, es dürfe also trotz Klageerhebung gebaut werden. Allerdings könne die Anordnung der sofortigen Vollziehung ihrerseits auch wieder angegriffen werden, mit einem Antrag bei Gericht auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage im einstweiligen Rechtsschutzverfahren.

Herr *Seidel* berichtet, dass zur Zeit ein Gesetz zur Vereinfachung und Beschleunigung von Zulassungsverfahren für Verkehrsprojekte in Vorbereitung sei, das noch 2006 in Kraft treten solle. Dieses Gesetz werde auch Auswirkungen haben auf das nun anstehende Planfeststellungsverfahren zur Anpassung der Elbe an die Containerschifffahrt. Aus den Bestimmungen des geplanten Gesetzes ergebe sich, dass für den Elbeausbau nur das Bundesverwaltungsgericht in erster und letzter Instanz zuständig sei. Ferner sei künftig eine besondere Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses bei Verkehrsprojekten wie der Fahrrinnenanpassung nicht mehr erforderlich, weil die sofortige Vollziehung gesetzlich ohnehin vorgesehen sei. Darüber hinaus müssten zukünftig auch Vereine – wie schon heute jeder betroffene Bürger – ihre Stellungnahmen innerhalb von zwei Wochen nach dem Ende der einmonatigen Auslegungsfrist von Plänen vorbringen.

Inhaltliche Schwerpunkte der rechtlichen Prüfung würden nach den Erkenntnissen im Zusammenhang mit der rechtlichen Abarbeitung der Folgen aus der Fahrrinnenanpassung von 1999/2000 voraussichtlich die Themen Deichsicherheit und Hochwasserschutz, Verschlickung von Häfen und Nebenelben, Schäden durch Schiffsschwell und die Unterbringung von Baggergut bilden

Abschließend geht Herr *Seidel* noch auf den Zeitbedarf für das Planfeststellungsverfahren ein. Den Zeitbedarf für ein normales, aber gut laufendes

Planfeststellungsverfahren, d.h. ein Verfahren ohne Klagen und sonstigen erheblichen Widerstand im Verfahren, könne man mit ca. 1 ½ Jahren ansetzen. Bei der letzten Fahrrinnenanpassung seien etwa 20 Monate angesetzt worden, dank guter Vorbereitung und optimaler Unterstützung sei man aber schließlich mit 18 Monaten ausgekommen. Herr *Seidel* erklärt, dass er nunmehr seit 16 Jahren die Planfeststellungsbehörde der WSD Nord leite. Aus seinen Erfahrungen könne er sagen, dass ein erfolgreiches und insbesondere auch möglichst kurzes Verfahren eine gründliche Vorbereitung und ein sorgfältiges Abarbeiten der einzelnen Verfahrensschritte voraussetze.

In der anschließenden Diskussion wirft Herr *Maercker* die Frage auf, ob angesichts der komplizierten rechtlichen Struktur des Vorhabens der Fahrrinnenanpassung mit zwei Planfeststellungsverfahren, zwei Vorhabenträgern und zwei Ausbauunternehmern jedenfalls für die Zukunft nicht auch der Abschluss eines Staatsvertrages denkbar sei, um bei einer ggf. weiteren erforderlichen Fahrrinnenanpassung ein einheitliches Verfahren zu gewährleisten. Herr *Seidel* betont, dass den Betroffenen keine Nachteile durch das doppelte Verfahren entstehen dürften, so dass Einwendungen jeweils für beide Verfahren Geltung hätten. Ein Staatsvertrag sei in diesem Fall zwar denkbar, würde aber wohl am Bund scheitern, der dann möglicherweise auf einer Rückdelegation des von Hamburg verwalteten Teils der Bundeswasserstraße Elbe bestehen könnte.

**c) Die neue Bremische Hafengebührenordnung
(Frau *Bettina Linkogel*, Senator für Wirtschaft und Häfen, Bremen)**

Frau *Linkogel* gibt nachfolgend einen Überblick über die neue Bremische Hafengebührenordnung (HGebO). Die neue Hafengebührenordnung sei mittels der Verordnung zur Änderung der Bremischen Hafengebührenordnung vom 15. März 2006 eingeführt worden und am 1. April 2006 in Kraft getreten. Sie löse die Bremische Hafengebührenordnung vom 2. Dezember 1976 ab, die die Hafengebührenordnungen von Bremen und Bremerhaven in einer Verordnung zusammengefasst habe und mehrfach überarbeitet worden sei.

Eine Novellierung der Bremischen Hafengebührenordnung sei aus mehreren Gründen dringend erforderlich geworden: Zum einen sei eine Anpassung an die veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen notwendig gewesen. So habe eine Anpassung an

das zum 1. Januar 2001 in Kraft getretene Bremische Hafenbetriebsgesetz erfolgen müssen, nach dessen § 17 Dritte mit der Festsetzung durch Bescheid und Einziehung der Hafengebühren von der zuständigen Behörde beliehen werden könnten. Bremenports sei seit der Gründung am 1. Januar 2002 mit dieser Aufgabe vom Senator für Wirtschaft und Häfen beliehen worden.

Darüber hinaus habe auch eine Anpassung an die Veränderungen bzw. Entwicklungen in der Hafenwirtschaft sowie den Schiffsverkehren erfolgen müssen. Gleichzeitig sei es – noch mehr als bisher – notwendig gewesen, aufgrund der Kooperation von Bremischen mit Hamburgischen Umschlagunternehmen auch die Wettbewerbssituation zu Hamburg zu berücksichtigen, explizit die geltenden Hamburger Hafentarife. Die bisherigen Bremer Hafentarife seien im Vergleich z.T. zu teuer (insbesondere für die Segmente deutscher Küstenverkehr und kleiner Europaverkehr) und zu unflexibel gewesen.

Die neue HGebO sei redaktionell komplett überarbeitet und neu strukturiert worden (unter Berücksichtigung aller vorherigen Änderungen). Sie gliedere sich nunmehr in vier Abschnitte: Allgemeines, Gebühren und Nebengebühren, Hafenlotsgeld und sonstige Bestimmungen. Der Gesetzestext sei gekürzt und sprachlich neu gefasst worden. Die Trennung von Verordnungstext und Gebührenverzeichnis/-tabelle als Anlage zur HGebO habe man aufgehoben, die Gebührentabelle sei vielmehr als Bestandteil der jeweiligen Gebührevorschrift in den Text integriert worden. Die Arbeit mit der HGebO sei hierdurch erheblich vereinfacht und erleichtert worden, die Gebührenordnung insgesamt übersichtlicher und anwendungsfreundlicher, was insbesondere für die Kunden der bremischen Häfen von Interesse sei. Die Verordnung sei im Internet (auch in englischer Übersetzung) veröffentlicht worden.

Analog zum Bremischen Hafenbetriebsgesetz und zur Bremischen Hafenordnung enthalte auch die HGebO nunmehr einen eigenen Paragraphen mit Definitionen der verwendeten Rechtsbegriffe (§ 2 HGebO). Sie verbesserten das Verständnis, zudem könnten so Wiederholungen innerhalb der einzelnen Vorschriften vermieden werden. Das bremische Hafengebiet werde innerhalb der HGebO nur noch in zwei Hafengruppen unterteilt (§ 1 HGebO): Hafengruppe 1 (Bremen-Stadt) und Hafengruppe 2 (Bremerhaven), wobei diese Unterteilung lediglich für die Erhebung bzw. Abrechnung der Gebühren relevant sei.

Als Fahrtgebiete würden nunmehr vier Gebiete unterschieden: Binnenverkehr, Feeder-/ Short Sea Verkehr, Europaverkehr und Überseeverkehr (§ 2 Nr. 16 HGebO). Das Fahrtgebiet Feeder-/ Short Sea Verkehr trage der Entwicklung dieser Verkehre in den letzten Jahren Rechnung. Dieses Fahrtgebiet beinhalte Verkehre mit den deutschen Seehäfen und Häfen des Nord- und Ostseegebiets im Liniendienst (vormals „Deutscher Küstenverkehr“ und „Kleiner Europaverkehr“, § 4 Nr. 4 und 3 HGebO alt). Dieses Fahrtgebiet sei von eminenter Bedeutung, da es sich im Short Sea- bzw. „from road to sea“-Bereich befände. Frau *Linkogel* berichtet, dass Pendelverkehre zwischen Bremerhaven und Hamburg bisher aufgrund des unterschiedlichen Tarifs in Bremerhaven fast 50% mehr an Hafengebühren als in Hamburg zahlen hätten müssen. Neben der Veränderung des Fahrtgebietes als solchem sei eine Orientierung der Raumgebühr an dem geltenden Hamburger Tarif dringend geboten gewesen, um diesen Wettbewerbsnachteil der bremischen Häfen zu beseitigen. Darüber hinaus könnten verkehrspolitische Zielsetzungen wie „from road to sea“ Dank dieser Maßnahme besser in der Praxis umgesetzt werden.

Das neue Fahrtgebiet „Europaverkehr“ orientiere sich an den bestehenden Grenzen der EU und beinhalte zusätzlich die Häfen Islands und der übrigen Mittelmeeranrainerstaaten. „Überseeverkehr“ beinhalte die Verkehre mit den übrigen Destinationen.

Frau *Linkogel* betont, dass gleichzeitig eine Anhebung der Raumgebühr um 9,0% unumgänglich geworden sei – die letzte Erhöhung sei zum 1. Oktober 1998 (um 3,9%) erfolgt. In der Zwischenzeit habe Bremen immense Investitionen in die Hafeninfrastruktur und den Hafenausbau getätigt bzw. begonnen. Diese Maßnahmen, sowie die Hafenerhaltung, würden auch aus der Raumgebühr finanziert. Hamburg habe die Raumgebühr zum 1. Januar 2006 um 7,0% erhöht (davor zuletzt zum 1. Januar 1998). Eine Erhöhung der Raumgebühr sei in der Vergangenheit stets unter Berücksichtigung der Verhältnisse in Hamburg erfolgt. Seit der Gründung von EUROGATE und der dadurch bedingten engen Zusammenarbeit dieses Umschlagunternehmens zwischen Bremen und Hamburg würden die Kosten dieser beiden Häfen besonders intensiv verglichen. Trotz der Anhebung der Raumgebühr um 9,0%, die nicht für die Fahrtgebiete Feeder-/ Short Sea Verkehr und Europaverkehr gelte, für die die Hafengebühren im Ergebnis erheblich reduziert worden seien, bleibe Bremen insgesamt bei der Raumgebühr unter dem vergleichbaren Tarif von Hamburg.

Da die Erhöhung der Raumgebühr alleine noch nicht zur Kompensation der Mindereinnahmen an Hafengebühren durch die Neustrukturierung der Fahrtgebiete ausgereicht hätte, werde die Kappungsgrenze bei der Raumgebühr zum 1. Oktober 2006 von 60.000 auf 80.000 BRZ angehoben. Bisher sei die Raumgebühr bis maximal 60.000 BRZ berechnet worden, d.h. auch größere Schiffe zahlten nur bis zu einer Bemessungsgrundlage von 60.000 BRZ. Diese Regelung habe in den bremischen Häfen seit dem 4. Juli 1996 gegolten. Frau *Linkogel* erklärt, dass Hamburg zum 1. November 1982 erstmals eine Kappungsgrenze von 70.000 BRT eingeführt habe und diese 1983 in Hamburg auf 80.000 BRZ hoch gesetzt worden sei. Aufgrund der Entwicklung der Schiffsgrößen sei eine Anhebung der Kappungsgrenze bei der Raumgebühr analog zur geltenden Kappungsgrenze in Hamburg in den bremischen Häfen dringend geboten gewesen. Die Mehreinnahmen dienten ebenfalls dem Hafenausbau und der –unterhaltung.

