Gesetzentwurf

Hannover, den 20.10.2026

Niedersächsischer Ministerpräsident

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung hafenrechtlicher Bestimmungen

Frau
Präsidentin des Niedersächsischen Landtages
Hannover

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

anliegend übersende ich den von der Landesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung hafenrechtlicher Bestimmungen

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.

Eine Gesetzesfolgenabschätzung hat stattgefunden.

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen.

Mit freundlichen Grüßen
Olaf Lies

Entwurf

Gesetz zur Änderung hafenrechtlicher Bestimmungen[1])

Artikel 1

Änderung des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes

Das Niedersächsische Hafensicherheitsgesetz in der Fassung vom 16. Februar 2009 (Nds. GVBl. S. 15), geändert durch Artikel 3 § 23 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

         aaa) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

            „2. im nationalen Verkehrsdienst eingesetzte Fahrgastschiffe der Klasse A nach Artikel 4 der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1), zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2022/1180 der Kommission vom 11. Januar 2022 (ABl. L 184 vom 11.7.2022, S. 1),“.

         bbb) Im ausleitenden Satzteil wird das Wort „und“ durch das Wort „oder“ ersetzt.

      bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Schiffen“ die Worte „und Offshore-Bohreinheiten“ eingefügt.

   b) In Absatz 2 Satz 1 werden nach den Worten „in Absatz 1 genannten Schiffen“ die Worte „und Offshore-Bohreinheiten“ eingefügt.

2. § 4 wird wie folgt geändert:

   a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1 und darin werden in Nummer 2 das Wort „und“ durch das Wort „oder“ ersetzt und am Ende der Nummer 3 ein Punkt angefügt.

   b) Es wird der folgende Absatz 2 angefügt:

      „(2) [1]Sind in den Vorschriften dieses Teils Pflichten des Betreibers der Hafenanlage festgelegt, so ist anstelle des Betreibers der Eigentümer der Hafenanlage verpflichtet, wenn eine Hafenanlage von mehreren Betreibern betrieben wird oder der Eigentümer eine Veränderung nach § 5 Abs. 4 Nr. 1 oder 2 vornimmt oder durch einen Dritten vornehmen lässt oder eine solche Veränderung durch einen nicht vom Betreiber beauftragten Dritten duldet. [2]Satz 1 gilt nicht in den Fällen des § 5 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 4.“

3. § 5 wird wie folgt geändert:

   a) Es wird der folgende neue Absatz 2 eingefügt:

      „(2) Für die Risikobewertung gelten schwimmende Umschlags-, Speicher- oder Produktionseinrichtungen als Teil der Hafenanlage, wenn sie in der Hafenanlage einen dauerhaften Liegeplatz beanspruchen.“

   b) Die bisherigen Absätze 2 bis 4 werden Absätze 3 bis 5.

---

[1]) Artikel 1 Nrn. 1, 7, 8, 12 bis 17, 19 bis 22 und 26 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. L 310 vom 25.11.2005, S. 28), zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2019/1243 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 241).

c) Im neuen Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort „besichtigen“ ein Semikolon und die Worte „der Betreiber und der Eigentümer der Hafenanlage haben das Betreten und Besichtigen der Hafenanlage zu dulden“ eingefügt.

d) Im neuen Absatz 4 werden im einleitenden Satzteil nach dem Wort „Betreiber“ die Worte „der Hafenanlage“ gestrichen und nach dem Wort „Eigentümer“ die Worte „der Hafenanlage“ eingefügt.

e) Der neue Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) Der bisherige Wortlaut wird Satz 1.

bb) Es wird der folgende Satz 2 angefügt:

„[2]Das Fachministerium stellt der Polizei, den anderen Behörden, die Aufgaben der Gefahrenabwehr wahrnehmen, und der niedersächsischen Verfassungsschutzbehörde die Risikobewertung zur Verfügung, soweit dies für die Erledigung ihrer Aufgaben erforderlich ist.“

4. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) [1]Der Betreiber einer Hafenanlage hat auf der Grundlage des Berichts zur Risikobewertung nach § 5 Abs. 5 einen auf die konkreten Gegebenheiten der jeweiligen Hafenanlage angepassten Plan zur Gefahrenabwehr gemäß Teil A Abschnitt 16 des ISPS-Codes auszuarbeiten und fortzuschreiben. [2]Das Fachministerium kann dem Betreiber der Hafenanlage eine angemessene Frist für das Ausarbeiten und Fortschreiben des Plans zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage nach Teil A Abschnitt 16.1 setzen.“

b) Absatz 3 wird gestrichen.

c) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 3 und darin werden in Satz 3 nach dem Wort „Polizei“ ein Komma und die Worte „den anderen Behörden, die Aufgaben der Gefahrenabwehr wahrnehmen, und der niedersächsischen Verfassungsschutzbehörde“ eingefügt.

d) Es wird der folgende neue Absatz 4 eingefügt:

„(4) [1]Liegt ein genehmigter Plan zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage nicht vor, so ist das Zusammenwirken mit den in § 2 Abs. 1 genannten Schiffen und Offshore-Bohreinheiten in der Hafenanlage nicht zulässig. [2]Das Fachministerium kann Ausnahmen von Satz 1 zulassen; § 2 Abs. 2 Satz 2 gilt entsprechend.“

e) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 2 erhält folgende Fassung:

„[2]Das Fachministerium kann eine Ausnahme von der Pflicht zum unverzüglichen Durchführen der Maßnahmen nach Satz 1 dergestalt zulassen, dass es dem Betreiber der Hafenanlage für das Durchführen bestimmter Maßnahmen eine angemessene Frist setzt.“

bb) Es wird der folgende Satz 3 angefügt:

„[3]Es kann zudem auf Antrag Abweichungen von den im Plan zur Gefahrenabwehr vorgesehenen Maßnahmen zulassen; § 2 Abs. 2 Satz 2 gilt entsprechend.“

f) In Absatz 6 Satz 1 werden nach dem Wort „besichtigen“ ein Semikolon und die Worte „der Betreiber und der Eigentümer der Hafenanlage haben das Betreten und Besichtigen der Hafenanlage zu dulden“ eingefügt.

5. § 7 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Legt das Fachministerium eine höhere als die bisher anzuwendende Gefahrenstufe für die Hafenanlage fest, so hat der Betreiber der Hafenanlage die im Plan zur Gefahrenabwehr

für die Hafenanlage für diese Gefahrenstufe festgelegten Maßnahmen unverzüglich durchzuführen.“

6. Die §§ 8 bis 10 erhalten folgende Fassung:

„§ 8

Betreten und Verlassen der Hafenanlage,
Beeinträchtigung von Sicherheitseinrichtungen

(1) [1]Eine Hafenanlage darf nur mit Zustimmung des Betreibers einer Hafenanlage und nur über die vorgesehenen Zugänge betreten und verlassen werden. [2]Satz 1 gilt nicht für die in § 6 Abs. 6 Satz 1 genannten Personen. [3]Wird eine Hafenanlage von mehreren Betreibern betrieben, nimmt der Eigentümer der Hafenanlage eine Veränderung nach § 5 Abs. 4 Nr. 1 oder 2 vor, lässt er eine solche Veränderung durch einen Dritten vornehmen oder duldet er eine solche Veränderung durch einen nicht vom Betreiber beauftragten Dritten, so tritt an die Stelle der Zustimmung des Betreibers die Zustimmung des Eigentümers.

(2) Im Plan zur Gefahrenabwehr beschriebene technische Sicherheitseinrichtungen dürfen nur mit Zustimmung der oder des Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage (§ 9) ausgeschaltet, verstellt oder anderweitig in ihrer Funktion beeinträchtigt werden.

