

**Gesetzentwurf**

Der Niedersächsische Ministerpräsident

Hannover, den 06.08.2008

Herrn  
Präsidenten des Niedersächsischen Landtages  
Hannover

Sehr geehrter Herr Präsident,

in der Anlage übersende ich den von der Landesregierung beschlossenen

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes**

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlussfassung des Landtages herbeizuführen. Gleichzeitig beantrage ich, den Gesetzentwurf gemäß § 24 Abs. 2 Satz 1 der Geschäftsordnung des Niedersächsischen Landtages sogleich an einen Ausschuss zu überweisen. Entsprechend dem Beschluss des Landtages vom 18. Juni 1997 (Drs. 13/3022) hat eine Gesetzesfolgenabschätzung stattgefunden.

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Christian Wulff

**Entwurf****G e s e t z  
zur Änderung des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes**

## Artikel 1

Das Niedersächsische Hafensicherheitsgesetz vom 8. Dezember 2005 (Nds. GVBl. S. 377) wird wie folgt geändert:

1. Der Überschrift wird die folgende Fußnote angefügt:  
„\*) Dieses Gesetz dient auch der Umsetzung der Richtlinie 2005/65/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen (ABl. EU Nr. L 310 S. 28).“
2. Vor § 1 werden die folgenden Überschriften eingefügt:

## „Erster Teil

**Ausführung und Umsetzung von Sicherheitsbestimmungen**

## Erster Abschnitt

**Allgemeines“.**

3. § 1 erhält folgende Fassung:

„§ 1  
Sicherheitsbestimmungen

Die §§ 2 bis 23 dienen neben der Umsetzung der Richtlinie 2005/65/EG des europäischen Parlaments und des Rates von 26. Oktober 2005 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen (ABl. EU Nr. L 310 S. 28) der Ausführung

1. des Kapitels XI-2 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutze des menschlichen Lebens auf See - SOLAS-Übereinkommen - (BGBl. 1979 II S. 141), zuletzt geändert nach Maßgabe des Gesetzes vom 22. Dezember 2003 (BGBl. 2003 II S. 2018),
2. des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen - ISPS-Code - (BGBl. 2003 II S. 2018, 2043) und
3. der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ABl. EU Nr. L 129 S. 6).“
4. Nach § 1 wird die folgende Überschrift eingefügt:

## „Zweiter Abschnitt

**Vorschriften für Hafenanlagen“.**

5. § 2 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) Im einleitenden Satzteil wird die Zahl „17“ durch die Zahl „15“ ersetzt.
    - bb) Der Nummer 1 Buchst. c wird ein Komma angefügt.
    - cc) Am Ende der Nummer 1 wird das Wort „oder“ gestrichen.
    - dd) Der Nummer 2 wird das Wort „oder“ angefügt.
    - ee) Es wird die folgende Nummer 3 eingefügt:

- „3. andere im nationalen Verkehrsdienst eingesetzte Schiffe, die den in § 1 Nr. 1, 2 oder 3 genannten Sicherheitsbestimmungen aufgrund bundesrechtlicher Regelungen unterliegen,“.
- b) Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:  
„<sup>1</sup>Das für Häfen zuständige Ministerium (Fachministerium) kann für Hafenanlagen, die nur gelegentlich von in Absatz 1 genannten Schiffen in Anspruch genommen werden, im Einzelfall bestimmen, dass auf sie die Regelungen der §§ 3 bis 15 ganz oder teilweise nicht anzuwenden sind, wenn dadurch das durch den ISPS-Code angestrebte Sicherheitsniveau nicht beeinträchtigt wird.“
- c) In Absatz 3 wird die Zahl „17“ durch die Zahl „15“ ersetzt.
6. In § 3 wird die Verweisung „§ 1“ durch die Verweisung „§ 1 Nrn. 1 bis 3“ ersetzt.
7. Die Überschrift des § 5 erhält folgende Fassung:  
„§ 5  
Risikobewertung für die Hafenanlage“.
8. § 6 wird wie folgt geändert:  
a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:  
„§ 6  
Plan zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage“.
- b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:  
„(3) Der Betreiber der Hafenanlage kann sich zur Ausarbeitung des Plans zur Gefahrenabwehr und zu dessen Fortschreibung einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr nach § 8 bedienen.“
- c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:  
aa) Der bisherige Wortlaut wird Satz 1.  
bb) Es werden die folgenden Sätze 2 und 3 angefügt:  
„<sup>2</sup>Der Betreiber der Hafenanlage hat dem Fachministerium den jeweils aktuellen genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr in elektronischer Form zu übermitteln. <sup>3</sup>Das Fachministerium stellt der Polizei den Plan zur Gefahrenabwehr zur Verfügung.“
9. § 8 wird wie folgt geändert:  
a) Der bisherige Satz 1 wird einziger Satz.  
b) Satz 2 wird gestrichen.
10. § 9 Abs. 3 wird wie folgt geändert:  
a) Der bisherige Satz 1 wird einziger Satz.  
b) Satz 2 wird gestrichen.
11. § 11 Abs. 2 erhält folgende Fassung:  
„(2) <sup>1</sup>Das Verfahren zur Feststellung der Zuverlässigkeit wird durch den Antrag des Arbeitgebers bei dem Fachministerium eingeleitet. <sup>2</sup>Der Antrag bedarf der Zustimmung der betroffenen Person. <sup>3</sup>Das Fachministerium hat die betroffene Person über die bei der Datenerhebung und -übermittlung beteiligten Stellen unverzüglich zu unterrichten.“
12. § 12 wird wie folgt geändert:  
a) In Absatz 1 Nr. 3 werden die Worte „dem Landesamt für Verfassungsschutz“ durch die Worte „der Verfassungsschutzbehörde“ ersetzt.  
b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- aa) In Nummer 1 werden die Worte „zwei Jahre“ durch die Worte „zwölf Monate“ ersetzt.
  - bb) In Nummer 2 werden die Worte „zwei Jahre“ durch die Worte „zwölf Monate“ ersetzt.
  - c) In Absatz 7 werden die Worte „zwei Jahre“ durch die Worte „zwölf Monate“ ersetzt.
13. In § 15 Abs. 3 Satz 1 wird die Verweisung „§ 1“ durch die Verweisung „§ 1 Nrn. 1 bis 3“ ersetzt.
14. Nach § 15 wird der folgende Dritte Abschnitt eingefügt:

### „Dritter Abschnitt

#### **Vorschriften für Häfen**

##### § 16

##### Anwendungsbereich

<sup>1</sup>Die §§ 17 bis 23 finden in Häfen Anwendung, in denen sich eine Hafenanlage befindet, für die ein Plan zur Gefahrenabwehr nach § 6 genehmigt wurde. <sup>2</sup>Hafen ist das nach § 24 Abs. 2 durch Allgemeinverfügung als Hafen festgelegte Gebiet.

##### § 17

##### Zuständigkeit

<sup>1</sup>Zuständige Behörde im Sinne dieses Abschnitts ist die jeweilige Hafenbehörde. <sup>2</sup>Hafenbehörde ist die im Hafen für die Gefahrenabwehr in Hafenangelegenheiten zuständige Behörde.

##### § 18

##### Risikobewertung für den Hafen

(1) <sup>1</sup>Die Hafenbehörde erstellt für den Hafen als Grundlage für den Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen (§ 19) eine Risikobewertung nach Maßgabe des Anhangs I der Richtlinie 2005/65/EG. <sup>2</sup>Wenn es aufgrund der örtlichen Verhältnisse zweckmäßig ist, kann die Hafenbehörde die Risikobewertung für mehrere Häfen, nach Vereinbarung mit einer anderen Hafenbehörde auch für Häfen in deren Zuständigkeitsbereich, gemeinsam erstellen. <sup>3</sup>Die Risikobewertung ist fortzuschreiben und mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen.

(2) Die Hafenbehörde kann sich zur Erstellung der Risikobewertung und zu deren Fortschreibung und Überprüfung einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr nach § 8 bedienen.

(3) <sup>1</sup>Bedienstete und sonstige Beauftragte der Hafenbehörde dürfen zur Erfüllung der Aufgabe nach Absatz 1 nach Vorankündigung Grundstücke und Betriebsräume im Hafen während der Betriebszeiten betreten und besichtigen. <sup>2</sup>Die Eigentümerin oder der Eigentümer und die oder der Nutzungsberechtigte eines Grundstücks oder eines Betriebsraumes im Hafen ist verpflichtet, auf Verlangen Auskünfte zu erteilen und die Unterlagen und Daten zugänglich zu machen, die für die Risikobewertung erforderlich sind.

(4) Die Eigentümerin oder der Eigentümer und die oder der Nutzungsberechtigte eines Grundstücks oder Betriebsraumes im Hafen ist verpflichtet, die Hafenbehörde bei Veränderungen ihres oder seines Grundstücks oder Betriebsraumes unverzüglich über alle für die Risikobewertung maßgeblichen Sachverhalte zu unterrichten, insbesondere bei

1. einer Änderung der Art oder Zweckbestimmung,
2. einer erheblichen baulichen Änderung und
3. einer Änderung in der Betriebsleitung.

(5) Die Risikobewertung und ihre wesentliche Änderungen sind dem Fachministerium vorzulegen.

#### § 19

##### Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen

(1) <sup>1</sup>Die Hafenbehörde arbeitet unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Risikobewertung für den Hafen nach Maßgabe des Anhangs II der Richtlinie 2005/65/EG unverzüglich einen Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen aus; sie berücksichtigt dabei auch die Pläne zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlagen nach § 6 und gleichartige Pläne. <sup>2</sup>Im Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen sind für jede Gefahrenstufe nach § 23 die anzuwendenden Verfahren, die zu ergreifenden Maßnahmen und die einzuleitenden Aktionen festzulegen.