Sodann geht Frau *Linkogel* detaillierter auf einzelne Bestimmungen der neuen HGebO ein, zunächst auf die Begriffsbestimmungen in § 2 HGebO. Die Definitionen von Seegrenzen, Fahrzeugen im See- und Binnenverkehr (§ 2 Nr. 5 bis 8 HGebO) sowie des Fahrplanmäßigen Linienverkehrs (§ 2 Nr. 17 HGebO) seien in der alten Fassung der HGebO in den „Berechnungsmaßstäben“ (§ 3 HGebO alt) geregelt gewesen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit seien sie nun in die Begriffsbestimmungen aufgenommen worden. Neu seien die Definitionen für „Hafenfahrzeuge“, „Traditionsschiffe“ und „Sportfahrzeuge“ (§ 2 Nr. 9 bis 11 HGebO).

Auch die Einteilung der Fahrtgebiete (§ 2 Nr. 16 HGebO, vorher § 4 HGebO alt) sei neu geregelt worden. Das Fahrtgebiet „Binnenverkehr“ habe für die Gebührenerhebung derzeit keine Relevanz, bleibe aber für die Erhebung von statistischen Daten erhalten. Das Fahrtgebiet „Feeder-/ Short Sea Verkehr“ fasse die bisherigen Fahrtgebiete „Deutscher Küstenverkehr“ und „kleiner Europaverkehr“ zusammen. Das Fahrtgebiet „Europaverkehr“ beinhalte alle übrigen Häfen innerhalb Europas analog der Staaten die der Europäischen Gemeinschaft angehörten (die nicht im Bereich Feeder-/ Short Sea Verkehr“ lägen), einschließlich Island und der übrigen Mittelmeeranrainerstaaten. Das Fahrtgebiet „Überseeverkehr“ umfasse alle sonstigen Häfen.

Ebenfalls neu seien die Definitionen für „Spezialverkehr“ und „Schüttgut“ (§ 2 Nr. 19 und 20 HGebO), die mit einer entsprechenden Raumgebühr in § 6 HGebO korrespondierten.

Die „Berechnungsmaßstäbe“ in § 3 HGebO definierten die Grundsätze für die Erhebung aller in der HGebO genannten Hafengebühren. Wiederholungen in den Einzelbestimmungen zu den Gebühren und Nebengebühren würden vermieden, die Vorschriften seien überarbeitet und gekürzt worden. Die Absätze 6 bis 8 von § 3 HGebO beinhalteten Regelungen, die in der bisherigen HGebO in der Raumgebühr Tabelle (Anlage 1 zur HGebO alt) aufgeführt gewesen seien. Aus Gründen der Rechtssystematik seien sie nunmehr in diesen Paragraphen aufgenommen worden.

Frau *Linkogel* erklärt, dass Erhebung und Fälligkeit der Hafengebühren bisher in der HGebO in §§ 15 Abs. 1 und 17 (HGebO alt) geregelt worden seien. Aus Gründen der Rechtssystematik und Übersichtlichkeit seien diese Regelungen nun in einem gesonderten Paragraphen zusammengefasst worden, und zwar in § 4 HGebO (Erhebung und Fälligkeit der Hafengebühren).

Die Bestimmungen zur Raumgebühr seien in § 6 HGebO enthalten. Fahrzeuge im Seeverkehr, die in den Bremischen Häfen umschlagen, seien raumgebührenpflichtig. Der Gebührensatz werde für einen Zeitraum von 7 Tagen erhoben (bisher 2 Wochen). Die 2-Wochen-Frist resultiere noch aus der Zeit, als das Löschen der Ladung noch mehrere Tage in Anspruch genommen habe und nicht innerhalb von wenigen Stunden erfolgt sei. Eine Reduzierung des Zeitraums auf 7 Tage sei daher unschädlich. Die Raumgebühretabelle sei insgesamt neu strukturiert worden und orientiere sich jetzt an den Fahrtgebieten (vorher § 6 HGebO und Anlage 1 Ziff. 0 alt).

Im Feeder-/ Short Sea Verkehr sei die Raumgebühr an die Sätze von Hamburg angeglichen worden, d.h. in diesem Fall reduziert worden. Schiffe in dieser Destination zahlten in Hamburg bis 4.000 BRZ 2,80 Euro pro 100 BRZ, in Bremen jetzt 2,70 Euro pro 100 BRZ (vorher 4,35 Euro pro 100 BRZ!). Schiffe über 4.000 BRZ zahlten in Hamburg 5,70 Euro pro 100 BRZ, in Bremen nunmehr 5,50 Euro pro 100 BRZ (zuvor 9,05 Euro pro 100 BRZ!). Im neuen Fahrtgebiet „Europaverkehr“ sei die Raumgebühr für den Linienverkehr um knapp 40% reduziert worden.

Beide Maßnahmen seien dringend erforderlich. Zum einen werde im Bereich Feeder-/ Short Sea Verkehr der Missstand beseitigt, dass Pendelverkehr zwischen Bremerhaven/Bremen doppelt so teuer seien, wie von Hamburg aus kommend. Zum anderen sei die Unterscheidung der Fahrtgebiete in „Deutscher Küstenverkehr“, „Kleiner Europaverkehr“ und „Großer Europaverkehr“ wie in der HGebO alt schlichtweg nicht mehr zeitgemäß gewesen. Das neue Fahrtgebiet „Feeder-/ Short Sea Verkehr“ trage den verkehrspolitischen Zielen (from road to sea) Rechnung, das neue Fahrtgebiet „Europaverkehr“ beseitige die bisher vorgenommene Aufteilung Europas in „klein“ und „groß“ innerhalb der HGebO. Diese Anpassung sei ebenfalls zwingend erforderlich, da bisher z.B. Verkehre aus dem spanischen Hafen Vigo von der Raumgebühr her deutlich höher eingestuft waren als Verkehre aus einem französischen Atlantikhafen, obwohl sowohl Spanien als auch Frankreich Mitgliedstaaten der EU seien.

Abschließend geht Frau *Linkogel* noch auf den neuen § 8 HGebO (Nutzungsgebühr) ein. In dieser Vorschrift seien alle „Nutzungsgebühren“ zusammengefasst worden. Im Einzelnen gelte diese Vorschrift für Fahrgastschiffe, die nicht raumgebührenpflichtig seien, Hafenfahrzeuge, Barge, Bunkerboote, schwimmende Anlagen und Sportfahrzeuge (vorher geregelt in § 7 Abs. 3 und 5, §§ 12 und 13, Anlage 1 Ziff. 1, 5, 6 und 7 HGebO alt). Neu sei bei der Anlegegebühr eine Staffelung nach Benutzung, die bei häufigerer Nutzung der Anlagen eine Rabattierung beinhalte.

Frau *Linkogel* weist bei dieser Gelegenheit auf die Website von bremenports und die Website des Senators für Wirtschaft und Häfen hin, wo alle relevanten Informationen zur HGebO veröffentlicht würden.

Herr *Maercker* weist in der anschließenden Diskussion darauf hin, dass die Gebühren von bremenports (einer GmbH & Co. KG) erhoben würden und dass bremenports hierfür habe beliehen werden müssen. Er fragt, warum keine privatrechtliche Ausgestaltung vorgenommen worden sei bzw. nicht an eine Erhebung in Form von Entgelten gedacht worden sei. Frau *Linkogel* erklärt hierzu, dass dies aufgrund der speziellen rechtlichen Ausgestaltung der Bremischen Häfen und von bremenports als Sondervermögen rechtlich wohl nicht möglich sei, diese Frage sei jedenfalls geprüft und letztlich verworfen worden. Der Vorsitzende fragt nach den nach der HGebO vorgesehenen Ermäßigungen für Fahrgastschiffe und ob entsprechende Regelungen

auch in Hamburg existierten. Frau *Linkogel* erläutert, dass es sich hierbei um einen sehr hart umkämpften Markt handele und hier oftmals Verträge mit mehrjähriger Laufzeit bestünden. Die nun für die Bremischen Häfen geschaffenen Regelungen seien transparent und ihrer Auffassung nach unproblematisch. Herr *Meenke* merkt hierzu an, dass entsprechende Ermäßigungen seiner Ansicht nach in Hamburg nicht existierten und dass dies durchaus noch zu Auseinandersetzungen zwischen den Häfen führen könnte. Abschließend fragt der Vorsitzende, warum die Gebühren für Tankfahrzeuge derart hoch seien. Frau *Linkogel* erklärt, dass man hier die vorherigen Regelungen beibehalten hätte und die Bremischen Häfen kaum Verkehr in diesem Segment hätten.

4. Schwerpunktthemen

a) Die Bedeutung der Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG für die Häfen (Frau *Sonja Wild-Metzko*, Hamburg Port Authority, Hamburg)

Frau *Wild-Metzko* referiert zur Frage der praktischen Bedeutung der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) für die Häfen aus der Sicht der Hamburg Port Authority (HPA). Sie erklärt, dass sich die Hamburg Port Authority (HPA) seit 2003 intensiv mit der WRRL und den möglichen Folgen für den Hamburger Hafen beschäftige und versuche, an verschiedenen Stellen Themenfelder im Rahmen der Umsetzung dieser Richtlinie im Interesse des Hamburger Hafens aktiv zu besetzen.

Frau *Wild-Metzko* geht zunächst auf die Ziele und Strategien der WRRL ein. Die WRRL verpflichte die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union bis zum Jahr 2015, einen guten ökologischen und guten chemischen Zustand der Binnen- und Küstengewässer sowie des Grundwassers zu erreichen und sie enthalte zudem ein so genanntes „Verschlechterungsverbot“. Die WRRL arbeite mit einer EU-weit einheitlichen Umsetzungsstrategie, neuen Instrumenten und Methoden, die neben der Chemie vor allem biologische Qualitätsparameter wie Fische, Makrophyten, Makrozoobenthos und Plankton in den Vordergrund stellten, sowie einem konkreten Zeitplan, der auch Überprüfungen der jeweiligen Zielerreichungen der Mitgliedsländer durch die EU-Kommission vorsehe. Bis Ende 2003 habe die WRRL gemäß ihres Artikels 24 in nationales Recht umgesetzt werden müssen.

Die Verschmutzung durch prioritäre Stoffe solle schrittweise reduziert werden, bei prioritär gefährlichen Stoffen sollten Emissionen möglichst bis 2020 auf Null reduziert werden. Artikel 4 („Umweltziele“) der Richtlinie enthalte allerdings auch verschiedene Ausnahmen und Verlängerungen in Bezug auf das Erreichen von Zielen und Einhalten von Fristen.

Die WRRL fordere eine umfassende Information und Anhörung der Öffentlichkeit, die frühzeitig im Entwicklungsprozess einsetzen solle.

Statt, wie bisher in Deutschland, Gewässer nach einzelnen fachlichen Aspekten und als durch Verwaltungsbezirke abgegrenzte Gewässerabschnitte bewirtschaften zu lassen, solle der Wandel zu einer *flussgebietsorientierten* nachhaltigen Gewässerbewirtschaftung vollzogen werden, der auch dem Schutz der Meeresumwelt Rechnung trage. Die sich an die WRRL anlehende Meeresstrategie-Richtlinie, die ähnlich wie diese aufgebaut sei, läge bereits im Entwurf vor und sei derzeit in der Abstimmung mit den EU-Mitgliedsstaaten.