§ 9

Beauftragte oder Beauftragter für die Gefahrenabwehr

(1) Der Betreiber einer Hafenanlage hat eine Beauftrage oder einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage und eine Vertreterin oder einen Vertreter einzusetzen, die oder der insbesondere die Aufgaben nach Teil A Abschnitt 17.2 des ISPS-Codes wahrzunehmen hat.

(2) [1]Der Betreiber der Hafenanlage darf als Beauftragte oder Beauftragten für die Gefahrenabwehr und als Vertreterin oder Vertreter nur eine Person einsetzen,

1. deren Zuverlässigkeit festgestellt wurde (§§ 11 und 12),
2. die in einer Ausbildungsmaßnahme einer Schulungseinrichtung die Kenntnisse in den in Teil B Abs. 18.1 des ISPS-Codes genannten Bereichen erworben hat und
3. die dem Fachministerium benannt wurde.

[2]Die Schulungseinrichtung bescheinigt die Teilnahme an der Ausbildungsmaßnahme unter Angabe der Dauer und des Inhalts der Maßnahme.

(3) [1]Die Benennung nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 erfolgt in elektronischer Form. [2]Werden mehrere Vertreterinnen und Vertreter benannt, so ist die Reihenfolge der Vertretung dem Fachministerium mitzuteilen und im Plan zur Gefahrenabwehr anzugeben.

(4) Der Betreiber der Hafenanlage hat auf Verlangen des Fachministeriums die Bescheinigung nach Absatz 2 Satz 2 vorzulegen.

(5) Werden dem Fachministerium Umstände bekannt, die Zweifel am Vorhandensein der Kenntnisse nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 begründen, so untersagt das Fachministerium der oder dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr die Ausübung der Tätigkeit bis die Zweifel ausgeräumt sind.

§ 10

Sicherheitserklärung

(1) Das Fachministerium kann von der oder dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage die Erstellung einer Sicherheitserklärung und die Durchführung entsprechender Gefahrenabwehrmaßnahmen verlangen, wenn

1. ein Zusammenwirken von einem Schiff oder einer Offshore-Bohreinheit im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 1, das oder die nicht den Bedingungen des Kapitels XI-2 des SOLAS-Übereinkommens unterliegt oder dessen Anforderungen nicht erfüllt, stattfinden soll, oder

2. dies auf Grundlage der Risikobewertung nach § 5 erforderlich ist.

(2) Der Betreiber der Hafenanlage hat die Sicherheitserklärungen drei Jahre aufzubewahren und diese auf Verlangen dem Fachministerium vorzulegen.“

7. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) [1]Zugang zur Risikobewertung und zum Plan zur Gefahrenabwehr darf nur Personen gewährt werden, deren Zuverlässigkeit festgestellt worden ist. [2]Zugang zur Risikobewertung oder zum Plan zur Gefahrenabwehr haben auch Beamtinnen und Beamte, die Aufgaben dieses Gesetzes wahrnehmen oder die für die Polizeibehörden im Sinne des § 87 des Niedersächsischen Polizei- und Ordnungsbehördengesetzes (NPOG), für andere Behörden, die Aufgaben der Gefahrenabwehr wahrnehmen, oder für die niedersächsische Verfassungsschutzbehörde diesen Zugang benötigen.“

b) Es wird der folgende neue Absatz 2 eingefügt:

„(2) [1]Weitere sicherheitsrelevante Tätigkeiten, die das Fachministerium aufgrund der Risikobewertungen nach § 5 festlegt, dürfen nur von Personen ausgeübt werden, deren Zuverlässigkeit festgestellt worden ist. [2]Das Fachministerium kann eine Ausnahme zulassen, wenn dies erforderlich ist, um den Betrieb der Hafenanlage aufrechtzuerhalten. [3]Durch die Zulassung der Ausnahme darf das angestrebte Sicherheitsniveau nicht beeinträchtigt werden. [4]Die Ausnahme ist zu befristen.“

c) Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden Absätze 3 und 4.

8. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Der bisherige Wortlaut wird Satz 1 und darin erhält Nummer 3 folgende Fassung:

„3. Anfragen bei der Verfassungsschutzbehörde, dem Zollkriminalamt, der Bundespolizei, dem Landeskriminalamt und, wenn die betroffene Person während der letzten fünf Jahre ihren Wohnsitz in einem anderen Bundesland hatte, bei dem Landeskriminalamt dieses Bundeslandes sowie“.

bb) Es werden die folgenden Sätze 2 bis 4 angefügt:

„[2]Das Fachministerium darf für Anfragen nach Satz 1 Nr. 3 Familiennamen, Vornamen, Geburtsnamen und sonstige Namen, Geschlecht, Geburtsdatum, Geburtsort, Staatsangehörigkeit, Wohnsitz und Angaben zu Identitätsdokumenten der betroffenen Person an die in Satz 1 Nr. 3 genannten Behörden übermitteln. [3]Die nach Satz 1 Nr. 3 ersuchten Behörden dürfen dem Fachministerium die Daten übermitteln, die zur Feststellung der Zuverlässigkeit erforderlich sind. [4]Die Daten dürfen auch im Wege eines automatisierten Abrufverfahrens abgefragt und übermittelt werden.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Der bisherige Wortlaut wird Satz 1 und darin werden in Nummer 1 die Worte „das Zollkriminalamt,“ gestrichen.

bb) Es werden die folgenden Sätze 2 bis 4 angefügt:

„[2]Das Fachministerium darf für Anfragen nach Satz 1 die in Absatz 1 Satz 2 genannten personenbezogenen Daten der betroffenen Person an die in Satz 1 genannten Stellen übermitteln. [3]Die nach Satz 1 ersuchten Stellen dürfen dem Fachministerium die Daten übermitteln, die zur Feststellung der Zuverlässigkeit erforderlich sind. [4]Absatz 1 Satz 4 gilt entsprechend.“

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Der bisherige Wortlaut wird Satz 1.

bb) Es werden die folgenden Sätze 2 und 3 angefügt:

„[2]Die Strafverfolgungsbehörden dürfen dem Fachministerium die Daten übermitteln, die zur Feststellung der Zuverlässigkeit erforderlich sind. [3]Absatz 1 Satz 4 gilt entsprechend.“

d) In Absatz 4 Nr. 2 werden die Worte „zwölf Monate“ durch die Worte „fünf Jahre“ ersetzt.

e) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) [1]Die in § 11 Abs. 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 genannten Personen sind erneut auf ihre Zuverlässigkeit zu überprüfen, wenn tatsächliche Anhaltspunkte Zweifel an ihrer Zuverlässigkeit begründen, spätestens jedoch fünf Jahre nach der letzten Feststellung der Zuverlässigkeit. [2]Werden dem Landeskriminalamt oder der Verfassungsschutzbehörde tatsächliche Anhaltspunkte bekannt, die für die Beurteilung der Zuverlässigkeit von Bedeutung sind, so unterrichten sie unverzüglich das Fachministerium.“

9. § 13 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die zur Feststellung der Zuverlässigkeit gespeicherten personenbezogenen Daten sind

1. spätestens nach Ablauf eines Jahres nach Abschluss der Zuverlässigkeitsüberprüfung, wenn die betroffene Person in dieser Zeit die Tätigkeit, wegen derer die Zuverlässigkeit überprüft wurde, nicht aufgenommen hat, oder
2. spätestens nach Ablauf von zwei Jahren nach Abschluss der Zuverlässigkeitsüberprüfung, wenn die betroffene Person in dieser Zeit die Tätigkeit, wegen derer die Zuverlässigkeit überprüft wurde, nicht ausgeübt hat,

zu löschen.“

10. § 14 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Es finden der Erste und der Dritte Teil des Niedersächsischen Datenschutzgesetzes Anwendung, soweit nicht in diesem Abschnitt besondere Regelungen getroffen sind.“

11. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Das Fachministerium kann dem Betreiber das Zusammenwirken mit den in § 2 Abs. 1 Satz 1 genannten Schiffen und Offshore-Bohreinheiten untersagen, wenn die nach dem genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr erforderlichen Maßnahmen nicht, nicht vollständig oder nicht unverzüglich oder, wenn das Fachministerium eine Frist gesetzt hat, nicht innerhalb der Frist durchgeführt werden.“

b) In Absatz 2 wird die Angabe „in § 2 Abs. 1 Satz 1 genanntes Schiff“ durch die Angabe „Schiff oder eine Offshore-Bohreinheit im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 1“ ersetzt.