(2) Der Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen ist gemäß der Fortschreibung der Risikobewertung für den Hafen fortzuschreiben.

(3) <sup>1</sup>Die Hafenbehörde kann sich zur Ausarbeitung des Plans zur Gefahrenabwehr und zu dessen Fortschreibung einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr nach § 8 bedienen. <sup>2</sup>Sie darf sich nicht einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr bedienen, die an der Erstellung der Risikobewertung für den Hafen mitgewirkt hat.

(4) Der Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen und seine wesentlichen Änderungen sind dem Fachministerium vorzulegen.

(5) <sup>1</sup>Die Hafenbehörde hat dem Fachministerium den jeweils aktuellen Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen in elektronischer Form zu übermitteln. <sup>2</sup>Das Fachministerium stellt der Polizei den Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen zur Verfügung.

#### § 20

##### Beauftragte oder Beauftragter für die Gefahrenabwehr im Hafen

(1) Die Hafenbehörde hat für jeden Hafen, für den ein Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen ausgearbeitet wurde, eine Beauftragte oder einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Hafen zu bestellen und dem Fachministerium zu benennen.

(2) <sup>1</sup>Die oder der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Hafen erfüllt die Aufgabe einer Kontaktstelle für Fragen der Gefahrenabwehr im Hafen. <sup>2</sup>Sie oder er arbeitet mit der oder dem Beauftragten nach § 9 eng zusammen.

#### § 21

##### Kontrollen

<sup>1</sup>Bedienstete und sonstige Beauftragte des Fachministeriums oder der Hafenbehörde überprüfen mindestens einmal je Kalenderjahr, ob die Eigentümerinnen oder Eigentümer und Nutzungsberechtigten der Grundstücke oder Betriebsräume im Hafen die ihnen obliegenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergriffen haben. <sup>2</sup>Die Überprüfenden und die mit der Durchführung der Inspektionen nach Artikel 9 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 beauftragten Personen dürfen, soweit es für die Überprüfung oder Inspektion erforderlich ist, die Grundstücke und Betriebsräume betreten und besichtigen.

#### § 22

##### Übungen

<sup>1</sup>Die Hafenbehörde führt mindestens einmal je Kalenderjahr Übungen nach Maßgabe des Anhangs III der Richtlinie 2005/65/EG durch. <sup>2</sup>Die Eigentümerinnen oder Eigentümer und Nutzungsberechtigten der Grundstücke oder Betriebsräume im Hafen sowie die Verantwortlichen auf Schiffen haben im erforderlichen Umfang an der Übung mitzuwirken.

#### § 23

##### Gefahrenstufen, Maßnahmen

(1) Das Fachministerium legt nach Maßgabe von Teil A Abschnitt 4.1 und Teil B Abs. 4.8 des ISPS-Codes die jeweils geltende Gefahrenstufe für den Hafen fest und teilt diese der Hafenbehörde und der oder dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Hafen mit.

(2) <sup>1</sup>Die Hafenbehörde hat sicherzustellen, dass die im Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen festgelegten Maßnahmen ergriffen werden. <sup>2</sup>Sie kann die Maßnahmen treffen, die zur Einhaltung der in diesem Abschnitt genannten Vorschriften erforderlich sind. <sup>3</sup>Für diese Maßnahmen findet das Niedersächsische Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung ergänzend Anwendung.“

15. Nach § 23 wird die folgende Überschrift eingefügt:

„Zweiter Teil

**Hafen-, Fähr- und Schifffahrtsangelegenheiten“.**

16. Der bisherige § 18 wird § 24 und wie folgt geändert:

Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 wird die Verweisung „§§ 3 bis 17“ durch die Verweisung „§§ 3 bis 15 und 17 bis 23“ ersetzt.
- b) Es wird der folgende Satz 3 angefügt

„<sup>3</sup>Das Recht der kommunalen Körperschaften und Anstalten, die Benutzung von Häfen und Hafenanlagen als öffentliche Einrichtungen durch Satzung zu regeln, bleibt unberührt, soweit nicht durch dieses Gesetz oder eine Verordnung nach Absatz 3 oder § 25 Abs. 2 Regelungen getroffen sind.“

17. Nach § 24 wird die folgende Überschrift eingefügt:

„Dritter Teil

**Sonstige Regelungen“.**

18. Der bisherige § 19 wird § 25 und wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„<sup>1</sup>Das Fachministerium wird ermächtigt, durch Verordnung seine Zuständigkeit für Aufgaben nach diesem Gesetz zu übertragen

1. auf andere Landesbehörden, wenn dies zur sachgerechten Erfüllung der Aufgaben erforderlich ist, und
2. auf kommunale Körperschaften, wenn die Aufgaben sachgerecht auf der Ortsebene wahrgenommen werden können.“

- b) In Absatz 2 werden die Worte „die aufgrund des § 18 Abs. 3 erlassene Verordnung ergänzt“ durch die Worte „soweit nicht durch eine Verordnung nach § 24 Abs. 3 Regelungen getroffen sind; die Verordnung kann eine Verordnung nach § 24 Abs. 3 ergänzen“ ersetzt.

19. Der bisherige § 20 wird § 26 und erhält folgende Fassung:

„§ 26

Zuständigkeiten und Betretensrechte der Polizei

(1) Die Polizei hat auch auf nichtbundeseigenen Gewässern und in Häfen, die nicht Bundeshäfen sind, die in § 1 der Vereinbarung über die Ausübung der schifffahrtpolizeilichen Vollzugsaufgaben vom 6./21. April 1955 (Nds. GVBl. Sb. I S. 112) und die in Artikel 1 Nr. 1 der Zusatzvereinbarung zur Vereinbarung über die Ausübung der schifffahrtpolizeilichen Vollzugsaufgaben vom 6. und 21. April 1955 vom 28. Januar/ 19. Februar 1982 (Nds. GVBl. S. 153) genannten schifffahrtpolizeilichen Vollzugsaufgaben.

(2) Zur Erfüllung von Aufgaben nach Absatz 1 oder aufgrund einer Vereinbarung des Landes mit dem Bund ist die Polizei befugt, Grundstücke, Betriebsräume und schwimmende Anlagen in Häfen sowie Wasserfahrzeuge und deren Betriebsräume zu betreten, wenn dies zur Aufgabenerfüllung erforderlich ist.“

20. Der bisherige § 17 wird § 27 und erhält folgende Fassung:

„§ 27  
Einschränkung von Grundrechten

Das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird durch § 5 Abs. 2, § 6 Abs. 6, § 18 Abs. 3 Satz 1, § 21 Satz 2 und § 26 Abs. 2 eingeschränkt.“

21. Der bisherige § 16 wird § 28 und erhält folgende Fassung:

„§ 28  
Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 das Betreten der Hafenanlage oder deren Besichtigung nicht duldet,
2. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 2 eine Auskunft nicht oder nicht richtig erteilt oder Unterlagen oder Daten nicht zugänglich macht,
3. der Unterrichtungspflicht nach § 5 Abs. 3 nicht nachkommt,
4. entgegen § 6 Abs. 1 einen Plan zur Gefahrenabwehr nicht unverzüglich ausarbeitet oder fortschreibt,
5. entgegen § 6 Abs. 5 Satz 1 eine ihm nach dem Plan zur Gefahrenabwehr obliegende Maßnahme nicht unverzüglich durchführt,
6. entgegen § 6 Abs. 6 Satz 1 das Betreten der Hafenanlage oder deren Besichtigung nicht duldet,
7. entgegen § 9 Abs. 1 Satz 1 eine Beauftragte oder einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage nicht benennt,
8. entgegen § 10 Abs. 2 Satz 1 mit einem Schiff zusammenwirkt,
9. der Aufbewahrungs- oder Vorlagepflicht nach § 10 Abs. 3 zuwiderhandelt,
10. entgegen § 11 Abs. 1 Personen einsetzt oder Zugang gewährt, deren Zuverlässigkeit nicht festgestellt ist,
11. entgegen einer vollziehbaren Untersagung nach § 15 Abs. 1 ein Schiff abfertigt,
12. einer vollziehbaren Untersagung oder Anordnung nach § 15 Abs. 2 zuwiderhandelt,
13. einer vollziehbaren Untersagung oder Anordnung nach § 15 Abs. 3 zuwiderhandelt,
14. entgegen § 18 Abs. 3 Satz 1 das Betreten oder Besichtigen eines Grundstücks oder Betriebsraumes im Hafen nicht duldet,
15. entgegen § 18 Abs. 3 Satz 2 eine Auskunft nicht oder nicht richtig erteilt oder Unterlagen oder Daten nicht zugänglich macht,
16. der Unterrichtungspflicht nach § 18 Abs. 4 nicht nachkommt,
17. entgegen § 21 Satz 2 das Betreten eines Grundstücks oder Betriebsraumes im Hafen nicht duldet,
18. entgegen § 22 Satz 2 nicht an einer Übung teilnimmt oder
19. einer vollziehbaren Untersagung oder Anordnung nach § 23 Abs. 2 Satz 2 zuwiderhandelt.

(2) Ordnungswidrig handelt auch, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer Verordnung nach § 24 Abs. 3 oder § 25 Abs. 2 zuwiderhandelt, soweit sie für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

(3) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 10 000 Euro geahndet werden.“

#### Artikel 2

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr wird ermächtigt, das Niedersächsische Hafensicherheitsgesetz in der nunmehr geltenden Fassung mit neuem Datum bekannt zu machen und dabei Unstimmigkeiten des Wortlauts zu beseitigen.

#### Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

---

#### Begründung

##### A. Allgemeiner Teil

###### I. Anlass und Ziel des Gesetzes

Die Richtlinie 2005/65/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen ist am 15. Dezember 2005 in Kraft getreten. Die Richtlinie 2005/65/EG enthält Vorgaben, die sich auf die Sicherheit in den Häfen beziehen. Im Gegensatz zum ISPS-Code (Internationaler Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen; International Ship and Port Facility Security-Code), der Vorschriften für einzelne Hafenanlagen enthält, die von Schiffen in internationalen Verkehren angelaufen werden, erstreckt sich der Anwendungsbereich der Richtlinie auf den Bereich des Gesamthafens. Neben den Hafenanlagen, an denen die Abfertigung der Schiffe erfolgt und die, soweit dort internationale Verkehre stattfinden, unter den ISPS-Code fallen, sind demnach grundsätzlich sämtliche Betriebe, Einrichtungen usw. im Gesamthafen zu betrachten. Der Bereich des Gesamthafens kann jedoch von den Mitgliedstaaten im Einzelfall festgelegt werden.

Die Richtlinie 2005/65/EG orientiert sich formal stark am ISPS-Code.

Die Richtlinie 2005/65/EG hat ausschließlich die Gefahrenabwehr im Gesamthafenbereich zum Inhalt. Hafenangelegenheiten fallen unter die Zuständigkeit der Bundesländer. Rechtssetzungsakte des Bundes zur Umsetzung der Richtlinie 2005/65/EG sind daher weder zu erwarten noch vorgesehen. Die Regelungen über die Sicherheit der Häfen im Landesrecht finden sich im Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetz (NHafenSG), das u. a. Vorgaben zum ISPS-Code enthält. Da die Richtlinie 2005/65/EG inhaltlich ähnliche Ziele verfolgt und sich teilweise auf die Systematik und Vorgehensweise des ISPS-Codes bezieht, kommt zur Umsetzung nur eine Änderung des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes in Frage. Damit ist auch sichergestellt, dass andere Zuständigkeiten im Bereich der allgemeinen Gefahrenabwehr nicht berührt werden.

Damit eine klare Abgrenzung zwischen den Vorgaben zum ISPS-Code und der Richtlinie 2005/65/EG erkennbar ist, wird eine Neugliederung des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes in insgesamt drei Teile vorgenommen, wobei der erste Teil in drei Abschnitte unterteilt wird. Die Umsetzung der Richtlinie 2005/65/EG erfolgt im Wesentlichen im Dritten Abschnitt des Ersten Teils (§§ 16 bis 23).

Des Weiteren bestimmt die Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen vom 31. März 2004 in Artikel 3 Abs. 3, dass die Mitgliedstaaten die Anwendung der Richtlinie auf nationale



Verkehre zu überprüfen haben. Nach dem gegenwärtigen Sachstand ist eine solche Anwendung nicht vorgesehen. Im Gesetzentwurf ist jedoch vorsorglich ein Auffangtatbestand eingefügt, der die Anwendung des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes auf Hafenanlagen ermöglicht, die von in nationalen Verkehren eingesetzten Schiffen angelaufen werden. Dieses wird jedoch nur der Fall sein, wenn diese Schiffe zukünftig tatsächlich besonderen bundesrechtlichen Regelungen unterliegen.

## II. Wesentlicher Inhalt des Gesetzes

### 1. Zu Artikel 1:

Über Artikel 1 des Gesetzentwurfs soll die Richtlinie 2005/65/EG umgesetzt werden. Darüber hinaus wird der Anwendungsbereich des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes auf Hafenanlagen erweitert, an denen bestimmte nationale Verkehre abgefertigt werden. Welche dieses im Einzelnen sein werden, ist abhängig von bundesrechtlichen Regelungen.

### 2. Zu Artikel 2:

Mit der Regelung wird das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zu einer Neubekanntmachung des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes ermächtigt.

### 3. Zu Artikel 3:

Artikel 3 regelt den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes.

## III. Wesentliches Ergebnis der Gesetzesfolgenabschätzung

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf werden die genannten europarechtlichen Vorgaben vollständig in das Landesrecht übernommen.

Dem Land und den Kommunen als Hafenbehörde werden Kosten entstehen, darüber hinaus den Eigentümern von Häfen und ggf. Eigentümerinnen oder Eigentümern von Betrieben, die sich in den Häfen befinden.

## IV. Auswirkungen auf die Verwirklichung der Gleichstellung von Frauen und Männern, auf Familien, auf schwer behinderte Menschen sowie auf die Umwelt, den ländlichen Raum und die Landesentwicklung.

Entsprechende Auswirkungen sind durch den Gesetzentwurf nicht zu erwarten.

## V. Voraussichtliche Kosten und haushaltsmäßige Auswirkungen des Gesetzentwurfes

Dem Land entstehen zunächst Kosten für die im Rahmen der Fachaufsicht über die Hafenbehörden wahrzunehmenden Überprüfungen der Risikobewertungen für den Hafen und der Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen durch das Fachministerium. Nach dem derzeitigen Sachstand sind die Häfen Papenburg, Leer, Emden, Wilhelmshaven, Nordenham, Brake, Elsfleth, Oldenburg, Cuxhaven und Stade-Bützfleth betroffen. Es handelt sich im Wesentlichen um Personal- und Sachkosten.

Weiter entstehen dem Land Kosten für die Erstellung der Risikobewertungen, der Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen und durch die Bestellung der oder des Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Hafen, soweit das Land in einzelnen Häfen selbst Hafenbehörde ist. Das ist in den Häfen Emden, Wilhelmshaven (außer kommunaler Teil), Nordenham, Brake, Elsfleth, Cuxhaven und Stade-Bützfleth der Fall. Auch hier handelt es sich im Wesentlichen um Personal- und Sachkosten.

Die Aufgaben sollen mit vorhandenem Personal durchgeführt werden. Grund dafür ist, dass es sich zwar um eine neue Aufgabe handelt, jedoch ein vergleichsweise hoher Arbeitsaufwand für die Erstellung der Risikoanalysen und der Pläne zur Gefahrenabwehr nur temporär und zu Anfang entsteht. Die Aufgaben der oder des Beauftragten für die Gefahrenabwehr werden durch die Richtlinie 2005/65/EG nur sehr allgemein formuliert, diese sind in § 20 Abs. 2 des Gesetzentwurfs wiedergegeben. Indirekt ergeben sich weitere Aufgaben aus § 23 Abs. 1 des

Gesetzentwurfs, indem die Meldungen über die Erhöhung der Gefahrenstufen im Hafenbereich durch das Fachministerium auch an die Beauftragte oder den Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Hafenbereich zu übermitteln sind. Es wird davon ausgegangen, dass ein zusätzlicher Aufwand damit kaum verbunden ist. Somit entstehen nur unwesentliche zusätzliche Personalkosten.

Den Kommunen entstehen zunächst grundsätzlich Kosten für die Erstellung der Risikowertungen für den Hafen sowie der Pläne zur Gefahrenabwehr, weiter für die Bestellung einer oder eines Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Hafen; soweit die Kommunen Hafenbehörden sind. Das ist in den Häfen Papenburg, Leer, Wilhelmshaven (kommunaler Teil) und Oldenburg der Fall.

Für die oder den Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Hafen bei den Kommunen gelten die o. g. Aussagen sinngemäß.

Wenn die einzelnen Hafenbehörde von der Möglichkeit Gebrauch machen, für die Erstellung der Risikobewertung für den Hafen und die Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen auf anerkannte Stellen zur Gefahrenabwehr zurückzugreifen, entstehen in Abhängigkeit von der Größe des Hafens Kosten von maximal 20 000 Euro für die Risikobewertung und maximal 50 000 Euro für die Erstellung eines Plans zur Gefahrenabwehr. Zugrunde gelegt wurden hierbei Angaben einer bereits anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr sowie Erfahrungswerte aus dem Erstellen von Risikoanalysen für Hafenanlagen bei der Umsetzung des ISPS-Codes. Es handelt sich hier um absolute Höchstwerte, die, wenn überhaupt, dann nur im Einzelfall und ausnahmsweise erreicht werden.

Weitere Kosten können durch die laufende Fortschreibung der Risikobewertungen für den Hafen und der daraus folgenden Anpassung der Pläne zur Gefahrenabwehr für den Hafen entstehen. Die Kosten sind abhängig von den jeweils sicherheitsrelevanten Änderungen und können kaum vorhergesagt werden. Die Erfahrungen aus dem Bereich der Hafenanlagen zeigen jedoch, dass ähnliche Pläne zur Gefahrenabwehr im ersten Jahr noch relativ häufig anzupassen sind, danach nur noch in einem vergleichsweise geringen Umfang.

Es steht den betroffenen Kommunen als Hafenbehörden jedoch frei, sowohl die Risikoanalysen als auch die Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen selbst zu erstellen. Der Wortlaut des § 18 Abs. 2 des Gesetzentwurfs als Kann-Bestimmung, der inhaltlich die Richtlinie 2005/65/EG wiedergibt, lässt dieses zu. Den betroffenen kommunalen Hafenbehörden würde durch das Fachministerium im Rahmen der dort für die Häfen des eigenen Zuständigkeitsbereichs durchzuführenden Risikoanalysen und zu erstellenden Pläne zur Gefahrenabwehr entsprechende Unterstützung zur Verfügung gestellt werden können. Von daher ist die Beauftragung einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr für sämtliche der durch das Gesetz auf die Kommunen übertragenen Aufgaben nicht zwingend erforderlich. Zwar entstehen den Kommunen, wenn sie die Arbeiten in Eigenleistung durchführen, gleichfalls Kosten. Sie dürften sich jedoch im Wesentlichen auf Personal- und vergleichsweise geringe Sachkosten beschränken. Es ist davon auszugehen, dass die o. g. Summen bei Weitem nicht erreicht werden. Das Fachministerium wird die auf es entfallenden Aufgaben wie o. a. und begründet mit vorhandenem Personal erledigen. Das dürfte gleichfalls auch bei den betroffenen Kommunen sinnvoll und möglich sein.