Eine nationale und internationale Koordination sei gefordert, jenseits bestehender Verwaltungsstrukturen und Staatengrenzen – dies stelle eine besondere Herausforderung für die föderale Wasserwirtschaft in Deutschland dar. An dem Einzugsgebiet der Elbe seien vier Länder beteiligt. Auf Deutschland entfielen 65,4%, auf die Tschechische Republik 33,8 %, auf Polen und Österreich 0,2% bzw. 0,6 % des Gesamteinzugsgebiets der Elbe. Die Aufgabe der nationalen Koordinierung der Bundesländer sei auf die neu gegründete Geschäftsstelle der Flussgebietsgemeinschaft Elbe (FGG-Elbe) mit Sitz in Magdeburg übertragen worden. Die internationale Koordinierung für die Elbe leiste die AG-WFD (Arbeitsgruppe Water Framework Directive) der IKSE (Internationale Kommission zum Schutz der Elbe), ebenfalls mit Sitz in Magdeburg.

Frau *Wild-Metzko* geht nun auf die WRRL speziell aus der Sicht des Hamburger Hafens ein. Eine internationale Koordination sei erforderlich um eine Abstimmung einheitlicher Verfahren, Bewertungen und Berichterstattungen in ganz Europa zu erreichen. Die EU habe sich eine Struktur geschaffen, um den Prozess der „Common Implementation Strategie“ (CIS) der WRRL umzusetzen. Zu allen wichtigen Teilthemen der WRRL gebe es international besetzte Arbeitsgruppen und als „output“ meistens so genannte CIS-Dokumente (Leitlinien), die von den Wasserdirektoren aller EU-Länder unterzeichnet würden und einer einheitlichen Umsetzung dienen sollten. Spätestens in diesem CIS-Prozess müssten die Interessensvertreter („stakeholder“) sich intensiv einbringen, wenn sie noch Einfluss auf die Ausgestaltung der Umsetzung der WRRL nehmen wollten. Hier sei auch die

HPA aktiv, indem sie einen Mitarbeiter als CEDA-Vertreter zu den Sitzungen der Strategic Coordination Group in Brüssel entsende und darüber insbesondere die Häfen betreffenden Themen, wie Sedimentmanagement und Hydromorphologie an Schifffahrtsstraßen, in das richtige Blickfeld zu rücken versuche.

Eine Verbesserung der Sedimentqualität sei für den Hamburger Hafen von immenser Bedeutung, da die Stadt Hamburg jährlich ca. 25 Millionen Euro für die Entnahme und Landunterbringung schadstoffbelasteter Sedimente aufbringen müsse. Hier wolle die HPA gemeinsam mit den Oberliegern nach Lösungen suchen und da es sich um ein nationales und europäisches Problem handele, auch versuchen, möglichst EU-Finanzierungsmittel für Sanierungen zu erhalten. So gebe es das Ziel, dass die HPA und die FGG Elbe gemeinsam einen Auftrag an die TUHH (Technische Universität Harburg) vergäben, mit dem die Konkretisierung der Schadstoffquellen und des jeweiligen Anteils dieser an der Schadstofffracht, im Hinblick auf gezielte Sanierungen, erfolgen solle. Bezüglich des Themas Sedimente und Sedimentmanagement, welches in der WRRL weitestgehend unberücksichtigt sei, bestehe ein gemeinsames Interesse der europäischen Häfen, der EU-Kommission dieses aus der Sicht der Häfen näher zu bringen, was u.a. durch eine Zusammenarbeit europäischer Häfen sowie der Schifffahrt in einer „EU Water Framework Directive Task Group“ geschehe.

Im Rahmen des Bestandsberichts hätten die Gewässer in verschiedene Gewässertypen unterteilt werden müssen, und diese z.T. auch noch in Wasserkörper. Ein nächster wichtiger Schritt werde der Aufbau eines flussgebietsübergreifenden funktionsfähigen Überwachungsprogramms bis Ende 2006 sein, das die Wasserkörper bewerten und charakterisieren, Belastungstrends erfassen und den Erfolg von Sanierungen dokumentieren solle. Dabei stehe nicht wie bisher allein der chemische Zustand der Gewässer im Vordergrund, sondern auch Fragen der Gewässerbiologie erhielten ein großes Gewicht. Neue biologische Bewertungsverfahren befänden sich unter Hochdruck in der Entwicklung, ebenso wie deren EU-weite Vergleichbarkeit.

Ein weiterer neuer Aspekt der WRRL sei die Berücksichtigung ökonomischer Kriterien, wie kostendeckende Wasserpreise, die Einbeziehung von Umwelt- und Ressourcenkosten und kosteneffiziente Maßnahmenkombinationen. Das Verursacherprinzip solle bei der Zuordnung der Kosten für Wasserdienstleistungen zu den Wassernutzungen (zumindest für Industrie, Haushalte, Landwirtschaft) berücksichtigt werden. Über die Auslegung einiger dieser Vorgaben werde bei der EU-Kommission sowie in Arbeitsgruppen der Flussgebietsgemeinschaft Elbe derzeit noch intensiv diskutiert.

Ökonomische Belange dürften auch ausdrücklich dazu herangezogen zu werden geringere Anforderungen an den ökologischen Zustand zu stellen, z.B. wenn notwendige Maßnahmen zum Erreichen eines guten ökologischen Zustandes signifikante negative Auswirkungen auf „die Schifffahrt, einschließlich Hafenanlagen, oder die Freizeitnutzung“, haben würden. Einen guten ökologischen Referenzzustand könne man für die Tideelbe möglicherweise für die Zeit um 1900 festlegen. Da ein solcher guter Zustand angesichts der vorhandenen Nutzungen wie Deichbau und Schifffahrt jedoch nicht mehr herstellbar sei, sehe die WRRL in Artikel 4 Absatz 3 die Möglichkeit einer Einstufung als „erheblich veränderter Wasserkörper“ vor, dessen hydromorphologische Veränderungen zum Zwecke des Hochwasserschutzes und der Schifffahrt einschließlich Hafenanlagen nicht rückgängig gemacht werden könnten und müssten.

Diese Einstufung als erheblich veränderter Wasserkörper habe laut Frau *Wild-Metzko* zur Folge, dass nur ein gutes ökologisches Potenzial im Gewässer zu erreichen sei und nicht der gute ökologische Zustand. Ersteres dürfe individuell für jeden Wasserkörper in Abhängigkeit von seinen vorhandenen und unabänderlichen Nutzungen bestimmt werden. Auf EU- sowie auf nationaler Ebene setze sich ein maßnahmenbezogener Ansatz zur Bestimmung des guten ökologischen Potenzials durch statt eines ökologischen, d.h. die Anforderungen seien bereits dann erfüllt, wenn die möglichen und bezahlbaren Maßnahmen umgesetzt seien.

Für die deutschen, niederländischen und dänischen Küstengewässer der Nordsee habe man sich vorerst darauf geeinigt, die Fahrrinnen nicht als erheblich veränderte Wasserkörper zu melden und mögliche lokale hydromorphologische Defizite durch die Unterhaltung der Fahrrinnen, z.B. über Artikel 4 Absatz 5 der WRRL („Weniger strenge Anforderungen“) zu rechtfertigen. Das gemeinsame Bund/Länder-Messprogramm für die Meeresumwelt von Nord- und Ostsee (BLMP) habe derzeit den Auftrag, den guten ökologischen Zustand der deutschen Küstengewässer zu definieren.

Zu den Zielen, die die Wasserrahmenrichtlinie fordert, gehöre auch die Verhinderung weiterer Verschlechterungen des Zustands der Gewässer. Dieses "Verschlechterungsverbot" sei auch als grundlegende Anforderung in das Wasserhaushaltsgesetz übernommen worden. Der Geltungsbereich und die tatsächliche Reichweite des Verschlechterungsverbotes seien jedoch bislang noch nicht eindeutig abgeklärt. Überwiegend werde vertreten, dass nicht bereits jede geringfügige Veränderung einer Qualitätskomponente, die für die Ermittlung des Zustands bzw. Potentials maßgeblich sei, eine nachteilige Veränderung im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie bedeute. Eine Verschlechterung des guten ökologischen

Potenzials solle erst dann vorliegen, wenn durch eine Maßnahme der ökologische Zustand bzw. das Potenzial auf die nächst niedrigere Stufe absinke. Zumindest unter dieser Maßgabe sei nicht damit zu rechnen, dass das Verschlechterungsverbot zukünftigen Planungsvorhaben unüberwindbare Hindernisse entgegen setze.

Weiterhin sehe die WRRL als neue Planungsinstrumente einen für das gesamte Einzugsgebiet bis Ende 2009 abzustimmenden rechtsverbindlichen Bewirtschaftungsplan vor, sowie das darin enthaltene Maßnahmenprogramm. Frau *Wild-Metzko* erklärt, dass noch viele Fragen offen seien bezüglich der Zieldefinition und der Methoden. Derzeit werde für die Tideelbe gerade eine Arbeitsgruppe gegründet, in der von Vertretern der drei Bundesländer, der WSD Nord, der HPA und verschiedenen anderen Interessensvertretern mögliche Maßnahmen erarbeitet werden sollten. In Frage kämen Verbesserungen der Uferstrukturen, Öffnungen von Nebelbecken und möglicherweise auch Rückdeichungen. Es sei davon auszugehen, dass auch ein Sedimentmanagement Bestandteil des Maßnahmenprogramms sein werde. Die HPA erarbeite derzeit, gemeinsam mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Bundesanstalt für Wasserbau, mit Unterstützung eines dreidimensionalen Rechenmodells eine Strategie zur nachhaltigen Entwicklung der Tideelbe, die die negativen hydromorphologischen Prozesse des letzten Jahrhunderts stoppen und umkehren solle. Ziel sei es, die vielfältige Struktur und die dynamischen Prozesse eines Ästuars in den nächsten Jahrzehnten wieder herzustellen, um so z.B. negativen Entwicklungen beim Sedimenttransport stromaufwärts entgegen zu wirken. Hier gebe es also eine „win-win“ – Situation, bei der sich die Ziele der WRRL und des Naturschutzes und die wirtschaftlichen Interessen des Hamburger Hafens deckten.

Frau *Wild-Metzko* resümiert, dass die nächsten Jahre der Umsetzung der WRRL eine rege Kommunikation innerhalb der FGG aber auch international versprochen und die weitere Entwicklung mit Spannung zu erwarten sei. Die WRRL werde nach derzeitiger Einschätzung für den Hamburger Hafen zu keinen unzumutbaren Belastungen und Kosten führen. Die HPA sei motiviert, die Umsetzung der WRRL dafür zu nutzen, den Blick auf das Tideelbesystem zu lenken und eine ganzheitliche Betrachtung und nachhaltige Entwicklung dieses komplexen Systems, in Zusammenarbeit mit den benachbarten Bundesländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen, voran zu bringen. Im Hinblick auf die Verringerung der Schadstoffbelastung von Hafensedimenten seien in Zusammenarbeit mit den Oberliegern grundsätzlich positive Entwicklungen zu erwarten, vermutlich leider in längeren Zeiträumen als es wünschenswert wäre.