12. § 16 erhält folgende Fassung:

„§ 16

Anwendungsbereich

[1]Die Vorschriften dieses Abschnitts finden auf Häfen Anwendung, in denen sich eine Hafenanlage oder mehrere Hafenanlagen befinden, für die ein Plan zur Gefahrenabwehr nach § 6 genehmigt wurde. [2]Die Grenzen des Hafens legt das Fachministerium auf der Grundlage einer nach § 17 durchgeführten Risikobewertung durch Allgemeinverfügung fest. [3]Die Allgemeinverfügung ist öffentlich bekannt zu machen.“

13. Nach § 16 wird der folgende § 16 a eingefügt:

„§ 16 a

Zuständigkeit

Zuständige Behörde im Sinne des Artikels 5 Abs. 1 der Richtlinie 2005/65/EG ist das Fachministerium, soweit die Zuständigkeit nicht in diesem Gesetz oder aufgrund dieses Gesetzes abweichend geregelt wird.“

14. § 17 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen (ABl. EU Nr. L 310 S. 28)“ gestrichen.

b) Absatz 2 wird gestrichen.

c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 2 und darin werden in Satz 1 nach dem Wort „besichtigen“ ein Semikolon und die Worte „der Eigentümer und der Nutzungsberechtigte eines Grundstücks oder eines Betriebsraumes im Hafen haben das Betreten und Besichtigen des Grundstücks oder Betriebsraumes zu dulden“ eingefügt.

d) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 3 und darin wird in Nummer 2 das Wort „und“ durch das Wort „oder“ ersetzt.

e) Es wird der folgende neue Absatz 4 angefügt:

„(4) Das Fachministerium stellt der Polizei, den anderen Behörden, die Aufgaben der Gefahrenabwehr wahrnehmen, und der niedersächsischen Verfassungsschutzbehörde die Risikobewertung zur Verfügung, soweit dies für die Erledigung ihrer Aufgaben erforderlich ist.“

15. Nach § 17 wird der folgende § 17 a eingefügt:

„§ 17 a

Festlegung der Hafengrenzen

(1) [1]Auf der Grundlage der Risikobewertung nach § 17 Abs. 1 legt das Fachministerium die Hafengrenzen durch Allgemeinverfügung fest und macht die Festlegung öffentlich bekannt. [2]Die Hafengrenzen können abweichend von Festlegungen aufgrund anderer Rechtsvorschriften festgelegt werden.

(2) [1]Werden die Hafengrenzen durch das Fachministerium so festgelegt, dass sie mit den Grenzen der Hafenanlage übereinstimmen, so haben die einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 Vorrang vor den Bestimmungen, die der Umsetzung der Richtlinie 2005/65/EG dienen. [2]In diesem Fall gibt das Fachministerium seine Festlegung abweichend von Absatz 1 Satz 1 nicht öffentlich, sondern der oder dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr bekannt.

(3) Das Fachministerium legt die Hafengrenzen neu fest, wenn sich die Risikobewertung nach § 17 Abs. 1 ändert, weil sich die Struktur oder die Nutzung des festgelegten Hafens oder der hieran angrenzenden Flächen wesentlich ändern.“

16. § 18 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird gestrichen.

b) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 3 und darin werden nach dem Wort „Polizei“ ein Komma und die Worte „den anderen Behörden, die Aufgaben der Gefahrenabwehr wahrnehmen, und der niedersächsischen Verfassungsschutzbehörde“ eingefügt.

17. § 19 erhält folgende Fassung:

„§ 19

Festlegung der Gefahrenstufen

Das Fachministerium legt in entsprechender Anwendung von Teil A Abschnitt 4.1 und Teil B Abschnitt 4.8 des ISPS-Codes fest, welche der in Artikel 8 Abs. 2 der Richtlinie 2005/65/EG genannten Gefahrenstufen für den Hafen oder Teile des Hafens jeweils gilt.“

18. § 20 wird gestrichen.

19. § 21 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Der bisherige Wortlaut wird Satz 1 und darin werden nach dem Wort „Hafen“ das Komma und die Worte „auf den die Vorschriften dieses Abschnitts Anwendung finden,“ gestrichen.

bb) Es wird der folgende Satz 2 angefügt:

„[2]Die Bestellung erfolgt in elektronischer Form.“

b) Es wird der folgende Absatz 3 angefügt:

„(3) [1]Das Fachministerium darf nur eine Person als Beauftragte oder Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Hafen bestellen, die die Voraussetzungen nach § 9 Abs. 2 Satz 1 Nrn. 1 und 2 erfüllt. [2]Das Fachministerium darf auch eine Beamtin oder einen Beamten, die oder der Aufgaben dieses Gesetzes wahrnimmt oder im Polizeidienst tätig ist, bestellen.“

20. § 22 wird wie folgt geändert:

a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1 und darin erhalten die Sätze 2 und 3 folgende Fassung:

„[2]Zugang zur Risikobewertung oder zum Plan zur Gefahrenabwehr haben auch Beamtinnen und Beamte, die Aufgaben dieses Gesetzes wahrnehmen oder die für die Polizeibehörden im Sinne des § 87 NPOG, für andere Behörden, die Aufgaben der Gefahrenabwehr wahrnehmen, oder für die niedersächsische Verfassungsschutzbehörde diesen Zugang benötigen. [3]Für das Verfahren zur Feststellung der Zuverlässigkeit gelten die §§ 11 bis 13 und 14 Abs. 2 sowie eine aufgrund des § 14 Abs. 1, auch in Verbindung mit Abs. 2, erlassene Verordnung entsprechend.“

b) Es wird der folgende Absatz 2 angefügt:

„(2) [1]Weitere sicherheitsrelevante Tätigkeiten, die das Fachministerium aufgrund der Risikobewertungen nach § 17 festlegt, dürfen nur von Personen ausgeübt werden, deren Zuverlässigkeit festgestellt worden ist. [2]Das Fachministerium kann eine Ausnahme zulassen, wenn dies erforderlich ist, um den Betrieb im Hafen aufrechtzuerhalten. [3]Durch die Zulassung der Ausnahme darf das angestrebte Sicherheitsniveau nicht beeinträchtigt werden. [4]Die Ausnahme ist zu befristen.“

21. § 24 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden die Worte „mindestens einmal je Kalenderjahr“ durch das Wort „regelmäßig“ ersetzt.

b) In Satz 2 werden nach dem Wort „besichtigen“ ein Semikolon und die Worte „der Eigentümer und der Nutzungsberechtigte eines Grundstücks oder eines Betriebsraumes im Hafen haben das Betreten und Besichtigen des Grundstücks oder Betriebsraumes zu dulden“ eingefügt.

22. Im Ersten Teil des Zweiten Abschnitts wird nach § 24 der folgende § 24 a eingefügt:

„§ 24 a

Besondere Befugnisse des Fachministeriums und der Polizei

(1) [1]Das Fachministerium und die Polizei dürfen in einem Hafen die Identität einer Person feststellen, Personen befragen und mitgeführte Sachen und Fahrzeuge in Augenschein nehmen, soweit dies zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erforderlich ist. [2]Zur Feststellung der Identität dürfen sie die erforderlichen Maßnahmen treffen, insbesondere Personen anhalten, sie nach ihren Personalien befragen und verlangen, dass mitgeführte Ausweispapiere zur Prüfung ausgehändigt werden.