Insgesamt ist vor dem genannten Hintergrund davon auszugehen, dass den betroffenen Kommunen keine erheblichen zusätzlichen Kosten im Sinne von Artikel 57 Abs. 4 der Niedersächsischen Verfassung entstehen. Die anfallenden Kosten können dort aus den genannten Gründen entsprechend gering gehalten werden.

Der Hafengewirtschaft und anderen im Hafenbereich ansässigen Betrieben können Kosten entstehen, wenn im Einzelnen zusätzliche Sicherungsmaßnahmen notwendig werden. Das wird jedoch nur in Ausnahmefällen notwendig sein, da die Hafenanlagen selbst bereits Sicherungsmaßnahmen nach dem ISPS-Code unterliegen; darüber hinaus ist davon auszugehen, dass organisatorische Maßnahmen ausreichend sind.

#### VI. Wesentliche Ergebnisse der Verbandsbeteiligung

Folgenden Verbänden wurde Gelegenheit gegeben, zu dem Gesetzentwurf Stellung zu nehmen:

- Niedersächsischer Städtetag
- Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund
- Niedersächsischer Landkreistag
- Niedersächsische Industrie- und Handelskammertag
- Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig für die ARGE öffentlicher Binnenhäfen Norddeutschlands im Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen
- Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe
- Verband Deutscher Schiffsausrüster e.V.
- Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
- Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG

Folgende Verbände haben eine Stellungnahme abgegeben:

Niedersächsischer Städtetag für die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Niedersachsens.

Der Niedersächsische Städtetag wendet im Wesentlichen ein, dass durch das Gesetz auf die betroffenen Städte als Hafenbehörden zusätzliche Aufgaben und Kosten zukämen, ohne dass hierfür im Gesetzentwurf ein finanzieller Ausgleich normiert werde. Neue Kosten würden insbesondere durch die Regelungen in den §§ 18 und 19 entstehen, weil die bereits nur für Schiffe in internationalen Verkehren (ISPS-Code) erstellten und genehmigten Risikobewertungen und Gefahrenabwehrpläne jetzt für den Gesamthafen neu erstellt werden müssten. Für diese Aufgaben müssten von den Hafenbehörden anerkannte Stellen zur Gefahrenabwehr beauftragt werden. In der Begründung zum Gesetzentwurf würden für diese Maßnahmen - je nach Größe des Hafens - max. Kosten in Höhe von insgesamt 70 000 Euro genannt. Weitere Kosten würden aber durch die laufende Fortschreibung der Risikobewertungen und die daraus folgende Anpassung der Pläne zur Gefahrenabwehr entstehen. Diese Kosten könnten im Voraus nicht hinreichend quantifiziert oder geschätzt werden. Erfahrungsgemäß seien jedoch in der ersten Zeit Anpassungen erforderlich, die zusätzliche Kosten verursachen würden.

Zwar stehe es den betroffenen Kommunen nach der Gesetzesbegründung frei, diese Aufgaben, ggf. auch mit Unterstützung des Fachministeriums, selbst zu erstellen. Aber selbst größere Kommunen seien nicht in der Lage, die notwendigen Erhebungen, Risikobeurteilungen und Gefahrenabwehrpläne selbst durchzuführen. Zu den genauen Kosten und Maßnahmen könnten demzufolge aus der Praxis auch noch keine näheren Angaben gemacht werden.

In diesem Zusammenhang müsse zudem gesehen werden, dass einzelne Häfen aus einer Vielzahl von kleineren und größeren Hafenanlagen bestehen würden, die nicht zusammenhängend seien. Diese Hafenanlagen unterschieden sich grundlegend in ihrer Funktion, hätten verschiedene Betreiber und - in Bezug auf die Hafensicherheit - vollkommen unterschiedliche Gefährdungspotentiale. Selbst Zuständigkeiten seien unterschiedlich; es gebe einen kommunalen Hafen, Landeshafen, Hafen der Bundesmarine usw. Bislang habe jede Hafenanlage durch den jeweiligen Betreiber einen Plan zur Gefahrenabwehr aufgestellt und sei für die Einhaltung dieses Plans verantwortlich. Dies sei auch überschaubar, weil jeder Betreiber die Zustände vor Ort kenne und Gefährdungspotentiale abschätzen könne. Bei einem Gesamthafen sei diese Übersichtlichkeit aber nicht mehr in gleichem Maße gegeben. Es werde deshalb entscheidend darauf ankommen, wie der Hafen als solcher definiert werde und wie z. B. die umgebende Bebauung oder Wohnsituation in der Nähe der Hafenanlagen aussehe. Hiervon abhängig sei auch, welche Kosten entstehen könnten. Zu erwarten sei jedenfalls, dass ein hoher Verwaltungsaufwand bei der Umsetzung des Gesetzes betrieben werden müsse.

Insgesamt sei festzustellen, dass Aufgaben und Kosten nach dem Gesetz einseitig nur auf solche Kommunen zukämen, in deren Bereich sich ein Hafen befinde. Die Einschätzung, dass die dadurch entstehenden Kosten nach Artikel 57 Abs. 4 der Niedersächsischen Verfassung als unerheblich eingestuft würden, könne sich der Städtetag deshalb nicht anschließen. Für einzelne Kommunen dürften sie sich durchaus als erheblich darstellen.

Dabei müsse auch gesehen werden, dass selbst für den Fall, dass die Gefahrenabwehr im Hafen dem Land obliege, auf die jeweilige Kommune mittelbare Kosten für die Abwehr konkreter Gefahren sowie für die Teilnahme an Übungen durch den Einsatz der Feuerwehren entstünden. Gegebenenfalls müssten zusätzliche Ausrüstungen für die Feuerwehr beschafft werden und/oder eine spezielle Ausbildung der Feuerwehrmitglieder erfolgen.

Aus den genannten Gründen habe das Land aus Gründen der Konnexität einen finanziellen Ausgleich nach Artikel 57 Abs. 4 der Niedersächsischen Verfassung zu leisten.

Unbestritten ist, dass auf die betroffenen Kommunen durch den Gesetzentwurf Kosten zukommen werden. Diese sind - soweit abschätzbar - in der Gesetzesfolgenabschätzung dargestellt. Die Auffassung des Niedersächsischen Städtetages, die entstehenden Kosten seien als erheblich nach Artikel 57 Abs. 4 der Niedersächsischen Verfassung anzusehen, wird jedoch als nicht begründet angesehen.

Im Übrigen bleibt noch darauf hinzuweisen, dass in Satz 2 der Begründung zu Nummer 18 (§ 25) Buchst. b eine aufgrund eines redaktionellen Versehens in der Entwurfsfassung für die Verbandsbeteiligung fehlerhafte Formulierung korrigiert wurde.

## **B. Besonderer Teil**

Zu Artikel 1 (Änderung des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes):

Zu Nummer 1:

Der Hinweis erfolgt, um deutlich zu machen, dass das Gesetz auch der Umsetzung der Richtlinie 2005/65/EG dient.

Zu Nummer 2:

Es wird der Titel des Ersten Teils und dessen Ersten Abschnitts eingefügt.

Zu Nummer 3 (§ 1):

Mit der Änderung des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes soll die genannte Richtlinie 2005/65/EG umgesetzt werden. Sie ist daher im § 1 mit aufzunehmen. Durch die Einfügung neuer Regelungen dienen nunmehr die §§ 2 bis 23 der Ausführung der genannten Sicherheitsbestimmungen. Die Nummern 1 bis 3 bleiben inhaltlich unverändert

Zu Nummer 4:

Es wird der Titel des zweiten Abschnitts zum ersten Teil eingefügt.

Zu Nummer 5 (§ 2):

Zu Buchstabe a:

Durch die Umstrukturierung und die Aufnahme neuer Paragraphen hat sich die bisherige Nummerierung der Paragraphen geändert. Die Vorschriften für Hafenanlagen finden sich jetzt in den §§ 3 bis 15, d. h. im Zweiten Abschnitt des Ersten Teils.

In Absatz 1 wird eine neue Nummer 3 aufgenommen, die Aufzählung ist entsprechend zu erweitern.

Die Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen bestimmt in Artikel 3 Abs. 3, dass die Mitgliedstaaten bis zum 1. Juli 2007 die Anwendung der Verordnung auf nationale Verkehre zu überprüfen haben. Dazu bedarf es zunächst gesonderter bundesrechtlicher Bestimmungen, in denen festgelegt ist, welche in der nationalen Fahrt eingesetzten Schiffe dem ISPS-Code unterliegen. In der Folge

wäre der Anwendungsbereich des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes auf Hafenanlagen zu erweitern, die von diesen Schiffen angelaufen werden. Hier hat zwar die Bundesregierung zunächst entschieden, dass in der nationalen Fahrt eingesetzte Schiffe nicht unter den ISPS-Code fallen. Abzuwarten bleibt jedoch, in welcher Form die EU-Kommission diese Entscheidung mitträgt oder ob seitens der Bundesregierung zusätzliche Regelungen für solche Schiffe getroffen werden. Daher bleibt die Aufnahme der Vorgabe als Auffangtatbestand erforderlich. Anderenfalls würde bei entsprechender Entscheidung ein erneutes Änderungsverfahren zum Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetz notwendig.