Der Vorsitzende fragt in der anschließenden Diskussion nach der Beteiligung der Schifffahrtsverbände im Zusammenhang mit Fragen der WRRL. Frau *Wild-Metzko* erklärt hierzu, dass der öffentliche Diskussionsprozess zur WRRL in Hamburg gerade erst begonnen habe, bislang habe es lediglich behördeninterne Abstimmungen gegeben. Herr *Maercker* merkt an, dass sich das Bewusstsein von der Relevanz der WRRL für die Schifffahrt wohl erst allmählich entwickle. Frau *Wild-Metzko* ist der Auffassung, dass der WRRL für die Schifffahrt insgesamt nur eine untergeordnete Relevanz zukomme, die Meeresstrategie-Richtlinie sei für die Schifffahrt wichtiger. Herr *Seidel* erklärt, dass die Interessen der Schifffahrt zudem durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen gewahrt würden, deren Einvernehmen erforderlich sei. Frau *Wild-Metzko* berichtet, dass die Berichte der Mitgliedstaaten durch die Kommission geprüft würden, und zwar durch besonders beauftragte Gutachter. Der Zeitplan werde bislang recht gut durchgehalten, ggf. könne eine Sanktionierung allerdings durch Anrufung des EuGH erfolgen (wie bei der FHH-Richtlinie bereits geschehen). Herr *Maercker* betont abschließend, dass es wohl eine politische Entscheidung sei, dass nicht alle Probleme, die mit der Ablagerung von (belasteten) Sedimenten in Verbindung ständen, von den hierfür weitestgehend verantwortlichen Oberlieger gelöst werden müssten.

- b) „Port Worthiness“ von Schiffen: Die Haftung für Schäden infolge unvorhergesehener Funktionsstörungen und Möglichkeiten der Prävention**
(Herr Rechtsanwalt Dr. *Thomas Brinkmann*, Dr. *Schackow & Partner*, Bremen)
(siehe Anhang des Protokolls)

Herr Rechtsanwalt Dr. *Brinkmann* hält anschließend einen ausführlichen Vortrag über die „Port Worthiness“ von Schiffen und die Haftung für Schäden infolge unvorhergesehener Funktionsstörungen sowie Möglichkeiten der Prävention, der im Anhang dieses Protokolls vollständig wiedergegeben wird. Der Anlass für das Thema seines Vortrags sei eine kürzliche Verlautbarung der Hafenverwaltung von Rotterdam, wonach zukünftig gezielt gegen Seeunfälle durch sog. "black outs" auf Schiffen vorgegangen werden und die sog. „port worthiness“ durch vor dem Einlaufen zu absolvierende spezielle Manöver überprüft werden solle.

Ein zivilrechtliches oder öffentlich-rechtliches Konzept der „Hafentauglichkeit“ von Schiffen sei im deutschen Recht bislang nicht bekannt. Fraglich sei jedenfalls, ob die Einführung eines solchen Konzepts der Hafentauglichkeit (ggf. nach dem Vorbild der Regelungen für den Bereich des Nord-Ostsee-Kanals) überhaupt zweckdienlich sei, die Ermächtigungsgrundlagen hierfür existierten bereits.

In der anschließenden lebhaften Diskussion betont der Vorsitzende, dass die Anlaufbedingungsverordnung des Bundes als maßgebliche Rechtsgrundlage zu beachten sei. Herr Prof. *Holocher* wirft die Frage auf, ob man bei den Anforderungen und der Frage der Überprüfung ggf. an die Hafenstaatkontrolle (und deren „black lists“) anknüpfen könne. Herr Kpt. *Weber* gibt zu bedenken, das es von der Schiffsperspektive her eigentlich gleichgültig sei, wo ein System ausfalle – jedenfalls werde bei einem Problem mit dem Schiff in aller Regel schnellstmöglich ein Hafen aufgesucht und das Einlaufen in den Hafen sei somit bei Problemen zumeist gerade erforderlich, um größere Schäden bzw. Unglücke zu vermeiden. Herr *Meenke* meint, dass es allein auf die Seetüchtigkeit ankomme, dann sei ein Schiff grundsätzlich auch hafentüchtig. Technische Systeme könnten immer ausfallen, auch nach etwaigen Kontrollen unmittelbar vor dem Einlaufen eines Hafens. Im Suez-Kanal würden besondere Anforderungen vor dem Einlaufen in den Kanal lediglich an Schiffe gestellt, die zum Abwracken bestimmt seien. Außerdem sei es in der Praxis so, dass der an Bord kommende Lotse die Situation an Bord überprüfe und somit zusätzliche Sicherheit gewährleiste. Frau *Mellwig* bezweifelt, ob sich der administrative Aufwand, der für die Überprüfung der Einhaltung der Bedingungen bzw. Absolvierung bestimmter Manöver vor dem Einlaufen in der Praxis erforderlich wäre, letztlich lohne. Herr Kpt. *Weber* erklärt, dass eine wirksame Prävention vor solchen überraschenden „black outs“ eigentlich nur durch eine Schlepper-Pflicht für den Hafenbereich möglich sei. Herr *Maercker* gibt abschließend zu bedenken, dass die Einführung eines Konzepts der „port worthiness“ mit besonderen Anforderungen an die einlaufenden Schiffe letztlich eine Frage der Verhältnismäßigkeit der Mittel sei. Es müsse eine besondere Konstellation vorliegen, sonst seien zusätzliche Anforderungen über die Seetüchtigkeit hinaus nicht gerechtfertigt, die zudem in der Praxis ein ganz erhebliches Hindernis für die Schifffahrt bedeuten könnten.

c) Die EG-Antiterrorismusverordnungen 2580/2001 und 881/2002 – Compliance Check
(Herr Rechtsanwalt *Peter Marx*, Unternehmensverband Bremische Häfen e.V., Bremen)

Herr Rechtsanwalt *Marx* referiert zum Thema „compliance check“ nach den EG-Antiterrorismusverordnungen 2580/2001 und 881/2002 und deren Auswirkungen auf Hafen- und Logistikunternehmen.

Einführend merkt Herr *Marx* an, dass die beiden EG-Antiterrorismusverordnungen bereits seit vier Jahren in Kraft seien, aber erst seit kurzer Zeit eine intensivere Beschäftigung mit diesem Thema erfolge und die Hafen- und Logistikunternehmen nunmehr erst die weit reichenden Folgen der Verordnungen für ihre wirtschaftliche Tätigkeit einschätzen könnten und dringend berücksichtigen müssten.

Unter dem Stichwort „Compliance“ seien juristische Personen (Unternehmen) und natürliche Personen verpflichtet, durch geeignete Maßnahmen wirksam zu verhindern, dass direkte oder indirekte Geschäftskontakte zu Terrororganisationen und ihnen zugeordneten Einrichtungen und Einzelpersonen aufgebaut oder unterhalten würden. „Compliance“ sei mit Befolgung, Einhaltung, Erfüllung bzw. regelkonformem Handeln zu übersetzen. Dass die gesetzlichen Vorgaben nicht auf die leichte Schulter genommen werden dürften, zeigten die drakonischen Strafandrohungen in Deutschland mit, im schlimmsten Fall, bis zu 15 Jahren Freiheitsentzug und Geldstrafe bis 500.000 Euro bzw. einer Million Euro nach dem Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG).

Nachfolgend berichtet Herr *Marx* über die Entstehungsgeschichte der EG-Antiterrorverordnungen. Bereits unmittelbar nach den Anschlägen des 11. September 2001 habe der UN-Sicherheitsrat die Resolution 1373 verabschiedet, die allen 191 UN-Mitgliedsstaaten umfassende gesetzliche Verpflichtungen auferlege. Diese UN-Resolution verlange von jedem Land,

- die Finanzanlagen von Terroristen und ihren Unterstützern einzufrieren,
- ihnen die Durchreise oder einen sicheren Zufluchtsort zu verweigern,
- terroristische Rekrutierungsmaßnahmen und Waffenlieferungen zu verhindern und

- mit anderen Ländern bei der gemeinsamen Nutzung von Informationen sowie bei der Strafverfolgung zusammen zuarbeiten.

Der Rat der Europäischen Union habe insbesondere im Hinblick auf die UN-Resolutionen verschiedene Maßnahmen erlassen. Zwei EU-Verordnungen stünden aus deutscher Sicht beim unmittelbaren Kampf gegen die Finanzen des internationalen Terrorismus im Blickpunkt, nämlich die EG-VO Nr. 2580/2001 und die EG-VO Nr. 881/2002. Basis für die beiden EG-Antiterrorverordnungen seien die Beschlüsse des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen, es liege also kein Alleingang der EU vor.

Die sog. Sanktionsregime beruhten auf einem Mandat des UN-Sicherheitsrates. Zur Überwachung der Maßnahmen setzte der Sicherheitsrat z.B. einen Sanktionsausschuss ein, dem alle Mitglieder des Sicherheitsrates angehörten. Der Sanktionsausschuss des UN-Sicherheitsrates beschleibe regelmäßig rechtsverbindliche Resolutionen, in denen die Namen von terrorverdächtigen Personen und Unternehmen angeführt werden. Mehr noch: Ihre finanziellen Mittel würden eingefroren. Zuletzt seien solche Beschlüsse beinahe im Zwei-Wochen-Rhythmus erfolgt. Resolutionen des Sicherheitsrates (des Sanktionsausschusses) verpflichteten alle Mitgliedstaaten und gingen jeder anderen völkerrechtlichen Verpflichtung vor. Sie seien in nationales Recht überzuführen.

Die EU-Mitgliedstaaten hätten beschlossen, diese Resolutionen gemeinsam als Verordnungen umzusetzen. Seit dem Beschluss der ersten Verordnung (Nr. 881/2002) im Jahre 2002 sei es bis jetzt zu 64 Änderungen in Folge von neuerlichen Beschlüssen des Sicherheitsrates gekommen. Dies bedeute im Durchschnitt einmal im Monat eine Änderung des europäischen Rechtsrahmens. EG-Verordnungen seien, im Gegensatz zu den EG-Richtlinien, unmittelbar geltendes Recht in der EU; in Deutschland gälten sie mit ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger. Sie seien von allen natürlichen und juristischen Personen zu beachten.

Herr *Marx* geht nun näher auf den Inhalt der beiden Verordnungen ein. Es handelt sich hierbei um die Verordnung (EG) Nr. 2580/2001 vom 27. Dezember 2001 über spezifische, gegen bestimmte Personen und Organisationen gerichtete restriktive Maßnahmen zur Bekämpfung des Terrorismus und die Verordnung (EG) Nr.

881/2002 vom 27. Mai 2002 über die Anwendung bestimmter spezifischer restriktiver Maßnahmen gegen bestimmte Personen und Organisationen, die mit Osama Bin Laden, dem Al-Qaida-Netzwerk und den Taliban in Verbindung stehen.