(2) [1]Gilt für einen Hafen die Gefahrenstufe 2 oder die Gefahrenstufe 3 im Sinne des Artikels 8 Abs. 2 der Richtlinie 2005/65/EG, so können das Fachministerium und die Polizei in diesem Hafen Fahrzeuge, Ladungsbehältnisse, Betriebsräume, Laderäume und Fahrgasträume durchsuchen sowie Grundstücke und schwimmende Anlagen betreten und besichtigen. [2]Gilt die Gefahrenstufe 2 oder die Gefahrenstufe 3 nur für einen Teil des Hafens, so ist Satz 1 nur für diesen Teil des Hafens anzuwenden.“

23. Nach § 24 a wird der folgende Dritte Abschnitt eingefügt:

„Dritter Abschnitt

Vorschriften zur Erhöhung der Sicherheit bei Umschlagprozessen

§ 24 b

Begriffsbestimmungen

Im Sinne der Vorschriften dieses Abschnitts bedeutet:

1. Seeschiff:

   ein Schiff, welches Güter oder Personen auf hoher See befördern kann,

2. Umschlag:

   das Be- und Entladen von Transportmitteln jeder Art, davon ausgenommen sind die Übernahme und die Übergabe von Ausrüstung einschließlich Schiffsbetriebsstoffen sowie Umstaumaßnahmen;

3. Digitalisiertes Freistellungsverfahren:

   eine zentralisierte und sichere Verarbeitung für den Austausch von Daten über die Auslieferbereitschaft und über das Recht zur Abholung des Containers, die der einheitlichen Erzeugung eines Datensatzes dient, der so gesichert ist, dass er in jeder Phase des Importprozesses (bis zum Gate out) eindeutig ist (Audit Trail) und ein speziell gesichertes digitales Abholrecht für den betreffenden Container erzeugt;

4. Systembetreiber:

   eine natürliche oder juristische Person oder Institution, die die Kontrolle, Verwaltung und Verantwortung für den Betrieb eines elektronischen Datenverarbeitungssystems innehat, wobei die Verwaltung auch die Aufgaben der Installation, Konfiguration, Wartung, Überwachung und Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Systems sowie die Umsetzung der notwendigen Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der Daten und zur Sicherstellung der Integrität des Systems umfasst, deren Vorliegen angenommen wird, wenn der Systembetreiber die Anforderungen erfüllt, die im BSI-Gesetz vom 2. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 301), zuletzt geändert durch Artikel 8 Abs. 1 des Gesetzes vom 23. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 226), in der jeweils geltenden Fassung an die Betreiber Kritischer Infrastrukturen gestellt werden oder wenn ein gleichwertiges Sicherheitsniveau nachgewiesen wird.

§ 24 c

Pflicht zur Anwendung eines digitalisierten Freistellungsverfahrens beim Umschlag von Containern

(1) Zur Gewährleistung eines sicheren und integralen Umschlagsprozesses sind alle am Containerumschlag beteiligten Akteure, insbesondere Reedereien, Terminalbetreiber, Spediteonen und Transportunternehmen, zur Nutzung eines digitalisierten Freistellungsverfahrens von Containern verpflichtet, das eine Abholung von Containern am Terminal nur bei Vorlage eines speziell gesicherten digitalen Abholrechts ermöglicht.

(2) Die Pflicht nach Absatz 1 gilt, wenn ein Seeschiff einen oder mehrere Container transportiert, um eine Entladung an einem Terminal vorzunehmen, und anschließend ein Weitertransport mit dem Binnenschiff, dem Lastkraftwagen oder der Eisenbahn erfolgen soll oder erfolgt.

(3) Die Pflicht nach Absatz 1 gilt nicht, wenn der Umschlag zu militärischen Zwecken erfolgt.

§ 24 d

Datenzugriff

(1) Die Behörden nach Absatz 3 erhalten im Rahmen ihrer gesetzlichen Befugnisse und gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen, soweit dies für ihre Aufgabenwahrnehmung erforderlich ist, Zugang zu den im EDV-System der digitalisierten Freistellungsverfahren ausgetauschten und generierten Daten.

(2) [1]Die ersuchende Behörde trägt die Verantwortung für die Zulässigkeit des Datenzugriffs. [2]Sie hat den Grund ihres systemseitigen Datenzugriffs aktenkundig zu machen.

(3) Behörden im Sinne der Vorschrift sind Polizei- und Zollbehörden des Bundes und der Länder im Rahmen ihrer Aufgabe der Verhütung und Verfolgung von Straftaten, einschließlich des Bundeskriminalamts als Zentralstelle nach § 2 des Bundeskriminalamtgesetzes vom 1. Juni 2017 (BGBl. 2017 I S. 1354, 2019 I S. 400), zuletzt geändert Artikel 6 des Gesetzes vom 3. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 199), und der Zollfahndungsdienst im Rahmen seiner Befugnisse nach dem Zollfahndungsdienstgesetz vom 30. März 2021 (BGBl. I S. 402), zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 9. April 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 97), sowie die weiteren Zollbehörden im Sinne des § 1 Nrn. 2 und 3 des Finanzverwaltungsgesetzes in der Fassung vom 4. April 2006 (BGBl. I S. 848, 1202), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 26. Mai 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 156), im Rahmen ihrer Aufgabe der Überwachung des grenzüberschreitenden Warenverkehrs.

(4) Der Systembetreiber hat gegenüber den berechtigten Anfragen der Behörden eine Mitwirkungspflicht, indem ein Zugriff auf die zum Freistellungsverfahren gehörenden Daten zu gewährleisten ist.

(5) [1]Der Systembetreiber erstellt zu jedem Datenzugriff einer Behörde ein Protokoll. [2]Das Protokoll muss folgende Daten enthalten:

1. eine eindeutige Nutzerkennung,
2. das Datum und die Uhrzeit des Datenzugriffs,
3. das Aktenzeichen,
4. den Zweck des Datenzugriffs und
5. die Referenzen, mit denen der Datenzugriff erfolgte.

(6) [1]Die Protokolldaten dürfen nur für die Überprüfung der Rechtmäßigkeit der Datenverarbeitung durch eine dazu befugte öffentliche Stelle sowie für die Eigenüberwachung, die Gewährleistung der Integrität und Sicherheit der personenbezogenen Daten sowie für Strafverfahren verwendet werden. [2]Die Protokolldaten sind am Ende des auf die Generierung folgenden

Jahres zu löschen, es sei denn, dass sie für den in Satz 1 genannten Zweck noch erforderlich sind.

(7) Der Verantwortliche und der Auftragsverarbeitende haben die Protokolle der für die Rechtmäßigkeit der Abrufe zuständigen Aufsichtsbehörde auf Anforderung zur Verfügung zu stellen.

§ 24 e

Verordnungsermächtigung

Das Fachministerium wird ermächtigt, durch Verordnung das Nähere zur Anwendung eines digitalisierten Freistellungsverfahrens nach § 24 c zu regeln, insbesondere

1. Angaben festzulegen, die an ein digitalisiertes Freistellungssystem zu übermitteln sind, Anforderungen an ein digitalisiertes Freistellungssystem und die Überwachung dieser Anforderungen sowie Mitwirkungspflichten des Systembetreibers im Rahmen der Überwachung festzulegen,
2. Terminalbetreiber mit einem nur geringen Aufkommen an Importcontainern im Jahr von der Pflicht zur Anwendung eines digitalisierten Freistellungsverfahrens auszunehmen und für diese Dokumentationspflichten festzulegen und
3. Übergangsbestimmungen für die Einführung eines digitalisierten Freistellungsverfahrens zu regeln, die den Terminalbetreibern und anderen Beteiligten Zeit für technische, organisatorische und betriebliche Anpassungen geben."