Zu Buchstabe b:

Bisher konnte das Fachministerium Ausnahmen für Hafenanlagen bei der Anwendung des ISPS-Codes nur dann vornehmen, wenn sie gelegentlich von in der Auslandsfahrt eingesetzten Schiffen in Anspruch genommen werden. Aufgrund der möglichen Erweiterung des ISPS-Codes auf nationale Verkehre ist eine Beschränkung solcher Befreiungen lediglich auf Hafenanlagen, die von in der Auslandsfahrt eingesetzten Schiffen angelaufen werden, zukünftig nicht mehr ausreichend. Das Fachministerium soll vielmehr für alle Hafenanlagen, auf die der ISPS-Code anwendbar ist, unabhängig ob sie von Schiffen in der Auslandsfahrt oder nationalen Fahrt angelaufen werden, zukünftig entsprechende Befreiungen erteilen können. Das kann insbesondere notwendig werden für Hafenanlagen, die dem Inselversorgungsverkehr oder sonstigen touristischen Zwecken dienen und die saisonal unterschiedlich stark genutzt werden. Hier müssen flexible Lösungen im Rahmen von Ausnahmen gerade auch für die Abfertigung nationaler Schiffsverkehre an solchen Hafenanlagen möglich sein, soweit es sich um gelegentliche Verkehre handelt. Voraussetzung ist jedoch immer, dass das durch die Regelungen für Schiffe angestrebte Sicherheitsniveau nicht beeinträchtigt wird.

Im Übrigen redaktionelle Anpassung infolge der Umstrukturierung und der Aufnahme neuer Paragraphen.

Zu Buchstabe c:

Redaktionelle Anpassung infolge der Umstrukturierung und der Aufnahme neuer Paragraphen.

Zu Nummer 6 (§ 3):

Durch die Änderung des Gesetzes und die vorgenommene Neugliederung beschränkt sich die Zuständigkeit des Fachministeriums im ersten Teil originär auf die Umsetzung der in § 1 Nrn. 1 bis 3 genannten Vorschriften. Der Hinweis ist aufgrund der Neufassung des § 1 entsprechend anzupassen.

Zu Nummer 7 (§ 5):

Der Zusatz in der Überschrift wurde aufgenommen, um zwischen einer Risikobewertung für eine Hafenanlage und einer Risikobewertung für den Hafen (§ 18) zu unterscheiden.

Zu Nummer 8 (§ 6):

Zu Buchstabe a:

Der Zusatz in der Überschrift wurde aufgenommen, um zwischen einem Plan zur Gefahrenabwehr für eine Hafenanlage und einem Plan zur Gefahrenabwehr für den gesamten Hafen (§ 19) zu unterscheiden.

Zu Buchstabe b:

Für die Erstellung des Plans zur Gefahrenabwehr ist stets der Hafenbetreiber verantwortlich. Diese Verantwortung trifft ihn unabhängig davon, ob er den Plan selbst erstellt oder eine anerkannte Stelle zur Gefahrenabwehr beauftragt. Aus der bisherigen Formulierung des Absatzes 3 ergab sich dieses nicht eindeutig, vielmehr konnte geschlossen werden, dass mit der Beauftragung auch die Verantwortung auf die anerkannte Stelle übergang. Über die Neufassung des Absatzes 3 soll eine eindeutige Regelung in dem genannten Sinne getroffen werden.

Zu Buchstabe c:

Die Kenntnisse der Pläne zur Gefahrenabwehr sind für polizeiliche Maßnahmen unverzichtbar, da sie wichtige Informationen, wie z. B. Möglichkeiten von Zugangsbeschränkungen, Absperrungen und Evakuierungen von Hafenanlagen oder Häfen enthalten. Daneben ist es im Hinblick auf die Bewältigung besonderer Einsatzlagen erforderlich, dass die Einsatzkräfte bereits vor dem Einleiten der erforderlichen Maßnahmen objektbezogen über besondere Gefahrenlagen, wie z. B. das Lagern von gefährlichen Waren oder sonstigen Gefahrstoffen oder anderen besonderen Betriebsgefahren, Kenntnis haben. Die Zugriffsmöglichkeit erst nach Eintreten besonderer Einsatzlagen würde zu unnötigen und unvermeidbaren Zeitverlusten führen.

Das Fachministerium hat alle Pläne zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen in das Intranet des Landes eingestellt. Die entsprechende Seite kann über Kennung und Passwort, die beide das Fachministerium vergibt, von berechtigten Nutzern des Fachministeriums und anderer Dienststellen, auch der Polizei, aufgerufen werden. Dieses hat bereits zu einer wesentlichen Reduzierung des Pflegeaufwandes geführt. Die Verpflichtung des Betreibers der Hafenanlage, die Pläne zur Gefahrenabwehr dem Fachministerium in einer aktuellen Version als elektronische Datei zur Verfügung zu stellen, dient der weiteren Vermeidung zusätzlichen Aufwandes. Sie stellt für die Betreiber der Hafenanlagen keine zusätzliche Belastung dar, da der überwiegende Teil der Pläne dort bereits in elektronischer Fassung vorliegt.

Zu Nummer 9 (§ 8):

Das Verfahren zur Anerkennung von Stellen zur Gefahrenabwehr war bislang über ein im Verkehrsblatt veröffentlichtes vorläufiges Verfahren (Verkehrsblatt Nr. 17/03 vom 15. September 2003, S. 561) bundeseinheitlich geregelt. Über die im Rahmen dieses Verfahrens anerkannten Stellen ist derzeit kein Bedarf weiterer Stellen erkennbar, sich anerkennen zu lassen. Dieses ist im Wesentlichen damit begründet, dass der ISPS-Code für Hafenanlagen umgesetzt ist. Aus Gründen der Normensparsamkeit kann daher auf den Erlass einer Verordnung verzichtet werden; ersatzweise kann zukünftig eine interne Verwaltungsregelung auf Grundlage des o. g. vorläufigen Verfahrens herangezogen werden.

Mit dem § 8 des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes ist Artikel 11 der Richtlinie 2005/65/EG hinsichtlich der Anforderungen an anerkannte Stellen zur Gefahrenabwehr (im Anhang IV der Richtlinie 2005/65/EG aufgeführt) bereits erfüllt. Der Anhang IV der Richtlinie 2005/65/EG stimmt inhaltlich mit Teil B Abs. 4.5 des ISPS-Codes überein. Von daher können bereits anerkannte Stellen zur Gefahrenabwehr auch im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2005/65/EG nach dem Dritten Abschnitt des Ersten Teils des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes tätig werden. Es bedarf keines gesonderten Anerkennungsverfahrens mehr.

Zu Nummer 10 (§ 9):

Das Verfahren zur Anerkennung von Schulungseinrichtungen für Beauftragte für die Gefahrenabwehr war bislang über ein im Verkehrsblatt veröffentlichtes vorläufiges Verfahren (Verkehrsblatt Nr. 17/03 vom 15. September 2003, S. 561) bundeseinheitlich geregelt. Über die im Rahmen dieses Verfahrens anerkannten Schulungseinrichtungen ist derzeit kein Bedarf weiterer Stellen erkennbar, sich anerkennen zu lassen. Dieses ist im Wesentlichen damit begründet, dass der ISPS-Code für Hafenanlagen umgesetzt ist. Aus Gründen der Normensparsamkeit kann daher auf den Erlass einer Verordnung verzichtet werden; ersatzweise kann zukünftig eine interne Verwaltungsregelung auf Grundlage des o. g. vorläufigen Verfahrens herangezogen werden.

Zu Nummer 11 (§ 11):

Gemäß § 9 Abs. 1 obliegt die Pflicht zur Benennung einer oder eines Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage gegenüber dem Fachministerium dem Betreiber der Hafenanlage. Die innerbetriebliche Bestellung zur oder zum Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage erfolgt überwiegend im Rahmen eines bestehenden Arbeitsvertrages, gelegentlich im Rahmen eines Dienstleistungsverhältnisses. Das gilt sinngemäß auch für den Personenkreis, der bei einer anerkannten Stelle zur Gefahrenabwehr nach § 8 oder aus anderen Gründen (§ 11 Abs. 1 Satz 2) ggf. Umgang mit Plänen zur Gefahrenabwehr hat. Daher ist es konsequent, wenn der jeweilige Arbeit- oder Auftraggeber auch verantwortlich ist, die entsprechenden Anträge auf Feststellung der Zuverlässigkeit zu stellen. Letzten Endes wird er damit auch Kostenschuldner für die anfallenden Gebühren, die durch seine Veranlassung entstanden sind.

Da sich das Überprüfungsverfahren auf personenbezogene Daten bezieht, ist die Zustimmung der betroffenen Person bei Antragsstellung notwendig. Im Übrigen wird damit das Antragsverfahren demjenigen bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung im Luftverkehr angepasst. Die Unterrichtungspflicht gegenüber der betroffenen Person zu den beteiligten Stellen (2. Halbsatz) bleibt unverändert.

Zu Nummer 12 (§12):

Zu Buchstabe a:

Das Landesamt für Verfassungsschutz ist im Rahmen der Umorganisation zum 1. August 2007 eine neue Abteilung im Ministerium für Inneres, Sport und Integration geworden. Die Bezeichnung „Landesamt für Verfassungsschutz“ ist daher durch „Verfassungsschutzbehörde“ zu ersetzen.