Grundsätzlich hätten beide Verordnungen das gleiche Ziel, nämlich das Austrocknen der Finanzquellen terroristischer Vereinigungen, z.B. durch das Einfrieren aller Gelder und wirtschaftlicher Ressourcen. Sie richteten sich jedoch jeweils gegen unterschiedliche Gruppierungen. Die beiden Regelungen stünden nebeneinander, deswegen müssen beide parallel beachtet werden. Die EG-VO Nr. 2580/2001 vom 27. Dezember 2001 verbiete das "Zurverfügungstellen" von Geld, Finanzmitteln und Finanzderivaten an Terroristen und deren Organisationen, die jeweils in separaten Listen aufgeführt seien. Im Gegensatz hierzu betreffe die EG-VO Nr. 881/2002 ganz bestimmte, im direkten Zusammenhang mit den Anschlägen des 11. September 2001 erkannte Personen und terroristische Organisationen. Es gehe um die terroristischen Aktivitäten Osama bin Ladens und seiner Organisation (dem Al-Qaida-Netzwerk) und um die Taliban. Die EG-VO Nr. 881/2002 gehe zurück auf die 2002 verabschiedete UN-Resolution 1390/2002. Diese benenne in umfangreichen Namenslisten Terroristen und terroristische Organisationen; diese Liste werde fortlaufend aktualisiert, was gleichzeitig die Grundlage für die Ergänzung der EU-Verordnung sei. Verboten seien das Zurverfügungstellen von Geldern, Finanzmitteln und Finanzderivaten an Terroristen, terroristische Gruppen und Organisationen. Gelder und wirtschaftliche Ressourcen dieser Personen und Organisationen würden eingefroren, ihnen dürften keine Gelder oder wirtschaftliche Ressourcen direkt oder indirekt zur Verfügung gestellt werden. Gelder seien finanzielle Vermögenswerte oder wirtschaftliche Vorteile jeder Art, beispielsweise: Bargeld, Schecks, Wechsel, Geldforderungen, Guthaben, Kredite, Bürgschaften, Akkreditive, Konnossemente usw. Wirtschaftliche Ressourcen seien Vermögenswerte jeder Art, unabhängig, ob materiell oder immateriell, beweglich oder unbeweglich. Auch die direkte oder indirekte Lieferung von Gütern jeglicher Art an terroristische Personengruppen und Organisationen sei verboten.

Der Adressatenkreis sei in sog. „schwarzen“ Listen als Anlage zu den EG-Verordnungen aufgeführt. Diese würden vom Sanktionsausschuss festgelegt. Die Namenslisten gälten unabhängig von Wohnort/Sitz der terroristische Personengruppen und Organisationen. Betroffen seien somit auch Geschäfte

innerhalb von Deutschland sowie der EU. Die EG-Antiterrorismusverordnungen untersagten jegliche Geschäftskontakte zu den einzelnen, in der Liste aufgeführten Personen und Organisationen. Die Verordnungen hätten eine völlig neue Dimension in das europäische Außenwirtschaftsrecht und das deutsche Wirtschaftsrecht eingeführt: Bislang seien lediglich Lieferungen in bestimmte, unter Embargo gestellte Länder verboten oder unter Genehmigungsvorbehalt gestellt gewesen, nunmehr seien auch Geschäftskontakte zu einzelnen Personen und Gruppen untersagt. Damit sei ein Embargo aber nicht mehr auf einzelne Länder fixiert, sondern könne überall in der Welt relevant werden. Die Verordnungen verpflichteten damit insbesondere alle Unternehmen zu neuen, höchst komplizierten Maßnahmen, um verbotene Geschäftskontakte zu erkennen und zu verhindern.

Herr *Marx* betont, dass die Handels-, Finanz- und Zahlungsrestriktionen tief in die Geschäftsabläufe eingriffen. Erschwerend komme für den deutschen Handel hinzu, dass das zuständige Ministerium nicht ausschließe, dass auch Handelsgeschäfte des täglichen Lebens in den Verbotskreis einbezogen sein sollten. Eine rechtsverbindliche Aussage habe das Ministerium jedoch nicht gemacht. Grundsätzlich bestehe somit bei jedem Geschäft - egal ob Ladengeschäft, Handelskauf, Auslandslieferung oder Internetverkauf - die Gefahr, dass zufällig eine Person oder Organisation der "Boykottlisten", oder auch nur eine namensidentische Person oder Organisation, beliefert werde und somit verbotene Handlungen begangen werden könnten.

Durch das Dokument des Europäischen Rates vom 29.11.2005 sei lediglich eine gewisse Präzisierung erfolgt. Danach sei grundsätzlich jegliches Zurverfügungstellen von Geldern und wirtschaftlicher Ressourcen, auch als Geschenk, verboten. Als wirtschaftliche Ressourcen seien Gelder, Waren und Dienstleistungen anzusehen. Wirtschaftliche Ressourcen zur persönlichen Nutzung seien hiernach aber nicht betroffen, und auch Geschäfte des täglichen Lebens nicht. Strittig sei jedoch z.B. die Umschlags- / Transport- und / oder Organisationsleistung als Dienstleistung an sich: Güterlieferungen seien wirtschaftliche Ressourcen, woraus z.B. folge, dass der Verlager den Warenempfänger zu überprüfen habe. Ob eine Überprüfung des Auftraggebers bzw. Warenempfängers als Beförderer / als Organisator des Transports oder als Umschlagunternehmen aber auch dann erforderlich sei, wenn gar keine vertraglichen Beziehungen beständen, sei fraglich.

Herr *Marx* geht nun auf die verschiedenen Namenslisten ein und trägt Auszüge aus den Listen vor. In praktischer Hinsicht sei eine wirkungsvolle Umsetzung der Maßnahmen schwierig, weil die Namenslisten in vielen Fällen sehr allgemein gehalten seien und zudem ständigen Änderungen unterlägen. Einträge in den Namenslisten wechselten zwischen präzisen und völlig unpräzisen Angaben.

Auch die „finanzielle Zusammenarbeit“ mit den in den Terroristenlisten benannten Personen und Organisationen sei verboten (somit auch Leistungen von Banken weltweit). Die Bezahlung bestimmter Wareneinkäufe sei verboten, weshalb auch der Einkauf im Unternehmen betroffen sein könne. Herr *Marx* betont, dass keine klar formulierten, praktikable Regelungen zur Bekämpfung des internationalen Terrorismus existierten. Folge seien ein großer Interpretationsspielraum und eine extreme Rechtsunsicherheit durch unklare Formulierungen und unpräzise Listen, die ständig aktualisiert würden. Zudem seien die Hilfeleistungen durch nationale Ministerien und Behörden bei der Umsetzung der EG-Verordnungen bislang mangelhaft. Die Antiterrormaßnahmen könnten daher in politischen Aktionismus ausarten. Trotzdem sei ihre Beachtung wegen der hohen Strafandrohung und einer möglichen Rufschädigung im Falle eines Verstoßes dringend geboten.

Herr *Marx* geht weiter auf die Umsetzung der Maßnahmen in das nationale Recht ein. Da die EG-Verordnungen unmittelbar geltendes Recht seien, müssten sie von allen natürlichen und juristischen Personen befolgt werden. Die EG-Verordnung 881/2002 sehe in ihrem Artikel 10 vor, dass jeder Mitgliedstaat die Sanktionen selbst festlegen müsse, die bei Verstößen gegen die Bestimmungen der Verordnung zu verhängen seien. Die Sanktionen müssten jedenfalls wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Jeder Mitgliedstaat sei dafür verantwortlich, gegen alle natürlichen oder juristischen Personen, Gruppen oder Organisationen vorzugehen, die seiner Rechtshoheit unterlägen und die gegen die in der Verordnung erlassenen Verbote verstoßen hätten. Die Praxis sehe in einigen EU-Mitgliedstaaten aber anders aus: Z.T. seien dort die beiden EG-Antiterrorverordnungen kaum bekannt bzw. es sei eine pro-forma-Umsetzung ohne praktische Auswirkungen auf die Wirtschaft erfolgt.

In Deutschland sei bei Verstößen eine Strafbarkeit insbesondere nach § 34 Abs. 4 und 7 Außenwirtschaftsgesetz (AWG) und nach den einschlägigen Bestimmungen des Ordnungswidrigkeitengesetzes (OWiG) sowie des Strafgesetzbuches (StGB)

gegeben. Herr *Marx* erläutert einige der bei Verstößen drohenden Strafen im Detail. Im Fall eines Embargoverstoßes drohten als Konsequenzen eine Freiheits- oder Geldstrafe für die Beteiligten nach § 34 AWG, eine Unternehmensgeldbuße nach § 30 OWiG, Geldbußen gegen Unternehmensverantwortliche nach § 130 OWiG, eine Umsatzabschöpfung nach den §§ 36 AWG, 73 Abs. 3 StGB sowie schließlich die Gefahr, dass das Unternehmen als unzuverlässig eingestuft werde und die Gefahr einer Eintragung in das Gewerbeverzeichnis (§ 149 Abs. 2 Nr. 3 Gewerbeordnung – GewO). Darüber hinaus sei von einer Nichtigkeit der entsprechenden Rechtsgeschäfte nach § 31 AWG bzw. § 134 BGB, einer erhöhten Risikobewertung bei "DEBBI", einer Erhöhung der Sicherheiten und der Nichtberücksichtigung bei öffentlichen Aufträgen auszugehen sowie mit häufigeren und intensiveren Betriebsprüfungen zu rechnen. Zwischenzeitlich gebe es einen Erlass des Bundesministeriums der Finanzen, wonach bei Außenwirtschaftsprüfungen in den Unternehmen der Prüfungsdienst zur Mitwirkung verpflichtet worden sei und die Verordnungen bei Prüfungsmaßnahmen einzubeziehen seien. Eine Überprüfung der Boykott-Listen müsse deshalb zum einen zum frühesten möglichen Zeitpunkt (vor Eingehen einer rechtlichen Bindung bzw. eines Geschäftskontaktes) und zum anderen zum letztmöglichen Zeitpunkt (wegen ev. Weiterverkaufs, Änderung der Gesellschafter), also vor der letztendlichen Zahlung oder Lieferung/Versand erfolgen, um die Möglichkeit eines Verstoßes gegen die einschlägigen Vorschriften zu vermeiden.

Schließlich geht Herr *Marx* auf die Rechtsschutzmöglichkeiten für den Fall der Verhängung von Sanktionen bzw. Eintragung in den Namenslisten ein. Betroffene hätten keinerlei Möglichkeiten, sich gegen die UN-Resolutionen gerichtlich zur Wehr zu setzen. Wer seinen Namen auf einer der von den Vereinten Nationen geführten Liste von Terrorverdächtigen fände, quasi "global verurteilt". Gegen die EG-Antiterrorverordnungen stünden jedoch Möglichkeiten zur gerichtlichen Überprüfung ihrer Rechtmäßigkeit offen. Herr *Marx* verweist auf die verschiedenen Möglichkeiten des Rechtsschutzes nach dem EG-Vertrag durch das Europäische Gericht erster Instanz (EuG) und den Europäischen Gerichtshof (EuGH), etwa die Nichtigkeitsklage nach Art. 230 EG zur Überwachung der Gemeinschaftsorgane.

Herr *Marx* berichtet, dass erste Klagen gelisteter Privatpersonen gegen die EG-Antiterrorverordnungen vom EuG im Ergebnis abgewiesen worden seien. Das

Europäische Gericht erster Instanz habe dies u.a. damit begründet, dass keine Grundrechtsverletzung vorgelegen habe (nur ein Eingriff in die Nutzung und nicht die Substanz des Eigentums) und auch keine Verletzung der Verteidigungsrechte der europäischen Menschenrechtskonvention, da über die nationalen Behörden die Anrufung des Sanktionsausschusses möglich sei. Die EG-Antiterrorverordnungen dienten lediglich der Umsetzung von UN-Resolutionen und seien daher materiell-rechtlich grundsätzlich nicht überprüfbar. Dies stelle auch keine nicht hinnehmbare Rechtslücke dar, da der „Zugang zu Gerichten nicht absolut“ zu gewährleisten sei – das allgemeine Interesse am Weltfrieden und der internationalen Sicherheit überwiege in diesem Fall.