24. § 25 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 2 erhält folgende Fassung:

„[2]Hafenangelegenheiten sind Angelegenheiten, die einen Hafen im Sinne des Satzes 3 betreffen."

bb) Es werden die folgenden Sätze 3 bis 5 angefügt:

„[3]Hafen ist ein Gebiet mit Land- und Wasseranteilen und mit Lande- und Umschlagstellen in oder an Gewässern, das insbesondere der Abfertigung von gewerblichem Güter- oder Personenverkehr mit Schiffen, der Herstellung oder Reparatur von Schiffen oder der berufsmäßigen Fischerei zu dienen bestimmt ist, ausgenommen Bundeshäfen. [4]Die Grenzen des Hafens legt das Fachministerium durch Allgemeinverfügung fest. [5]Die Allgemeinverfügung ist öffentlich bekannt zu machen."

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Es wird der folgende neue Satz 2 eingefügt:

„[2]Der Betreiber der Hafenanlage und der Eigentümer eines Grundstücks sind verpflichtet, auf Verlangen der Bediensteten und der sonstigen Beauftragten des Fachministeriums diesen Auskünfte zu erteilen und Unterlagen herauszugeben sowie das Betreten und Besichtigen von Grundstücken, Betriebsräumen und schwimmenden Anlagen zu dulden, wenn dies zur Aufgabenerfüllung erforderlich ist."

bb) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.

25. § 28 erhält folgende Fassung:

„§ 28

Einschränkung von Grundrechten

Das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird durch § 5 Abs. 3, § 6 Abs. 6, § 17 Abs. 2 Satz 1, § 24 Abs. 2, § 24 a Abs. 2, § 25 Abs. 2 Satz 2 und § 27 Abs. 2 eingeschränkt.“

26. § 29 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 5 Abs. 3 Satz 1 Halbsatz 2 das Betreten der Hafenanlage oder deren Besichtigung nicht duldet,
2. entgegen § 5 Abs. 3 Satz 2 eine Auskunft nicht oder nicht richtig erteilt oder Unterlagen oder Daten nicht zugänglich macht,
3. der Unterrichtungspflicht nach § 5 Abs. 4 nicht nachkommt,
4. entgegen § 6 Abs. 1 einen Plan zur Gefahrenabwehr nicht innerhalb einer mit vollziehbarer Anordnung gesetzten Frist ausarbeitet oder fortschreibt,
5. entgegen § 6 Abs. 4 Satz 1 ohne Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage mit Schiffen oder Offshore-Bohreinheiten im Sinne des § 2 Abs. 1 zusammenwirkt,
6. entgegen § 6 Abs. 5 Satz 1 eine ihm nach dem Plan zur Gefahrenabwehr obliegende Maßnahme nicht oder nicht unverzüglich oder nicht innerhalb einer mit vollziehbarer Anordnung nach § 6 Abs. 5 Satz 2 gesetzten Frist durchführt,
7. entgegen § 6 Abs. 6 Satz 1 Halbsatz 2 das Betreten der Hafenanlage oder deren Besichtigung nicht duldet,
8. entgegen § 7 Abs. 2 im Fall der Festlegung einer höheren als der bisher anzuwendenden Gefahrenstufe für die Hafenanlage nicht oder nicht unverzüglich die im Plan zur Gefahrenabwehr für die Hafenanlage für die höhere Gefahrenstufe festgelegten Maßnahmen durchführt,
9. entgegen § 8 Abs. 1 Satz 1 eine Hafenanlage nicht über die vorgesehenen Zugänge oder ohne Zustimmung ihres Betreibers oder im Fall des § 8 Abs. 1 Satz 3 ohne Zustimmung des Eigentümers betritt oder verlässt,
10. entgegen § 8 Abs. 2 im Plan zur Gefahrenabwehr beschriebene technische Sicherungseinrichtungen ohne Zustimmung der oder des Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage ausschaltet, verstellt oder anderweitig in ihrer vorgesehenen Funktion beeinträchtigt,
11. entgegen § 9 Abs. 1 eine Beauftragte oder einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage oder eine Vertreterin oder einen Vertreter nicht einsetzt,
12. entgegen § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 eine Beauftragte oder einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage oder eine Vertreterin oder einen Vertreter einsetzt, deren oder dessen Zuverlässigkeit nicht festgestellt ist,
13. entgegen § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 eine Beauftragte oder einen Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage oder eine Vertreterin oder einen Vertreter einsetzt, die oder der nicht die Kenntnisse in den in Teil B Abs. 18.1 des ISPS-Codes genannten Bereichen oder die oder der die Kenntnisse nicht in einer Ausbildungsmaßnahme einer Schulungseinrichtung erworben hat,
14. einer vollziehbaren Untersagung nach § 9 Abs. 5 zuwiderhandelt,

15. einer vollziehbaren Anordnung auf Erstellung einer Sicherheitserklärung nach § 10 Abs. 1 zuwiderhandelt,

16. entgegen § 10 Abs. 2 die Sicherheitserklärung nicht oder nicht mindestens drei Jahre aufbewahrt oder diese dem Fachministerium auf Verlangen nicht vorlegt,

17. entgegen § 11 Abs. 1 Personen Zugang zur Risikobewertung und zum Plan zur Gefahrenabwehr gewährt, deren Zuverlässigkeit nicht festgestellt ist,

18. entgegen § 11 Abs. 2 Personen für festgelegte weitere sicherheitsrelevante Tätigkeiten einsetzt, deren Zuverlässigkeit nicht festgestellt ist,

19. entgegen § 11 Abs. 4 Satz 1 nicht wahrheitsgemäße Angaben macht,

20. entgegen einer vollziehbaren Untersagung nach § 15 Abs. 1 mit einem Schiff oder einer Offshore-Bohreinheit zusammenwirkt,

21. einer vollziehbaren Untersagung oder Anordnung nach § 15 Abs. 2 zuwiderhandelt,

22. einer vollziehbaren Untersagung oder Anordnung nach § 15 Abs. 3 zuwiderhandelt

23. entgegen § 17 Abs. 2 Satz 1 Halbsatz 2 das Betreten oder Besichtigen eines Grundstücks oder Betriebsraumes im Hafen nicht duldet,

24. entgegen § 17 Abs. 2 Satz 2 eine Auskunft nicht oder nicht richtig erteilt oder Unterlagen oder Daten nicht zugänglich macht,

25. entgegen § 17 Abs. 3 das Fachministerium nicht oder nicht unverzüglich über alle für die Risikobewertung maßgeblichen Gegebenheiten unterrichtet,

26. entgegen § 22 Abs. 2 Personen für festgelegte weitere sicherheitsrelevante Tätigkeiten einsetzt, deren Zuverlässigkeit nicht festgestellt ist,

27. entgegen einer vollziehbaren Anordnung nach § 23 Satz 2 nicht an einer Übung teilnimmt,

28. einer vollziehbaren Untersagung oder Anordnung nach § 24 Abs. 1 Satz 1 zuwiderhandelt,

29. entgegen § 24 Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 2 das Betreten eines Grundstücks oder Betriebsraumes im Hafen oder deren Besichtigung nicht duldet,

30. entgegen § 25 Abs. 2 Satz 2 eine Auskunft nicht oder nicht richtig erteilt oder Unterlagen nicht herausgibt oder das Betreten eines Grundstücks, eines Betriebsraumes oder einer schwimmenden Anlage im Hafen oder deren Besichtigung nicht duldet.“

Artikel 2

Änderung der Verordnung über Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach dem Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetz

Die Verordnung über Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach dem Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetz vom 25. April 2012 (Nds. GVBl. S. 90) wird wie folgt geändert:

1. § 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„[1]Die Zuständigkeit für die Zuverlässigkeitsüberprüfung nach den §§ 11 bis 13 des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes (NHafenSG), auch in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Satz 3 NHafenSG, einschließlich der Entgegennahme von Anträgen nach § 11 Abs. 3 Satz 1 NHafenSG und von Unterrichtungen nach § 11 Abs. 4 Satz 4 NHafenSG, wird auf die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr übertragen.“

2. In § 3 Abs. 2 Nr. 8 wird die Angabe „Abs. 3“ durch die Angabe „Abs. 4“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung der Niedersächsischen Hafenordnung

Die Niedersächsische Hafenordnung vom 25. Januar 2007 (Nds. GVBl. S. 62), zuletzt geändert durch Verordnung vom 4. Oktober 2022 (Nds. GVBl. S. 641), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Nr. 1 erhält folgende Fassung:

   „1. Hafen:

   das durch Allgemeinverfügung nach § 25 Abs. 1 Satz 4 des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes (NHafenSG) als Hafen festgelegte Gebiet;“.