Zu Buchstaben b und c:

Im Sinne einer Vereinheitlichung von Personenüberprüfungen ist es angezeigt, die Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach einem Jahr zu wiederholen. Entsprechend sind die genannten Fristen anzupassen. Die Alternative der Beibehaltung einer zweijährigen Frist mit Aufnahme einer Nachberichtspflicht kommt wegen des damit verbundenen Aufwandes für die die Überprüfung durchführende Behörde nicht in Frage.

Zu Nummer 13 (§ 15):

§ 15 Abs. 3 dient dem Fachministerium als Rechtsgrundlage, um ggf. Maßnahmen zu treffen, die sich auf Hafenanlagen beziehen. Durch die Änderung des § 1 ist der Verweis auf die Sicherheitsbestimmungen zu beschränken, in denen die Vorgaben für Hafenanlagen aufgeführt sind.

Zu Nummer 14:

Es wird der Dritte Abschnitt zum Ersten Teil eingefügt.

Zu § 16:

Der Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/65/EG ergibt sich aus Artikel 2 Abs. 2. Danach sind alle Häfen einzubeziehen, in denen sich eine oder mehrere Hafenanlagen befinden, auf die die Verordnung (EG) Nr. 725/2004 Anwendung findet. Das sind die Hafenanlagen, für die der ISPS-Code Gültigkeit hat. Dazu gehören alle in § 2 Abs. 1 des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes genannten Hafenanlagen. Es handelt sich um Hafenanlagen, an denen Schiffe in der Auslandsfahrt abgefertigt werden, darüber hinaus ggf. um Hafenanlagen, an denen nationale Verkehre abgefertigt werden und auf die der ISPS-Code infolge des Artikels 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 anzuwenden ist. Die Betreiber dieser Hafenanlagen sind verpflichtet, einen Plan zur Gefahrenabwehr nach § 6 zu erstellen. In der Folge ist in den Häfen, in denen sich diese Hafenanlagen befinden, die Richtlinie 2005/65/EG anzuwenden.

Der ISPS-Code basiert auf Kapitel XI-2 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS). Er findet daher auf Seeschiffe Anwendung. Diese Schiffe laufen in Niedersachsen in der Regel Seehäfen (an Seeschiffahrtsstraßen gelegene Häfen) an. In der Folge befinden sich Hafenanlagen, auf die der ISPS-Code anzuwenden ist, in diesen Häfen. Derzeit sind dieses die Häfen Papenburg, Leer, Emden, Borkum, Wilhelmshaven, Nordenham, Brake, Elsfleth, Oldenburg, Cuxhaven und Stade-Bützfleth. Es ist zukünftig nicht auszuschließen, dass unter den ISPS-Code fallende Seeschiffe auch Binnenhäfen (an Binnenschiffahrtsstraßen gelegene Häfen) anlaufen. Insofern können Hafenanlagen dort gleichfalls unter den ISPS-Code und damit unter die Richtlinie 2005/65/EG fallen.

Nach Artikel 2 Abs. 3 der Richtlinie 2005/65/EG legen die Mitgliedstaaten die Grenzen der Häfen selbst fest. Häfen haben keine eigene Rechtspersönlichkeit, aus der sich ein Hafengebiet im Sinne der Richtlinie 2005/65/EG ergeben könnte. Vielmehr sind in Niedersachsen die Bereiche von Häfen nach der Niedersächsischen Hafenordnung vom 25. Januar 2007 (Nds. GVBl. S. 62) festgelegt. In diesen Hafengebieten gilt die Hafenordnung zur Abwehr abstrakter Gefahren. Damit überhaupt eine Abgrenzung der Häfen im Sinne der Richtlinie 2005/65/EG erfolgen kann, ist es sinnvoll, diese Hafengebiete für die anzustellenden Betrachtungen heranzuziehen. Anderenfalls müssten die Häfen im Sinne der Richtlinie 2005/65/EG neu definiert werden.

Zu § 17:

Das Erfordernis, eine zuständige Behörde zu bestimmen, ergibt sich aus Artikel 5 Abs. 1 der Richtlinie 2005/65/EG. Zur Umsetzung der Richtlinie 2005/65/EG sind detaillierte Kenntnisse der im Hafen stattfindenden sonstigen Aktivitäten und deren Zusammenwirken vor Ort erforderlich. Diese sind bei den jeweiligen Hafenbehörden vorhanden. Dort können somit die notwendigen Abstimmungen zur Erstellung der Risikobewertungen für den Hafen nach Artikel 6 der Richtlinie 2005/65/EG und der Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen erfolgen.

Abweichend von den Vorgaben des ISPS-Codes für Hafenanlagen verlangt die Richtlinie 2005/65/EG, die Risikobewertungen zu genehmigen (Artikel 6 Abs. 4). Da das Fachministerium jedoch die Fachaufsicht über die Hafenbehörden führt, kann hier eine förmliche Genehmigung entfallen. Soweit das Fachministerium in einigen betroffenen Häfen gleichzeitig Hafenbehörde ist, soll grundsätzlich sichergestellt werden, dass die Erstellung der Risikoanalysen und die Genehmigung durch unterschiedliche Personen erfolgt. Dieses ist insofern sichergestellt, als dass das Fachministerium als Hafenbehörde und das Fachministerium als DA Hafensicherheit an unterschiedlichen Dienstorten untergebracht sind und jeweils unterschiedliche Personen mit den Aufgaben betraut sind.

Satz 2 dient zur Klarstellung, dass mit dem Begriff „Hafenbehörde“ diejenige Stelle gemeint ist, die nach der Niedersächsischen Hafenordnung zuständig ist für die Gefahrenabwehr in Hafenangelegenheiten.

Zu § 18:

Absatz 1 Satz 1 dient der Umsetzung des Artikels 6 Abs. 1 der Richtlinie 2005/65/EG. Die Forderung nach Berücksichtigung des Anhangs I ergibt sich aus Artikel 6 Abs. 2 der Richtlinie.

Absatz 1 Satz 2 dient der Vereinfachung bei der Umsetzung der Richtlinie 2005/65/EG und soll es der Hafenbehörde ermöglichen, nur eine einzige Risikobewertung durchzuführen, wenn sie in mehreren Häfen oder unterschiedlichen Hafenbereichen Zuständigkeiten hat. Darüber hinaus soll es möglich sein, für örtlich zusammenhängende Hafenteile nur eine Risikobewertung zu erstellen, wenn es dort Zuständigkeiten mehrere Hafenbehörden gibt (Wilhelmshaven). Dazu bedarf es entsprechender Vereinbarungen der Hafenbehörden, ansonsten bleibt jede für ihren Bereich verantwortlich.

Absatz 1 Satz 3 dient der Umsetzung des Artikels 10 Abs. 1 der Richtlinie 2005/65/EG.

Absatz 2 dient zunächst der Umsetzung des Artikels 6 Abs. 3 der Richtlinie 2005/65/EG. Gleichzeitig soll sichergestellt werden, dass die Hafenbehörde wie in Absatz 1 aufgeführt für die Erstellung der Risikobewertung zuständig und damit verantwortlich bleibt. Die Anerkennung der Stelle zur Gefahrenabwehr richtet sich nach § 8 (zur Anerkennung als Stelle zur Gefahrenabwehr siehe auch Begründung zu Nummer 8 Buchst. b).

Die Hafenbehörde ist bei der Erstellung der Risikoanalysen auf weitergehende Informationen angewiesen. Soweit sie diese benötigt, sollen die Eigentümer oder Nutzungsberechtigten aus der Hafenvirtschaft oder sonstiger Betriebe im Hafen über Absatz 3 verpflichtet werden, entsprechende Auskünfte zu erteilen. Mit der Formulierung soll erreicht werden, dass alle möglichen Beteiligten erfasst werden. Eine ähnliche Bestimmung findet sich in § 5 Abs. 2 für die Erstellung der Risikobewertungen für Hafenanlagen.

Die zu erstellende Risikobewertung stellt zunächst eine Momentaufnahme dar. Die genannten Einrichtungen im Hafenbereich sind im Laufe der Zeit Änderungen unterworfen. Damit sich daraus ergebende Risiken ggf. neu bewertet werden können und anschließend die Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen angepasst werden können, ist es erforderlich, dass die Hafenbehörde die in Absatz 4 genannten Informationen erhält. Eine Verpflichtung zur laufenden Überarbeitung der Risikobewertung und der Pläne zur Gefahrenabwehr ergibt sich im Übrigen aus Artikel 10 der Richtlinie 2005/65/EG.

Der Absatz 5 dient zur Umsetzung des Artikels 6 Abs. 4 der Richtlinie 2005/65/EG. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr ist als Fachministerium grundsätzlich für Hafenangelegenheiten zuständig. Folglich sollen die Risikobewertungen und die Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen dem



Ministerium als DA Hafensicherheit Niedersachsen vorgelegt werden, da bereits die Pläne zur Gefahrenabwehr in Hafenanlagen nach § 6 Abs. 4 NHafenSG dort genehmigt werden. Damit wird vermieden, dass die Pläne von unterschiedlichen Stellen bearbeitet werden. In einigen Häfen, die unter die Richtlinie 2005/65/EG fallen, ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr gleichzeitig Hafenbehörde. Die damit verbundenen Aufgaben werden jedoch von Personal wahrgenommen, das bei der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG vor Ort in den Hafenstandorten beschäftigt ist. Von daher werden die Erstellung der Risikobewertungen und die Überprüfung der Pläne nach der Vorlage innerhalb des Ministeriums von unterschiedlichen Stellen durchgeführt.

Damit nicht jede geringfügige Änderung der Risikobewertung vorgelegt werden muss, sind Vorlagepflichten auf wesentliche Änderungen beschränkt. Diese sind dann zu erwarten, wenn sich Änderungen gemäß Absatz 4 Nrn. 1 bis 3 ergeben. Inhaltlich ist die Risikobewertung nach Anhang I der Richtlinie 2005/65/EG vorzunehmen. Daher muss das Fachministerium das Recht haben, Änderungen zu verlangen, soweit dieses nicht der Fall ist.