So seien ein saudischer Geschäftsmann und eine betroffene saudische Stiftung vor das Europäische Gericht erster Instanz in Luxemburg gezogen, um die Rechtmäßigkeit der o. g. Verordnungen der EU überprüfen zu lassen. Da die UN-Resolution direkt verpflichte, unterscheidet sie sich in der Sache nicht von der EU-Verordnung. Die EU-Verordnung auf ihre Übereinstimmung mit europäischen Grundrechten zu überprüfen würde daher bedeuten, Maßnahmen des UN-Sicherheitsrates an diesen Standards zu messen. An einen europäischen Grundrechtsstandard sei der UN-Sicherheitsrat jedoch nicht gebunden. Zweifelhaft bleibe daher, ob das EuG zu dieser Prüfung berechtigt war. Das EuG habe dennoch einen Weg gefunden (Rs. T-301/01 und T-315/01): Es habe die Resolutionen des UN-Sicherheitsrates an den Minimalstandards des „ius Cogens“, des zwingenden Rechts, geprüft. Zu diesen Mindeststandards - quasi unveräußerliche Menschenrechte - hätten sich die Vereinten Nationen immer wieder bekannt und ihre Einhaltung immer wieder eingefordert. Im Ergebnis hätten die saudischen Kläger zwar nicht Recht bekommen. Ob sie wirklich Opfer einer Verwechslung geworden seien, wüssten allenfalls Geheimdienste, jedoch nicht das Gericht erster Instanz in Luxemburg. Dieses stellte jedenfalls fest: Solange die Regelungen beschränkt, zeitlich begrenzt und mit einem Mechanismus zur Überprüfung ausgestattet seien, verletzen sie nicht „ius cogens“. Trotz dieses für die Kläger nicht erfreulichen Spruchs stellten diese beiden Verfahren einen Sprung in der europäischen Rechtsprechung dar. Teil dieser Veränderung sei insbesondere, dass sich die Vereinten Nationen als bisheriger Bewahrer von Menschenrechten selbst mit einer Überprüfung ihrer Handlungen konfrontiert sähen. In der bereits einsetzenden

Diskussion über diese beiden Entscheidungen werde daher bereits von einer völkerrechtlichen Sensation gesprochen.

Nachdem Herr *Marx* auf den Rechtsschutz in Deutschland im Wege einer Verfassungsbeschwerde wegen einer möglichen Verletzung des Bestimmtheitsgebotes des Art. 103 Abs. 2 GG eingeht, kommt er abschließend auf die konkreten Auswirkungen der EG-Antiterrorverordnungen für die Hafen- und Logistikunternehmen zu sprechen. Zum Anfang seien die EG-Antiterrorverordnungen lediglich ein Politikum gewesen, durch neue Terroranschläge sei der Druck aber gestiegen, die Umsetzung in der Praxis streng zu kontrollieren. So habe Ende des letzten Jahres eine spezielle Schulung der Zollbeamten stattgefunden und die EG-Listen seien im Intranet der Zollverwaltung abrufbar. Teilweise erfolge eine Verknüpfung mit Bewilligungen im Ausfuhrbereich. Auftraggeber verlangten verstärkt Compliance-Maßnahmen, und deren Beachtung werde mit der Einführung des zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten obligatorisch. Durch geeignete Maßnahmen müsse daher sichergestellt werden, dass direkte oder indirekte Geschäftskontakte zu gelisteten Personen oder Organisationen nicht zustande kämen. Jeglicher Geschäftskontakt müsse auf Namensidentität untersucht werden, auch innerhalb der EU und Deutschland. Bei Zweifeln sei eine Nachfrage beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) ratsam. Herr *Marx* verweist in diesem Zusammenhang auf das „Merkblatt zu den Länder unabhängigen Embargomaßnahmen zur Bekämpfung des Terrorismus“ des BAFA, das für die Teilnehmer der Ausschusssitzung in Kopie ausliege (Stand: 21.11.2005).

Zudem kämen auf die Unternehmen erhöhte Aufsichts- und Organisationspflichten zu. Wer heute noch nicht auf der „Liste“ stehe, könne schlimmstenfalls schon morgen zum Kreis der „Unerwünschten“ gehören. Wegen der weiten Ausgestaltung der EG-Antiterrorverordnungen seien viele Unternehmensbereiche unmittelbar oder mittelbar betroffen – die Geschäftsführung, aber auch Finanzen / Buchhaltung, Vertrieb, Einkauf, Service und Personal. Neben dem bloßen (und wohl unabdingbaren) Einsatz einer speziellen, regelmäßig aktualisierten Screening-Software (Übereinstimmung der Namen von Geschäftspartnern mit Namen auf den Namenslisten?) sollte durch organisatorische und arbeitsrechtliche Maßnahmen in Unternehmen ein ganzheitliches Konzept des Risikomanagements etabliert werden. Dieses umfasse die Festlegung von Verantwortlichkeiten, die Festlegung von

Arbeitsabläufen hinsichtlich der Namens- bzw. Adressprüfung und dem Vorgehen in Abhängigkeit von dem Ergebnis der Adressprüfung, die Erstellung von Arbeits- und Organisationsanweisungen, die regelmäßige Fortbildung der Mitarbeiter und die Dokumentation der durchgeführten Maßnahmen.

Die Aufsichtspflichten unterlägen der Unternehmensleitung / Geschäftsführung. Sie seien natürlich abhängig von der Unternehmensstruktur, -größe und -organisation. Grundsätzlich bestehe jedenfalls eine Pflicht zur Erfüllung der außenwirtschaftlichen Verpflichtungen. Bei deren Weiterdelegation durch Aufgabenzuweisung wandle sich diese Pflicht in eine Aufsichtspflicht um. Dann sei eine Beachtung der Verbote durch die sorgfältig Auswahl und Anleitung der Verantwortlichen sicherzustellen. Daher seien (zumutbare?) organisatorische Maßnahmen durchzuführen, die mit ausreichender Wahrscheinlichkeit sicherstellten, dass Verstöße nicht fahrlässig oder vorsätzlich begangen werden könnten. Alle Unternehmen müssten jeden Geschäftskontakt und mögliche Übereinstimmungen sorgfältig überprüfen (bei Zweifeln sei eine Anfrage bei der BAFA ratsam). Erst dann könnten Lieferung bzw. Leistung erfolgen. Sofern Subunternehmen eingeschaltet würden, seien hinreichend konkrete Organisationsanweisungen zu erteilen. Dies gelte auch für die jeweiligen zuständigen Abteilungen im eigenen Unternehmen. Herr *Marx* weist bei dieser Gelegenheit noch einmal darauf hin, dass Aufsichtspflichtverletzungen mit einer Geldbuße in Höhe von bis zu einer Million Euro gegen das Unternehmen bzw. die Unternehmensleistung geahndet werden können, wenn ein Verstoß gegen Embargobestimmungen (§ 130 OWiG) vorläge. Ob den Unternehmen die sorgfältige Durchführung der neuen Port Security-Maßnahmen in diesem Zusammenhang helfe, sei fraglich.

Ergänzend berichtet Herr *Marx*, dass die USA zahlreiche „black lists“ mit insgesamt ca. 20.000 verschiedenen Namen führten. Die Kriterien, die zu einer Aufnahme in eine dieser Listen führten, seien recht undurchsichtig. Sie hätten zwar keine unmittelbare Rechtswirkung auf europäische Unternehmen, bei Nichtbeachtung drohten aber die Aufnahme in eine der Listen und damit das „Aus“ jeglicher geschäftlicher Beziehungen zu US-Firmen und Imageverlust oder jedenfalls hohe Geldbußen. Dies mache den Handel mit den USA zunehmend problematisch bzw. führe in der Praxis zu einem erheblichen Aufwand.

In der anschließenden Diskussion wird die Unbestimmtheit vieler Rechtsbegriffe im Zusammenhang mit den EG-Antiterrorismusverordnungen als problematisch eingeschätzt. Der Vorsitzende resümiert, dass die Terrorismus-Problematik längst auch im Alltag der wirtschaftlichen Tätigkeit von Hafenunternehmen angekommen sei. Grundsätzlich seien die getroffenen Maßnahmen und Verpflichtungen auch erforderlich, aber sie müssten möglichst rechtsstaatlich durchgeführt und überprüft werden. Jedenfalls sei eine wirksame (gerichtliche) Überprüfungsmöglichkeit von Maßnahmen bzw. Verboten und Sanktionierungen erforderlich.

5. Verschiedenes / Schlusswort des Vorsitzenden

Zum Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ gibt es keine Beiträge.

Der Vorsitzende dankt den Referenten und schließt die Sitzung um 16:15 Uhr.

Protokoll: *Tilo Wallrabenstein*

ANHANG

„Port Worthiness“ von Schiffen: Die Haftung für Schäden infolge unvorhergesehener Funktionsstörungen und Möglichkeiten der Prävention (Herr Rechtsanwalt Dr. *Thomas Brinkmann*, Dr. Schackow & Partner)

I. Einleitung

Anlass für das Thema des heutigen Vortrags ist eine kürzliche Verlautbarung der Hafenverwaltung von Rotterdam, wonach zukünftig gezielt gegen Seeunfälle durch "black outs" auf Schiffen vorgegangen werden soll. In der Verlautbarung wurde der Hafenskapitän von Rotterdam mit folgendem Satz zitiert:

"We will be requiring ships to perform a number of manoeuvres before they enter Dutch territorial waters to ensure they are not only seaworthy, but also "port worthy".¹

Beispiele von "black outs" auf Seeschiffen haben die Schifffahrtspraxis auch in Deutschland immer wieder beschäftigt. Bekanntester Fall war die Kollision des deutschen MS "SABINE D" mit der "BALTIC CHAMP" am 12.12.1995 im Nord-Ostsee-Kanal. Die "SABINE D" ist mit einem Ruderversager quer getrieben und mit der "BALTIC CHAMP" zusammengestoßen. Nach der Kollision ist sie gekentert, der gesamte Containerstau an Deck ging über Bord; Allein die Bergungskosten sollen DM 3,2 Mio. betragen haben.²

In meiner eigenen Praxis beschäftigen mich derzeit zwei solcher Fallkonstellationen, die Kollision eines einkommenden Frachters durch Ruderversager mit der Stromkaje in Bremerhaven und die Kollision zweier Gastanker in unmittelbarer Nähe der Löschanlage in einem französischen Hafen, wobei die Kollision ebenfalls durch einen unvorhergesehenen Ruderversager eines der beiden Schiffe verursacht worden sein soll.

¹ Fairplay Daily News - 22. Februar 2006 - Rotterdam pushes safety agenda; s. auch Jura.Mope.Sea, International Business Magazine, www.jura.lt/infocenter/eng/news

² Mare Nr. 29: Katalog der Katastrophen

In dem vorliegenden Beitrag wird zum einen der Frage nach der Haftung des Schadensverursachers in solchen Fallgestaltungen und zum anderen der öffentlich-rechtlichen Möglichkeiten zur Prävention nachgegangen. Bedarf es - so ist zu fragen - für das private und öffentliche Seerecht einer eigenständigen Rechtsfigur der "Port Worthiness" von Schiffen?