2. § 6 Abs. 3 wird gestrichen.

Artikel 4

Änderung der Verordnung über die Zuständigkeiten für die Gefahrenabwehr in Hafen- und Schifffahrtsangelegenheiten

Die Verordnung über die Zuständigkeiten für die Gefahrenabwehr in Hafen- und Schifffahrtsangelegenheiten vom 28. August 2024 (Nds. GVBl. 2024 Nr. 75) wird wie folgt geändert:

1. § 1 Nr. 3 erhält folgende Fassung:

   „3. für die Zuverlässigkeitsüberprüfung nach den §§ 11 bis 13 des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes (NHafenSG), auch in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Satz 3 NHafenSG, einschließlich der Entgegennahme von Anträgen nach § 11 Abs. 3 Satz 1 NHafenSG und von Unterrichtungen nach § 11 Abs. 4 Satz 4 NHafenSG.“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) Der bisherige Wortlaut wird Satz 1.

      bb) Es wird der folgende Satz 2 angefügt:

      „[2]Häfen nach Satz 1 Nrn. 2 und 4 sind solche im Sinne des § 2 Nr. 1 der Niedersächsischen Hafenordnung (NHafenO).“

   b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

      aa) Der bisherige Wortlaut wird Satz 1.

      bb) Es wird der folgende Satz 2 angefügt:

      „[2]Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.“

   c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

      aa) Satz 1 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

      „2. die weiteren Aufgaben der Gefahrenabwehr in Hafen- und Schifffahrtsangelegenheiten einschließlich der Festlegung von Gebieten als Hafen,“.

      bb) Es wird der folgende neue Satz 3 angefügt:

      „[3]Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.“

3. In § 3 Abs. 2 Nr. 2 werden die Worte „und außerhalb von Lande- und Umschlagstellen“ gestrichen.

Artikel 5

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Abweichend von Absatz 1 tritt Artikel 1 Nr. 23 am ... [*einsetzten: Datum des ersten Tages des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats*] in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Anlass, Ziele und Schwerpunkte

Das Niedersächsische Hafensicherheitsgesetz (NHafenSG) trifft in seinem ersten Teil Regelungen zur Hafensicherheit für alle betroffenen Hafenanlagen und Häfen in Niedersachsen.

Der Gesetzentwurf verfolgt das Ziel, den ersten Teil des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes im Hinblick auf folgende Schwerpunkte fortzuentwickeln und zu verbessern:

1. Aktuelle Herausforderungen für die Sicherheit der Häfen

   Dazu gehören u. a. neue Entwicklungen im Bereich der Organisierten Kriminalität (mit u. a. Drogen-, Waffen- und Zigarettenschmuggel) sowie einer damit im Zusammenhang stehenden Problematik von Innentätern, hybride Bedrohungen, Spionage und Sabotage. Weiterhin ist die neue Aufgabe der Häfen als Importterminals für verflüssigte Gase zu nennen.

2. Erfahrungen aus dem bisherigen Vollzug der Vorschriften

   In der Anwendung der Vorschriften haben sich Bedarfe herausgestellt, die Regelungen in einzelnen Punkten nachzubessern - immer mit Blick auf das Ziel der Vorschriften: Der Schutz der Häfen vor terroristischen und anderen vorsätzlichen rechtswidrigen Handlungen und die Umsetzung von internationalen und europarechtlichen Regelungen.

   Insbesondere werden mit dem Gesetzentwurf neue Voraussetzungen für die Festlegung von Hafenbereichen geschaffen. Es hat sich gezeigt, dass die Hafenbereiche nach dem Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetz unabhängig von dem Hafen im Sinne der Niedersächsischen Hafenordnung (NHafenO) festgelegt werden müssen, um den Anforderungen der Richtlinie 2005/65/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen (nachfolgend: Richtlinie 2005/65/EG) entsprechen zu können.

   Vereinzelt werden auch Angleichungen im Hinblick auf die Vorschriften anderer Bundesländer vorgenommen, mit dem Ziel, einheitliche Standards zu erhalten.

   Weitere Anpassungen werden aufgrund der Empfehlungen der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs vorgenommen.

Im zweiten Teil des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes wird zudem eine Befugnis zum Betreten von Grundstücken und Betriebsräumen sowie eine Herausgabepflicht erforderlicher Unterlagen normiert.

II. Wesentliches Ergebnis der Gesetzesfolgenabschätzung

Die Änderungen sind erforderlich, um

– den aktuellen Herausforderungen (u. a. Organisierte Kriminalität, Importterminals für verflüssigte Gase) für die Sicherheit der Häfen und Hafenanlagen sowie

– punktuellen Rechtsunsicherheiten und Schwierigkeiten, die sich aus der Anwendung der Vorschriften in der Verwaltungspraxis ergeben haben,

zu begegnen. Alternativen für die Gesetzesänderungen lassen sich nicht erkennen.

Eine erhebliche Mittelstandsrelevanz im Sinne des § 31 a Abs. 1 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Landesregierung und der Ministerien in Niedersachsen (GGO) liegt nach Abstimmung mit der Clearingstelle des Landes Niedersachsen nicht vor.

III. Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere auf das Klima unter Berücksichtigung von § 3 Abs. 3 Sätze 3 bis 4 sowie § 8 Abs. 1 Sätze 1 bis 4 des Niedersächsischen Klimagesetzes und auf die Anpassung an die Folgen des Klimawandels (Klimacheck), die Verwirklichung der Gleichstellung von Frauen und Männern, sowie auf Menschen mit Behinderung und auf Familien

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf die Umwelt, das Klima, die Anpassung an die Folgen des Klimawandels, die Verwirklichung der Gleichstellung von Frauen und Männern, auf Menschen mit Behinderung oder auf Familien.

IV. Auswirkungen auf die Digitalisierung

Das Gesetz hat keine negativen Auswirkungen auf die Digitalisierung. Das Gesetz führt ein digitalisiertes Freistellungsverfahren für Container verpflichtend ein. An zwei Stellen sehen die Regelungen zudem eine elektronische Übermittlung von Unterlagen vor.

V. Voraussichtliche Kosten und haushaltsmäßige Auswirkungen des Gesetzentwurfes

Dem Land entstehen durch die beabsichtigten Regelungen keine haushaltsmäßigen Auswirkungen.

Bei den Regelungen handelt es sich um Klarstellungen, Konkretisierungen und Änderungen der bestehenden Vorschriften, die kostenneutral sind, den Aufwand beim Vollzug des Hafensicherheitsgesetzes verringern oder nur einen unerheblichen Mehraufwand für das Land bedeuten.

Für neu eingeführte Genehmigungstatbestände ist zudem eine Anpassung der Allgemeinen Gebührenordnung beabsichtigt.