Zwar verlangt die Richtlinie 2005/65/EG in ihrem Wortlaut des Artikels 6 Abs. 4 eine „Genehmigung“ der Risikobewertung. Es handelt sich hier jedoch um Aufgaben, die entweder durch das Fachministerium selbst oder durch die Kommunen im übertragenen Wirkungskreis wahrgenommen werden. Deshalb entfällt hier ein förmliches Genehmigungsverfahren. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass über das Niedersächsische Hafensicherheitsgesetz in der vorliegenden Fassung die Richtlinie 2005/65/EG auch in diesem Punkt erfüllt wird.

Zu § 19:

Die in Absatz 1 aufgeführte Verpflichtung zur Erstellung eines Plans zur Gefahrenabwehr im Hafen durch die zuständige Behörde und deren Fortschreibung ergibt sich aus Artikel 7 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 5 Abs. 2 der Richtlinie 2005/65/EG. Die Berücksichtigung des Anhangs II der Richtlinie 2005/65/EG beruht auf Artikel 7 Abs. 3 der Richtlinie 2005/65/EG. Die bestehenden Pläne zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlagen sind aufgrund des Artikels 7 Abs. 1 der Richtlinie 2005/65/EG zu berücksichtigen. Weiter sollen andere bereits bestehende Pläne mit berücksichtigt werden, damit es nicht zu widersprüchlichen Regelungen zur Gefahrenabwehr kommt. Solche Pläne gibt es für verschiedene Hafenanlagen bereits aufgrund anderer Rechtsvorschriften (z. B. Bundes-Immissionsschutzgesetz), Planfeststellungsbeschlüsse oder anderer Genehmigungen.

Absatz 1 Satz 2 setzt Artikel 7 Abs. 2 der Richtlinie 2005/65/EG um.

Absatz 2 setzt Artikel 7 Abs. 1 der Richtlinie 2005/65/EG um. Daraus ergibt sich neben der Verpflichtung zur Aufstellung der Pläne zur Gefahrenabwehr auch eine Verpflichtung zu deren Fortschreibung. Änderungen der Risikobewertung aufgrund deren Fortschreibung sind mit zu berücksichtigen.

Absatz 3 dient der Umsetzung des Artikels 7 Abs. 4 der Richtlinie 2005/65/EG. Die Hafenbehörde als zuständige Behörde bleibt jedoch für die Erstellung des Plans zur Gefahrenabwehr verantwortlich. Die Anerkennung der Stelle zur Gefahrenabwehr richtet sich nach § 8. Über Satz 2 wird eine entsprechende Vorgabe im Anhang IV der Richtlinie 2005/65/EG umgesetzt.

Mit Absatz 4 wird Artikel 7 Abs. 5 der Richtlinie 2005/65/EG umgesetzt. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr ist als Fachministerium grundsätzlich für Hafensicherheitsangelegenheiten zuständig. Damit wird vermieden, dass im Grunde ähnliche Pläne von unterschiedlichen Stellen bearbeitet werden. Folglich sollen die Risikobewertungen und die Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen dem Ministerium als DA Hafensicherheit Niedersachsen vorgelegt werden, da bereits die Pläne zur Gefahrenabwehr in Hafenanlagen nach § 6 Abs. 4 NHafenSG dort genehmigt werden. Damit wird vermieden, dass die Pläne von unterschiedlichen Stellen bearbeitet werden. In einigen Häfen, die unter die Richtlinie 2005/65/EG fallen, ist das Ministerium gleichzeitig Hafenbehörde. Die damit verbundenen Aufgaben werden jedoch von Personal wahrgenommen, das bei der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG vor Ort in den Hafenstandorten beschäftigt ist. Daher werden die Erstellung der Risikobewertungen und die Überprüfung der Pläne nach der Vorlage innerhalb des Ministeriums von unterschiedlichen Stellen durchgeführt.

Damit nicht jede geringfügige Änderung des Plans zur Gefahrenabwehr im Hafen vorgelegt werden muss, sind Vorlagepflichten auf wesentliche Änderungen beschränkt. Diese sind dann zu erwarten,

wenn sich Änderungen an der Risikobewertung ergeben. Inhaltlich ist der Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen nach Anlage II der Richtlinie 2005/65/EG vorzunehmen. Daher muss das Fachministerium das Recht haben, Änderungen zu verlangen, soweit dieses nicht der Fall ist.

Zwar verlangt die Richtlinie 2005/65/EG in ihrem Wortlaut des Artikels 7 Abs. 5 eine „Genehmigung“ des Plans zur Gefahrenabwehr im Hafen. Bei der Erstellung handelt es sich jedoch um Aufgaben, die entweder durch das Fachministerium selbst oder durch die Kommunen im übertragenen Wirkungskreis wahrgenommen werden. Deshalb entfällt ein förmliches Genehmigungsverfahren. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass über das Niedersächsische Hafensicherheitsgesetz in der vorliegenden Fassung die Richtlinie 2005/65/EG auch in diesem Punkt erfüllt wird.

Über Absatz 5 wird sichergestellt, dass polizeilichen Stellen der Plan zur Gefahrenabwehr im Hafen zur Verfügung gestellt werden kann. Die Kenntnisse der Pläne zur Gefahrenabwehr sind für polizeiliche Maßnahmen unverzichtbar, da sie wichtige Informationen, wie z. B. Möglichkeiten von Zugangsbeschränkungen, Absperrungen und Evakuierungen von Hafenanlagen oder Häfen enthalten. Daneben ist es im Hinblick auf die Bewältigung besonderer Einsatzlagen erforderlich, dass die Einsatzkräfte bereits vor dem Einleiten der erforderlichen Maßnahmen objektbezogen über besondere Gefahrenlagen, wie z. B. das Lagern von gefährlichen Waren oder sonstigen Gefahrstoffen oder anderen besonderen Betriebsgefahren, Kenntnis haben. Die Zugriffsmöglichkeit erst nach Eintreten besonderer Einsatzlagen würde zu unnötigen und unvermeidbaren Zeitverlusten führen.

Das Fachministerium hat bereits alle Pläne zur Gefahrenabwehr für Hafenanlagen in das Intranet des Landes eingestellt. Das soll auch für die Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen vorgenommen werden. Die entsprechende Seite kann über Kennung und Passwort, die beide das Fachministerium vergibt, von berechtigten Nutzern des Fachministeriums und anderer Dienststellen, auch der Polizei, aufgerufen werden. Dieses hat bereits zu einer wesentlichen Reduzierung des Pflegeaufwandes geführt. Die Verpflichtung der Hafenbehörde, die Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen dem Fachministerium in einer aktuellen Version als elektronische Datei zur Verfügung zu stellen, dient der weiteren Vermeidung zusätzlichen Aufwandes. Sie stellt für die Hafenbehörde in der Regel keine zusätzliche Belastung dar, da der überwiegende Teil der Pläne dort in elektronischer Fassung erstellt werden dürfte.

Zu § 20:

Die genannte Verpflichtung zur Benennung einer oder eines Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Hafen ergibt sich aus Artikel 9 Abs.1 der Richtlinie 2005/65/EG. Damit der oder dem Beauftragten die durch das Fachministerium festgelegten Gefahrenstufen (§ 23) mitgeteilt werden können, ist die Benennung notwendig. Es ist dabei auch möglich, eine Beauftragte oder einen Beauftragten für mehrere Häfen, die unter die Richtlinie 2005/65/EG fallen, zu benennen.

Eine Schulung der oder des Beauftragten oder eine Zuverlässigkeitsüberprüfung ist nach der Richtlinie 2005/65/EG nicht gefordert. Die Aufgaben der oder des Beauftragten sind durch die Richtlinie vorgegeben und finden sich in Absatz 2 wieder. Da jedoch offensichtlich andere Aufgaben wahrzunehmen sind („Kontaktstelle“) als die der oder des Beauftragten nach § 9 des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes, kommt auch eine entsprechende Schulung nach § 9 Abs. 3 oder eine Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 11 NHafenSG nicht in Betracht.

Zu § 21:

Die Richtlinie 2005/65/EG verlangt in ihrem Artikel 13 ein System zur Überprüfung der Pläne zur Gefahrenabwehr im Hafen und ihrer Durchführung einzurichten. Im Einzelfall kann es dabei notwendig werden, dass die Hafenbehörde oder das Fachministerium die genannten Einrichtungen betreten muss. Weiter ergibt sich aus Artikel 13 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2005/65/EG, dass die Kommission Inspektionen auf Grundlage des Artikels 9 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 durchführen kann, die nach der Verordnung (EG) Nr. 884/2005 ausgeführt werden. Insofern hat die Kommission dieselben Kontrollrechte in Bezug auf die Häfen wie für die Hafenanlagen. Damit Kontrollen effektiv durchgeführt werden können, sind daher die gleichen Betretungsrechte im gesamten Hafen sicherzustellen, wie die bereits für Hafenanlagen gemäß § 6 Abs. 6 NHafenSG vorhandenen.

Zu § 22:

Die Verpflichtung zur Durchführung von jährlichen Übungen und Berücksichtigung des Anhangs III gemäß Satz 1 ergibt sich aus Artikel 7 Abs. 7 der Richtlinie 2005/65/EG. Die Übungen sollen demnach möglichst alle vom Hafенbetrieb Betroffenen umfassen. Daher ist der Personenkreis entsprechend Satz 2 auch zu verpflichten, im erforderlichen Rahmen an den Übungen teilzunehmen.