II. Haftung

Haftungsfragen im Zusammenhang mit Ruderversagern und anderen technischen Defekten sind in der Rechtsprechung und in der juristischen Literatur ein alter Bekannter. Wenig ist noch nicht gesagt worden. Grund war die relative Häufigkeit von Kollisionen zwischen Schiffen sowie von Schiffen mit festen Einrichtungen infolge mangelhafter Beherrschung der zunehmend komplexer werdenden technischen Einrichtungen an Bord, - auch zum Beispiel des Radars, das eigentlich als Navigations-Hilfsmittel zur Vermeidung von Kollisionen dient.³

Trotz des inzwischen hohen Grads an Zuverlässigkeit technischer Anlagen kommt *Rabe* zu dem Schluss:

"Menschliches Versagen und der Ausfall der technischen Einrichtungen eines Schiffes sind nach wie vor nicht als Gefahrenquelle auszuschalten."⁴

Im vorliegenden Beitrag sind nur die technischen Einrichtungen eines Schiffes und deren plötzlicher Ausfall von Interesse. Wie sich zeigen wird, spielt jedoch die Abgrenzung zu menschlichem Versagen regelmäßig eine Rolle.

Obwohl ich mich auf das Seeschiffrechtsrecht konzentriere, möchte ich nicht unerwähnt lassen, dass auch Fälle aus dem Bereich des Binnenschiffrechts relevant sind - was die Anzahl der berichteten Fälle anbetrifft, sind diese aufgrund der Enge der Manövrierverhältnisse auf Flüssen und Kanälen sogar weit häufiger als im Seeschiffrechtsrecht.

³ Rabe Seehandelsrecht, 4. Auflage, vor § 734 Rdn. 1

⁴ Rabe, a.a.O.

Zudem ist die Rechtslage in den §§ 734 ff. HGB und § 92 ff. BSchG identisch, da beide Haftungsregime gleichermaßen auf das Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23.09.1910 zurückgehen.⁵ Auch die Rechtsgrundlage für die nicht speziell gesetzlich geregelte Beschädigung von festen Anlagen durch Schiffe ist die gleiche. Sie ergibt sich aus dem allgemeinen Deliktsrecht.

1. Gefährdungshaftung und "prima facie" Beweis

Ausgangspunkt ist die gesetzliche Verschuldenshaftung in § 735 HGB, § 92 b BSchG und § 823 BGB.

Herber hat bereits 1982 auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar die Frage gestellt: "Brauchen wir eine Gefährdungshaftung in der Schifffahrt?" Er lehnt dies unter Hinweis auf die internationale Rechtsvereinheitlichung, sowohl im HGB als auch im Binnenschifffahrtsrecht, und die Versicherbarkeit des Kaskointeresses für den Fall des Ausfalls mangels Verschuldensnachweises ab.⁶

Dagegen kommt dem Anspruchsteller regelmäßig die Beweiserleichterung des sogen. "prima facie" Beweises zugute. Voraussetzung ist der Nachweis des eigenen verkehrsrichtigen Verhaltens.⁷ Regelmäßig ist dies unproblematisch bei der Kollision mit einem Stilllieger oder einer Uferanlage. Dann gilt die Vermutung,

"... dass die Besatzung des fahrenden Schiffes schuldhaft gehandelt hat und dass dieses Verschulden für die Kollision ursächlich war."⁸

Hierbei ist klarstellend darauf hinzuweisen, dass der "prima facie" Beweis nicht zu einer Beweislast-Umkehr führt.⁹

⁵ Für das Seeschifffahrtsrecht: Gesetz vom 07.01.1913 - RGBI 1913, 49, 89; für das Binnenschifffahrtsrecht: Übereinkommen vom 15.03.1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenschluss von Binnenschiffen (BGBl 1972 II 1005).

⁶ VersR 1982, 405 ff.; anders rechtspolitisch offenbar OLG Karlsruhe, Rechtsache U 4/78 RhSch

⁷ Für das Binnenschifffahrtsrecht: KG VersR 1976, 463

⁸ Rabe, a.a.O., § 735, 33; mit zahlreichen Nachweisen

⁹ Anders unter Umständen "res ipsa loquitur" Regel des anglo-amerikanischen Rechts; offenbar waren dazu auch im Binnenschifffahrtsrecht derartige Tendenzen in der Gerichtspraxis zu verzeichnen, s. Wassermeyer, Der Kollisionsprozess in der Binnenschifffahrt, 4. Auflage, S. 97 ff.

Instruktiv sind zwei gegensätzliche Entscheidungen des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg aus den 70-er Jahren des letzten Jahrhunderts (als über derartige Fallgestaltungen offenbar noch mehr gestritten wurde). Von dem ersten Fall berichtet *Wassermeyer*¹⁰:

"Als der soeben vom Stapel gelassene Neubau "SLOMAN TUNIS" verholt wurde, geriet der Bugsier-Schlepper gegen das stillliegende Geleitboot "KÖLN". Dazu bemerkte das OLG Hamburg, bei diesem Sachverhalt könne auf eine Feststellung des konkreten Verschuldens verzichtet werden. Eine nähere Prüfung sei entbehrlich, so lange nicht die Beklagte durch Darlegung entsprechender Umstände die Beweisvermutung entkräftet."

Anders hat das Hanseatische OLG im zweiten Fall entschieden¹¹: Im Nord-Ostsee-Kanal kam es zu einer Begegnungskollision zwischen der "PRINZENBURG" und dem MS "LAMARA". Beide Fahrzeuge waren auf der richtigen Fahrwasserseite. Es sah so aus, als sollten sie ganz normal passieren. Plötzlich aber drehte "LAMARA" hart nach Backbord, lief quer über den Kanal und "PRINZENBURG" genau vor den Steven.

Nach Auffassung des OLG hat der Beklagte den Anscheinsbeweis widerlegt, weil er bewiesen hat, daß die "LAMARA" nur durch ein technisches Versagen der Rudermaschine aus dem Kurs gelaufen sein konnte. Daß es später auf der Werft nicht gelungen war, den Fehler zu entdecken, hatte nach Ansicht des Senats nichts zu bedeuten. Denn rechtlich brauchte die Beklagte nicht darzutun, welcher (konkrete) Fehler an der Ruderanlage bestanden hat.

Der Ruderversager sei auch nicht durch schlechte Wartung der Ruderanlage verschuldet gewesen. So sei die Ruderanlage wiederholt unter Aufsicht Klasse überprüft und repariert worden. Es gebe keinen Anschein dafür, dass ein technischer Defekt typischerweise von der Reederei und der Schiffsführung verschuldet sei.

¹⁰ a.a.O., S. 100

¹¹ Hanseatisches OLG Hamburg, VersR 1978, S. 959

2. Auswirkungen des ISM Code

Es bleibt die rechtlich interessante Frage, ob sich an diesen - schon fast rechtsgeschichtlich geprägten - Feststellungen durch Einführung des ISM Codes etwas geändert hat.

Festzustellen ist zunächst, dass die Väter des ISM Code das Problem konkret erkannt haben. In Ziffer 10.3 und 10.4 des ISM Code heißt es:

10.3 "The company should establish procedures in its SMS to identify equipment and technical systems the sudden operational failure of which may result in hazardous situations. The SMS should provide for the specific measures aimed at promoting the reliability of such equipment or systems. These measures should include the regular testing of stand-by arrangements and equipment or technical systems that are not in continuous use.

10.4 The (...) measures referred to in 10.3 should be integrated into the ships' operational maintenance routine."

Bei dem ISM Code handelt es sich (bekanntlich) um eine EntschlieÙung der International Maritime Organisation (IMO) vom 04.11.1993 (EntschlieÙung A. 741 (18)), die durch Aufnahme in Kapitel IX des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz menschlichen Lebens auf See (SOLAS) rechtsverbindlich geworden ist.¹² Seit dem 01.07.2002 gilt der ISM Code verbindlich auch für alle Frachtschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 und mehr.

Welche zivilrechtliche Auswirkung haben die oben genannten Regeln nun für die Haftung bei unvorhergesehenen technischen Ausfällen? Zunächst zu dem Pflichtenkreis der Ziffern 10.3 und 10.4 des ISM Code selbst:

Der Reeder ist verpflichtet, das Schiff im Rahmen seines "Safety Management System" (SMS) auf Gefahrenquellen aus plötzlichen Systemausfällen hin zu untersuchen.

¹² In Deutschland durch die 7. SOLAS Änderungsverordnung vom 28.11.1995, BGBl. 1995 II 994; dazu Looks/Kraft. Die zivilrechtlichen Auswirkungen des ISM Code, Transportrecht 1998, S. 221 ff.

Es ist dem ISM Code - und auch den Umsetzungsrichtlinien¹³ - nicht zu entnehmen, welche Anlagen konkret unter den Anwendungsbereich dieser Verpflichtung fallen.¹⁴ Sicher war es gerade das Ziel der Väter des ISM Code, hier keine Einschränkungen zuzulassen, sondern dem Reeder die Verantwortlichkeit für die hinreichende Überprüfung des Schiffes zu überlassen. Eindeutig zugehörig sind sämtliche virulenten Systeme, wie Navigationssysteme, Maschinen- und Ruderanlagen.¹⁵

Bemerkenswert ist, dass der ISM Code dem Reeder in einem wichtigen Punkt Warnhinweise gibt: Ziffer 10.3 macht ausdrücklich darauf aufmerksam, dass gerade auch Stand-by Systeme und andere Anlagen, die nicht im ständigen Gebrauch stehen, zu beobachten sind. Offenbar hat sich gerade dieser Bereich als besonders schadensträchtig erwiesen. Im SMS sind sodann konkrete Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit vorzusehen. Die vom Reeder im ISM festgelegten Maßnahmen zur Erhöhung der Zuverlässigkeit der Anlagen sind anschließend in der Wartungsroutine an Bord umzusetzen.

Zusammengefasst lässt sich also feststellen, dass der ISM Code ein gestuftes System von Sicherheitsanforderungen stellt:

- sorgfältige Analyse des Risikos von plötzlichen Systemausfällen
- Beschreibung von Verfahren zur Risikobeschränkung
- Integration dieser Verfahren in die Bordroutine,

jeweils in dokumentierter Form. Auf jeder dieser Stufen kann ein Fehlverhalten zu einem Schaden führen:

Zum einen können sich bereits Fehler bei der Analyse der Risikolage ergeben. Kommt es zu einem Unfall, lässt sich schon auf der ersten Stufe erkennen, ob der Reeder an das betroffene System gedacht oder es - unter Umständen fahrlässig - übersehen hat. Auf der zweiten Stufe stellt sich die Frage, ob die Maßnahmen zur Risikobegrenzung geeignet und ausreichend waren. Auf der dritten Stufe ist zu prüfen, ob die Umsetzung der Maßnahmen in die Bordroutine hinreichend war.

¹³ IMO Resolution A. 788 (19) vom 23.11.1995

¹⁴ vgl. Anderson, ISM Code - A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications, London 1998, S.

199

¹⁵ Anderson, a.a.O., S. 200

Schließlich versteht sich von selbst, dass auch Fehler beim Vollzug der Bordroutine schadensbegründend sein können. Daher ist in der Seerechtspraxis konkret zu hinterfragen, ob die Maßnahmen der Bordroutine eingehalten wurden.