VI. Verbandsbeteiligung

Im Zuge der Verbandsbeteiligung haben 14 Verbände und sonstige Stellen Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten. Folgende inhaltliche Stellungnahmen sind eingegangen:

Die Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen und die Landesarbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern in Niedersachsen begrüßen den Entwurf vom Grundsatz her und sehen darin einen wichtigen Beitrag, um die Resilienz der Hafenstandorte gegenüber organisierter Kriminalität, hybriden Bedrohungen, Spionage und Sabotage zu stärken. Der Vollzug sicherheitsrelevanter Maßnahmen müsse aber verhältnismäßig und unbürokratisch erfolgen. Die Regelungen zu Überwachungs- und Eingriffsbefugnissen würden in Teilen unverhältnismäßig und pauschal erscheinen. Auch die Ausweitung von Ordnungswidrigkeitstatbeständen wird kritisch gesehen. Die Kritik ist jedoch unbegründet. Soweit mit den neuen Regelungen Eingriffe verbunden sind, sind diese spezifisch und verhältnismäßig ausgestaltet. Neue Ordnungswidrigkeitstatbestände wurden nur für den Verstoß gegen wesentliche Pflichten normiert.

In der Stellungnahme werden zudem Regelungen zu einem digitalisierten Freistellungsverfahren für den Containerumschlag nach dem Vorbild der Regelung in den Hafensicherheitsgesetzen von Hamburg und Bremen gefordert. Diese Forderung wurde aufgegriffen, und entsprechende Regelungen zur digitalisierten Containerfreistellung wurden ergänzt.

Die Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Binnenhäfen in Norddeutschland e. V. fordert in ihrer Stellungnahme eine konsequent differenzierte Betrachtung zwischen See- und Binnenhäfen und sieht bei bestimmen Änderungen die Gefahr von Doppelregulierungen, Rechtsunsicherheiten und Mehrbelastungen. Die vorgebrachten Bedenken greifen aus folgenden Gründen nicht: Entgegen der Annahme in der Stellungnahme sind reine Binnenhäfen nicht vom Anwendungsbereich der Vorschriften des Ersten Teils erfasst. Der Hafenbetreiber wird zudem nicht mit der Bestellung des Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Hafen belastet, da dieser von Behördenseite bestellt wird. Die Effektivität von Überprüfungen wäre nicht gewährleistet, wenn diese, wie in der Stellungnahme gefordert, vorher angemeldet werden müssen. Soweit die Stellungnahme Nachteile darin sieht, dass die Hafengrenzen zukünftig abweichend von dem Hafen im Sinne der Niedersächsischen Hafenordnung festgelegt werden sollen, ist dies grundsätzlich nachvollziehbar, jedoch ist eine Trennung aufgrund der unterschiedlichen Zielrichtungen des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes und der Niedersächsischen Hafenordnung unvermeidbar.

In der Stellungnahme der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts) wird der Ansatz zur Stärkung der Sicherheit der niedersächsischen Hafenstandorte begrüßt und unterstützt. Einwände

werden hinsichtlich der Begründung und Ausgestaltung von Eigentümerverantwortlichkeiten vorgebracht. Aus Gründen der effektiven Gefahrenabwehr ist jedoch eine Verpflichtung des Eigentümers unter den eng benannten Voraussetzungen geboten. NPorts sieht zudem ebenfalls Regelungen zu einem digitalisierten Freistellungsverfahrens für den Containerumschlag als notwendig an; entsprechende Regelungen wurden in den Entwurf aufgenommen.

Vonseiten der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Niedersachsens werden keine Anregungen und Bedenken mitgeteilt.

Weitere Stellungnahmen wurde nicht abgegeben.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (§ 2):

Zu Buchstabe a:

Doppelbuchstabe aa:

Die Fundstelle in Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 wird aktualisiert. Es wird zudem klargestellt, dass es sich nicht um eine kumulative Aufzählung handelt.

Die Ergänzung in Satz 2 dient der Klarstellung, weil Offshore-Bohreinheiten keine Schiffe sind. Insoweit ist die bisherige Verweisung in § 2 Abs. 2 Satz 1, die nur die „in Absatz 1 genannten Schiffen“ nennt, zu ergänzen.

Doppelbuchstabe bb:

Hier werden aus Klarstellungsgründen ebenfalls die „Offshore-Bohreinheiten“ ergänzt.

Zu Nummer 2 (§ 4):

Zu Buchstabe a:

Es soll klargestellt werden, dass es sich nicht um eine kumulative Aufzählung handelt.

Zu Buchstabe b:

Die bisherige Regelung hat mehrere konkurrierende Gefahrenabwehrpläne auf einer Anlage ermöglicht. Das ist problematisch, da konkurrierende Systeme Ressourcen verschwenden (z. B. bei doppelten Kontrollen) und gegenläufige Maßnahmen enthalten können, die gegebenenfalls die Zielerreichung erschweren. Wichtig ist auch, dass Zuständigkeiten klar festgelegt werden.

Mit dem neuen Absatz 2 wird festgelegt, dass in bestimmen Fällen der Eigentümer anstelle des Betreibers verpflichtet wird. Damit wird eine einheitliche Überwachung der Anlage sichergestellt mit eindeutigen Zuständigkeiten, die wiederum eine schnellere Reaktion auf Sicherheitsbrüche erwarten lassen.

Der Betreiber soll zudem nicht für Veränderungen des Risikos durch den Eigentümer oder Dritte verantwortlich sein. Daher gehen die Betreiberpflichten nach dem neuen Absatz 2 auch auf den Eigentümer über, wenn dieser für eine Änderung des Risikos der Anlage verantwortlich ist.

Zu Nummer 3 (§ 5):

Zu Buchstabe a:

Seit dem Jahr 2022 erfolgt in Deutschland der Import von flüssigem Erdgas (LNG) teilweise über sogenannte Floating Storage and Regasification Units (im Folgenden: FSRU), also über LNG-Tankschiffe, die zusätzlich über eine LNG-Verdampfungsanlage verfügen. Für die Risikobewertung ist es entscheidend, ob diese Einrichtungen als Teil der Hafenanlage zu sehen sind oder nicht. Mit dem neuen Absatz 2 werden für eine eindeutige Abgrenzung Kriterien festgelegt. Diese gelten auch für eine „Floating Storage Unit“ (FSU). Zudem können auch weitere schwimmende Anlagen, wie z. B. ein schwimmender Schwerlastkran, davon erfasst sein.

Zu Buchstabe b:

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Buchstabe c:

Die Ergänzung ist erforderlich, um vor dem Hintergrund der Bußgeldbewährung in § 29 Abs. 1 Nr. 7 eine Duldungspflicht zu normieren.

Zu Buchstabe d:

Es wird klargestellt, dass hier der Eigentümer der Hafenanlage gemeint ist.

Zu Buchstabe e:

Die zweite EU-Richtlinie zur Netzwerk- und Informationssicherheit (NIS-2-Richtlinie) sowie die EU-Richtlinie über die Resilienz kritischer Einrichtungen (Critical Entities Resilience/CER-Richtlinie) müssen die Mitgliedstaaten der Europäischen Union bis Oktober 2024 in nationales Recht umsetzen. Das nationale Gesetz zur Umsetzung der NIS-2-Richtlinie sowie das KRITIS-Dachgesetz zur Umsetzung der CER-Richtlinie werden unter Federführung des Bundesministeriums des Innern und für Heimat erarbeitet. Den Behörden, die mit der Umsetzung oder der Kontrolle der Vorgaben aus der NIS-2-Richtlinie oder der CER-Richtlinie beauftragt sind, soll der Zugang zu der Risikobewertung ermöglicht werden. Für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben wird auch der Verfassungsschutzbehörde der Zugang ermöglicht.