Zu § 23:

Nach Artikel 8 der Richtlinie 2005/65/EG sind die Gefahrenstufen 1 bis 3 festzulegen. Die Definitionen der Gefahrenstufen ergeben sich aus dem Artikel 8 Abs. 2 der Richtlinie 2005/65/EG. Sie stimmen inhaltlich mit denjenigen für Hafenanlagen (§ 7 NHafenSG) überein. Aus Gründen der Einheitlichkeit wird deshalb auch hier auf die Regelungen des ISPS-Codes Bezug genommen. Die Festlegung der Gefahrenstufen für Hafenanlagen erfolgt bereits durch das Fachministerium. Daher ist die Festlegung der Gefahrenstufen für den Gesamthafenbereich von dort sinnvoll. Die Übermittlung der Gefahrenstufen an die Hafенbehörde erfolgt, damit von dieser als zuständiger Stelle nach § 17 die im Plan zur Gefahrenabwehr im Hafен vorgesehenen Maßnahmen eingeleitet werden können.

Nach den Vorgaben des Artikels 9 Abs. 2 der Richtlinie 2005/65/EG hat die oder der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Hafен die Aufgaben einer „Kontaktstelle“ für Fragen der Gefahrenabwehr im Hafен zu erfüllen. Daher ist die gleichzeitige Mitteilung der Gefahrenstufe nach dort notwendig. In der Praxis ist davon auszugehen, dass die oder der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Hafен Bedienstete oder Bediensteter der Hafенbehörde ist.

Nach Artikel 5 Abs. 2 der Richtlinie 2005/65/EG ist die zuständige Behörde für die Durchführung des Plans zur Gefahrenabwehr im Hafен verantwortlich. Sie ist daher zu verpflichten, die im Plan zur Gefahrenabwehr festgelegten Maßnahmen durchzuführen. Dazu kann es notwendig sein, Eigentümerinnen oder Eigentümern und Nutzungsberechtigten von Grundstücken oder Betriebsräumen im Einzelfall gegenüber Anordnungen zu treffen, die sich auf im Plan zur Gefahrenabwehr genannte Maßnahmen beziehen. Der Absatz 2 Satz 2 dient als Rechtsgrundlage für solche Anordnungen.

Zu Nummer 15:

Es wird der Titel des Zweiten Teils eingefügt.

Zu Nummer 16 (§ 24):

Zu Buchstabe a:

Redaktionelle Anpassung infolge der Umstrukturierung und der Aufnahme neuer Paragraphen.

Zu Buchstabe b:

Durch die Ausweitung der Generalzuständigkeit des Fachministeriums nach dem bisherigen § 18 Abs. 1 (neu: § 24 Abs. 1) auch auf den Bereich der kommunalen Häfen sind dort Unsicherheiten über die Regelungsbefugnisse der kommunalen Hafenträger aufgetreten. Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheiten soll der Satz 3 wie vorgeschlagen eingefügt werden.

Zu Nummer 17:

Es wird der Titel des Dritten Teils eingefügt.

Zu Nummer 18 (§ 25):

Zu Buchstabe a:

Die im bisherigen § 19 Abs. 1 NHafenSG bereits enthaltene Ermächtigung des Fachministeriums, bestimmte Aufgaben zu übertragen, wird durch Satz 1 Nr. 2 für die kommunalen Körperschaften konkretisiert. Die Aufgaben sollen dann kommunalen Körperschaften übertragen werden können, wenn sie sachgerecht auf der Ortsebene wahrgenommen werden können. Der Begriff des Hafens ist im Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetz weit gefasst und erfasst auch die insbesondere an Binnengewässern zahlreichen Sportboothäfen. Das aus dem Betrieb solcher Häfen erwachsende Gefahrenpotential ist so gering, dass auch aus diesem Grund dem Fachministerium eine Aufgabenübertragung auf örtliche Stellen ermöglicht werden soll. Dafür spricht auch, dass vor dem In-

krafttreten des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes eine Zuständigkeit von Landesbehörden für ausschließlich zu Freizeit Zwecken genutzte Häfen nicht bestanden hat.

Zu Buchstabe b:

Die meisten Binnenhäfen und einige der an Seewasserstraßen gelegenen Häfen sind kommunale Einrichtungen. Hier kann es für die kommunalen Körperschaften notwendig werden, eigenständige oder das Landesrecht ergänzende Regelungen zu erlassen. Der Wortlaut der Änderung bringt den Vorrang der der Gefahrenabwehr dienenden allgemeinen Regelungen der vom Fachministerium bereits erlassenen Niedersächsischen Hafenordnung zum Ausdruck. Für die unter ihren Anwendungsbereich fallenden Häfen kann sich die Notwendigkeit des Erlasses spezifischer, die Niedersächsische Hafenordnung ergänzende Regelungen aufgrund örtlicher Besonderheiten ergeben. Für andere Häfen kommen selbständige gefahrenabwehrrechtliche Regelungen in Betracht, insbesondere wenn kommunale Satzungsregelungen über die Benutzung des Hafens wegen einer privaten Trägerschaft ausscheiden. Die Verordnungsermächtigung soll für solche Häfen auch von Gemeinden in Anspruch genommen werden können, die nicht Hafenbehörde im Sinne der geltenden Zuständigkeitsregelungen sind. Gemeindliche Ordnungsregelungen solchen Inhalts waren vor Inkrafttreten des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes auf der Basis des Niedersächsischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung oder seiner Vorgänger auch schon möglich, sodass insoweit der frühere Rechtszustand wieder hergestellt wird.

Zu Nummer 19 (§ 26):

Nach den zitierten Vereinbarungen mit dem Bund nehmen die Wasserschutzpolizeien der Länder die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben auf den Bundeswasserstraßen wahr. Die Wahrnehmung der in den Vereinbarungen bestimmten Aufgaben ist auch in nichtbundeseigenen Häfen und auf übrigen schiffbaren Gewässern außerhalb der Bundeswasserstraßen erforderlich. Um die Einheitlichkeit der Wahrnehmung der schiffahrtspolizeilichen Aufgaben zu gewährleisten, sollen sie der Polizei des Landes ausdrücklich übertragen werden. Aus § 5 Abs. 4 der Verordnung über Zuständigkeiten auf verschiedenen Gebieten der Gefahrenabwehr ergibt sich die Aufgabenzuweisung an die Wasserschutzpolizei.

In Absatz 2 werden die nach der bisherigen Regelung bestehenden Betretensrechte der Polizei um die nach Absatz 1 wahrzunehmenden Aufgaben erweitert. Darüber hinaus werden Betretensrechte von Schiffen in Landeshäfen durch die Ergänzung um Wasserfahrzeuge und deren Betriebsräume ausdrücklich abgesichert. Somit ist sichergestellt, dass auch die Überprüfungsverpflichtungen nach Absatz 1 sachgerecht wahrgenommen werden können.

Überdies werden Betretensrechte für Betriebsräume in Häfen aufgenommen, um eine weitgehende Vereinheitlichung mit weiteren Betretensrechten im Gesetz herzustellen.

Im Übrigen bleibt es bei der bisherigen Regelung, nach der die Polizeikräfte des Landes Grundstücke und schwimmende Anlagen in Häfen betreten können, wenn das Betreten zur Erfüllung von Aufgaben aufgrund einer Vereinbarung des Landes mit dem Bund erforderlich ist. Zwischen dem Bund und dem Land Niedersachsen wurde eine Vereinbarung über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben vom 6. und 21. April 1955 (Nds. GVBl. Sb. I S. 112) sowie eine Zusatzvereinbarung vom 28. Januar und 19. Februar 1982 (Nds. GVBl. S. 153) zu dieser Vereinbarung geschlossen, nach der die Polizeikräfte der Länder diese Aufgaben ausüben. Eine weitere Vereinbarung mit dem Bund über die Wahrnehmung von Kontrollbefugnissen durch die Polizei des Landes nach dem SOLAS-Übereinkommen wird in Kürze abgeschlossen. Aufgrund dieser Vereinbarung nimmt die Polizei im Hafen auf den Schiffen Kontrollen wahr oder wird sie zukünftig wahrnehmen. Um der Polizei den Zugang zum Schiff über die nicht frei zugänglichen Hafenanlagen zu ermöglichen, dürfen auch Grundstücke und schwimmende Anlagen - sowie nunmehr auch Betriebsräume - betreten werden.

Zu Nummer 20 (§ 27):

Über die in das Niedersächsische Hafensicherheitsgesetz neu aufgenommenen § 18 Abs. 3, §§ 21 und 26 Abs. 2 wird das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung im gleichen Maße eingeschränkt wie durch die bereits erwähnten § 5 Abs. 2 und § 6 Abs. 6. Entsprechend ist § 27 anzupassen.

Zu Nummer 21 (§ 28):

In Absatz 1 wird zunächst über Nummer 13 ein neuer Tatbestand für Ordnungswidrigkeiten eingeführt, der sich auf den Zweiten Abschnitt des Ersten Teiles bezieht, darüber hinaus mit den Nummern 14 bis 19 Tatbestände für den neuen Dritten Abschnitt des Ersten Teils (Vorschriften für Häfen). Letztere entsprechen inhaltlich denjenigen des Zweiten Abschnitts für Hafenanlagen.

Absatz 2 wurde neu aufgenommen. Damit soll zukünftig sichergestellt werden, dass Verstöße gegen Verordnungen, die auf der Grundlage des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes erlassen worden sind, auch als Ordnungswidrigkeiten verfolgt werden können.

Absatz 3 entspricht dem bisherigen § 16 Abs. 2.