Für die zivilrechtliche Einordnung ist erörtert worden, ob der ISM Code als Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB anzusehen ist. *Looks / Kraft* verneinen dies mit dem Hinweis auf den weit gefassten Schutzzweck des ISM Code in Ziffer 1.2.1 (Verhütung von Tod und Verletzung, Umweltschäden und Eigentumsverletzungen) sowie damit, dass der ISM Code "keine konkreten Verpflichtungen für bestimmte Verantwortliche enthält"¹⁶.

Allgemein wird für die Qualifikation einer Rechtsnorm als Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB gefordert, dass die Norm (auch) dem Schutz von Einzelpersonen oder bestimmten Personengruppen dient.¹⁷

Der Schutzzweck des ISM Code ist mit den Rechtsgütern "Gesundheit und Leben", "Umwelt" und "Eigentum Dritter" nahezu deckungsgleich mit dem Schutzzumfang des § 823 BGB. Nehmen wir nur das Beispiel der Kollision MS "SABINE D" gegen "BALTIC CHAMP" im Nord-Ostsee-Kanal. Dort kam es zu Schäden beim Kollisionsgegner, infolge übergehendem Gefahrgut darüber hinaus zu Gefährdungen der Umwelt¹⁸ und durch die notwendige Sperrung des Kanals und Beschädigung von Uferanlagen auch zur Verletzung des Eigentums Dritter. Sämtliche in Ziffer 1.2.1 des ISM Codes genannten Rechtsgüter waren daher bei dem Schadensfall betroffen.

Die Schutzgüter des ISM Code decken sich also mit den typischen Risiken von Seeunfällen - gerade in engen Gewässern. Es liegt deshalb nicht fern, die hier in Rede stehenden Bestimmungen des ISM Code (auch) als drittschützend zu qualifizieren. Darüber hinaus sind die Pflichten der Ziffern 10.3 und 10.4 - wie dargelegt - hinreichend bestimmt.

¹⁶ Looks / Kraft, a.a.O., S. 225

¹⁷ vgl. BGH NJW 2004, S. 1949; dazu Palandt/Sprau, 65. Auflage, § 823 Rdn. 57

¹⁸ Hahn, Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter über See - Anspruch und Wirklichkeit, www.schiw.sf.hs-wismar.de/siw/schriften/heft3/beitrag05.html

Bei Unterlassung einer der genannten Pflichten aus Ziffern 10.3 und 10.4 kommt nach deutschem Recht daneben die Haftung aus der Verletzung von Verkehrssicherungspflichten in Betracht.¹⁹ Denn es ist gerade die Aufgabe dieses Teils des ISM Codes, der durch den Schiffsbetrieb geschaffenen Gefahrenlage durch Maßnahmen zur Risikobegrenzung entgegenzuwirken.²⁰

Ob die genannten Verpflichtungen aus dem ISM Code unter dem Blickwinkel der Verletzung eines Schutzgesetzes nach § 823 Abs. 2 oder als Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht nach § 823 Abs. 1 BGB betrachtet wird, dürfte in der Mehrzahl der Fälle unerheblich sein. In Einzelfällen mag es indes darauf ankommen, z.B. wenn zur Vermeidung unvorhergesehener technischer Ausfälle zwar Maßnahmen getroffen wurden, diese sich aber objektiv als fehlerhaft erwiesen haben.

Im Ergebnis ist also festzustellen, dass der ISM Code für die hier untersuchte Frage eine erhebliche Verschärfung der Haftung erbracht hat. Es ist zu erwarten, dass die Gerichte zur Durchbrechung des "prima facie" Beweises von den Reedern regelmäßig die Einhaltung der Anforderungen der Ziffern 10.3 und 10.4 des ISM Code auf allen genannten Stufen verlangen werden. Erst wenn diese Hürde überwunden ist, würde die Unvorhersehbarkeit eines konkreten Schadensverlaufs bei Gericht weiterhin zur Ablehnung der Haftung führen.

III. Öffentlich-rechtliche Prävention

Die Einhaltung des ISM Code ist wesentlicher Bestandteil der Regelungen über die Hafenstaatkontrolle. Damit ist auch die öffentlich-rechtliche Prävention durch den ISM Code gestärkt worden.

¹⁹ So wohl auch Rabe a.a.O., § 485 Rdn. 29; vgl. dazu für Schiffe unter deutscher Flagge auch § 2 der Schiffssicherheitsverordnung:

"Wer ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, hat dafür Sorge zu tragen, dass im Schiffsbetrieb auftretende Gefahrenquellen überprüft, im Betrieb gewonnene Erkenntnisse sowie wichtige hierzu zur Verfügung stehende Informationen und Unterlagen einschließlich der Aufzeichnungen der mit der Bedienung des Schiffes beauftragten Personen im Rahmen der Sicherheitsvorsorge ausgewertet und die zur Gefahr Vermeidung und Verminderung erforderlichen Maßnahmen getroffen werden!"

²⁰ vgl. dazu Palandt/Sprau, § 823 Rdn. 46

Verfügt ein Schiff beispielsweise nicht über das "Document of Compliance" (DOC) oder das "Ship Management Certificate" (SMC), können Sanktionen nach der Pariser Vereinbarung greifen.²¹ Was aber, wenn das SMC zwar vorliegt, das zugrunde liegende SMS aber mangelhaft ist? Es ist den Behörden bei Einlaufen eines Schiffes regelmäßig nicht möglich, das DOC oder das SMC zu hinterfragen, schon gar nicht mit der Detailgenauigkeit, wie dies in einem nachträglichen Haftungsprozess möglicherweise notwendig ist.

Daher ist zu fragen, ob es weitere öffentlich-rechtliche Eingriffsnormen gibt, die präventive Maßnahmen - wie von den holländischen Hafenbehörden geplant - rechtfertigen.

Die Hafenordnungen enthalten m.E. keine ausreichenden Ermächtigungsgrundlagen. Zum einen ist die Hafennutzung, also das Befahren der öffentlichen Wasserflächen, grundsätzlich erlaubnisfrei.²² Zwar entsteht eine Pflicht zur Einholung einer Verkehrserlaubnis, wenn Schiff oder Ladung eine Gefahr für Mensch, Umwelt oder Anlagen darstellen.²³ Die Versagung ist jedoch nur im Einzelfall bei Vorliegen konkreter Verdachtsmomente möglich. Zum anderen bedingt die Lage der deutschen Häfen regelmäßig eine mehr oder minder lange Revierfahrt. Die allein auf die Häfen bezogene Anknüpfung griffe rechtlich daher zu kurz.

Die maßgebliche Rechtsmaterie findet sich daher m.E. in der Seeschiffahrtsstraßenordnung. Sie gilt nach ihrem § 1 auf den Fahrwassern aller Zuwegungen zu den deutschen Häfen sowie in den Seehäfen selbst. Daneben gilt sie auf dem Nord-Ostsee-Kanal.

Allgemeine Eingriffsnormen für präventive Kontrollen der Nutzung der Verkehrswege enthält die Seeschiffahrtsstraßenordnung nach § 30 Abs. 1, 2 SeeSchStrO nur für Schiffe, die bereits vom Gesetzgeber als besonders gefährlich eingestuft worden sind - namentlich Tankschiffe.

²¹ Abschnitt 2.25 i.V.m. 3.1 zu Anlage 1 der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle, BGBl. 2000 II 892; dazu Looks / Kraft a.a.O. S. 223

²² vgl. § 10 (1) Bremisches Hafenbetriebsgesetz v. 21.11.2000, Brem.GBl. 2000, 437

²³ vgl. § 11 (1) Nr. 1 Bremisches Hafenbetriebsgesetz; konkretisiert durch § 9 Bremische Hafenordnung v. 24.04.2001, Brem.GBl. 2004, 91

Eine den gesamten Schiffsverkehr betreffende Spezialregelung ist dagegen für die Nutzung des Nord-Ostsee-Kanals gegeben. Nach § 42 SeeSchStrO kann die Zulassung zum Verkehr unter anderem davon abhängig gemacht werden, dass die "Stabilität" und die "Manövrierfähigkeit" des Schiffes gewährleistet ist. Kriterien für die sogen. "Kanaltauglichkeit" eines Fahrzeuges werden in Anlage 2 zu der Vereinbarung zwischen dem zwischen dem Landespolizeiamt Schleswig Holstein, vertreten durch die Wasserschutzpolizei, und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, vertreten durch die WSD-Nord, über die Ermittlungstätigkeit bei Schiffsunfällen im Bereich des Nord-Ostsee-Kanals festgelegt. So gibt es eine Pflicht der Wasserschutzpolizei, alle Anhaltspunkte für Zweifel an der Kanaltauglichkeit eines beteiligten Fahrzeuges an die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu melden. Das gleiche gilt, wenn sich ein Unfallbeteiligter auf technisches Versagen als Unfallursache beruft.

Als Einschränkung der Kanaltauglichkeit werden in Anlage 2 der Vereinbarung unter anderem "Einschränkungen bei der Stabilität sowie der Manövrierfähigkeit" in Bezug auf Antriebs- und Ruderanlagen sowie Ankergeschirr genannt. Hinzu kommt die ausreichende Ablesbarkeit von Kompass und Ruderlagenanzeiger.

Sollte man eine vergleichbare Definition der "Hafentauglichkeit" allgemein einführen und die Rechtsfolgen nach dem Rotterdamer Vorbild definieren?

§ 30 Abs. 3 SeeSchStraO sieht bereits vor, dass auch für Fahrzeuge und Fahrzeuggruppen, die nicht unter die vom Gesetzgeber "per se" als gefährlich eingestuft Schiffe sich in § 30 Abs. 1 SeeSchStraO fallen, die Voraussetzungen für das Befahren der Seeschiffahrtsstraßen oder einzelner Wasserflächen bekannt gemacht werden. Durch § 60 Abs. 1 SeeSchStrO sind die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest dazu für die Zwecke der Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ermächtigt.

Damit ist der rechtliche Rahmen für etwaige Konkretisierungen der "Hafentauglichkeit" bereits vorhanden. Es bleibt aber die Frage nach der Handhabbarkeit der Voraussetzungen der "Hafentauglichkeit" und die Frage nach der Auswahl der geeigneten Maßnahmen: Für die Prognose der Manövrierfähigkeit eines Schiffes bedarf es regelmäßig konkreter Anhaltspunkte. Namentlich vor dem

Hintergrund des Übermaßverbotes ist darüber hinaus schwer erkennbar, wie die Schifffahrtspolizeibehörden aus einer reagierenden in eine präventiv handelnde Rolle schlüpfen können (zur Diskussion).

IV. Fazit

Ein zivilrechtliches oder öffentlich-rechtliches Konzept der "Hafentauglichkeit" von Schiffen ist in deutschem Recht nicht bekannt. Während es zivilrechtlich aufgrund internationaler Übereinkommen dabei bleibt, dass die Gefährdungshaftung ausgeschlossen ist, dürften verbliebene Haftungslücken durch Anwendung des ISM Codes weitgehend geschlossen worden sein.

Öffentlich-rechtlich gibt es für das Konzept der "Hafentauglichkeit" von Schiffen bereits ein Vorbild im Bereich des Nord-Ostsee-Kanals. Für eine Übertragung auf die Zugänge zu den Seehäfen und die Seehäfen selbst wäre vor allem die Zweckdienlichkeit zu überprüfen; ausreichende Ermächtigungsgrundlagen liegen bereits vor.

Bremen, den 10.05.2006

Dr. Thomas Brinkmann

Dr. Schackow & Partner

Rechtsanwälte