Zu Nummer 4 (§ 6):

Zu Buchstabe a:

Das Erfordernis einer unverzüglichen Erstellung des Plans zur Gefahrenabwehr wird aufgegeben, da der von der Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) herausgegebene Leitfaden für die Erstellung des Plans zur Gefahrenabwehr einen Zeitraum von bis zu vier Monaten vorsieht. Das Fachministerium kann dem Betreiber eine angemessene Frist für die Erstellung oder Fortschreibung setzen.

Die Anforderungen an den Plan, wie sie sich aus dem ISPS-Code ergeben, werden konkretisiert. Der Plan muss auf die jeweiligen Besonderheiten der einzelnen Hafenanlage zugeschnitten sein. Artikel 3 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des europäischen Parlamentes und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen - (im Folgenden: Verordnung [EG] Nr. 725/2004) - hat darüber hinaus die Absätze 16.3 und 16.8 des Teils B des ISPS-Codes für verbindlich erklärt, weshalb der Bezug auf diese Absätze im Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetz entfallen kann.

zu Buchstabe b:

Sämtliche bislang im Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetz enthaltenen Regelungen betreffend die Anerkennung von Stellen zur Gefahrenabwehr werden gestrichen. Es bedarf dieser speziell zertifizierten Stellen nicht. Die Regelungen sind im Lichte der Vorgaben aus der Richtlinie 2006/123/EG („Dienstleistungsrichtlinie“) zu streichen.

Zu Buchstabe c:

Der Plan wird nicht nur der Polizei, sondern auch der Verfassungsschutzbehörde und den Behörden mit Aufgaben der Gefahrenabwehr zur Verfügung gestellt. Dies betrifft zukünftig auch Behörden, die mit der Umsetzung oder der Kontrolle der Vorgaben aus der NIS-2-Richtlinie oder der CER-Richtlinie beauftragt sind, siehe auch Begründung zu Nummer 3 Buchst. e.

Zu Buchstabe d:

Absatz 4 sieht vor, dass die Abfertigung der in § 2 Abs. 1 genannten Schiffe grundsätzlich unzulässig ist, sofern ein Plan zur Gefahrenabwehr des Betreibers der Hafenanlage nicht von der zuständigen Behörde genehmigt wurde. Das Fachministerium kann - auf der Grundlage einer nach § 5 durchgeführten Risikobewertung - im Einzelfall Ausnahmen zulassen, wenn die erforderliche Gefahrenabwehr nach den Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens und der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 auf andere Weise gewährleistet ist. Eine solche in die Berufsausübungsfreiheit des

Betreibers der Hafenanlage eingreifende Bestimmung ist erforderlich, um die Beachtung der Vorschriften des Übereinkommens und der europäischen Verordnung sicherzustellen und somit deren Ziel, nämlich die Verbesserung der Gefahrenabwehr an Hafenanlagen, zu erreichen.

Die Ergänzung von Offshore-Bohreinheiten dient der Klarstellung. Offshore-Bohreinheiten sind keine Schiffe, insoweit sind sie hier zu ergänzen.

Zu Buchstabe e Doppelbuchst. aa und bb:

Im Einzelfall kann es ausreichend sein, dass bestimmte Maßnahmen innerhalb einer angemessenen Frist nach Genehmigung des Plans zur Gefahrenabwehr (entsprechend Teil B Abs. 16.6 des ISPS-Codes) durchgeführt werden (Satz 2).

Der neue Satz 3 legt fest, unter welchen Bedingungen Abweichungen von den im genehmigten Plan zur Gefahrenabwehr festgeschriebenen organisatorischen und/oder technischen Maßnahmen möglich sind. Es handelt sich um Ausnahmegenehmigungen für Bestandsanlagen. Oft handelt es sich hierbei um einmalige Anläufe anderer Schiffstypen, zeitlich begrenzte alternative Zugangskontrollverfahren oder Ersatzmaßnahmen während der Durchführung von Baumaßnahmen.

Zu Buchstabe f:

Die Ergänzung ist erforderlich, um vor dem Hintergrund der Bußgeldbewehrung in § 29 Abs. 1 Nr. 7 eine Duldungspflicht zu normieren.

Zu Nummer 5 (§ 7):

Folge der Festlegung der Gefahrenstufen nach § 7 Abs. 1 durch das Fachministerium ist, dass im Fall einer Erhöhung der Gefahrenstufe die entsprechend im Plan für diesen Fall vorgesehen Maßnahmen durch den Betreiber getroffen werden müssen.

Zu Nummer 6

Zu § 8:

Zur Streichung der Regelung über die anerkannten Stellen zur Gefahrenabwehr wird auf die Begründung zu Nummer 4 Buchst. b verwiesen.

Es werden neue Regelungen zum Betreten und Verlassen der Hafenanlage aufgenommen:

Bislang regelt § 6 Abs. 3 NHafenO den Zugang nach Anmeldung zur Hafenanlage sowie das Verlassen nach Abmeldung. § 6 Abs. 3 NHafenO gilt nur in dem per Allgemeinverfügung festgelegten Hafenbereich. ISPS-Hafenanlagen können von dem in der Niedersächsischen Hafenordnung festgelegten Bereich abweichen. Eine Aufnahme in das Niedersächsische Hafensicherheitsgesetz ist erforderlich. Da es in Gefahrenstufe 1 öffentlich zugängliche Anlagen gibt, an denen keine Anmeldung erforderlich ist (z. B. Fährterminals), wird die Anmeldung durch eine Zustimmung des Betreibers oder, in den in Satz 3 genannten Fällen, des Eigentümers ersetzt.

Die Regelung des Absatzes 2 zielt auf die Verhinderung von Sabotage des Sicherheitssystems, u. a. durch Innentäterinnen oder Innentäter.

Zu § 9:

Sämtliche bislang im Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetz enthaltenen Regelungen betreffend die Anerkennung von Schulungseinrichtung werden gestrichen. Diese Regelungen sind im Lichte der Vorgaben aus der Richtlinie 2006/123/EG („Dienstleistungsrichtlinie“) zu streichen. Das Regelungsziel der Qualitätssicherung in der Ausbildung ist auch anders erreichbar. Stattdessen werden Vorgaben zur Qualitätssicherung für die nach ISPS-Code vorgeschriebene Ausbildung geschaffen:

Die oder der Beauftragte für die Gefahrenabwehr in Hafenanlagen muss über die für die Wahrnehmung dieser Aufgaben erforderlichen Fachkenntnisse verfügen und entsprechende Schulungen zur Erlangung der Fachkenntnisse nachweisen können (Absatz 2 Nr. 2). Die Teilnahmebescheinigung der Schulungseinrichtung ist auf Verlangen durch den Betreiber der Hafenanlage vorzulegen (Absatz 4).

Der oder dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage (sogenannter PFSO - Port Facility Security Officer) kommt die zentrale Funktion für die Umsetzung des ISPS-Codes in der Hafenanlage zu. Deshalb wird eine Übermittlung der Bestellung in elektronischer Form vorgesehen und die Vorgabe, bei mehreren Stellvertretungen eine Reihenfolge vorzusehen, damit die Funktion eindeutig einer Person zugeordnet werden kann (Absatz 3).

Das Erfordernis einer festgestellten Zuverlässigkeit wird aus systematischen Gründen hier neu aufgenommen (Absatz 2 Nr. 1) und dafür in § 11 Abs. 1 Satz 1 gestrichen.

In Absatz 5 ist zudem vorgesehen, dass bei Zweifeln am Vorhandensein der erforderlichen Kenntnisse die Tätigkeit untersagt wird, bis die Zweifel ausgeräumt werden.

Zu § 10:

Die Verordnung (EG) Nr. 725/2004 enthält bereits Regelungen zur Sicherheitserklärung (sogenannte DoS - Declaration of Security). Ergänzend kann das Fachministerium nach dem neuen Absatz 1 von der oder dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr die Erstellung einer Sicherheitserklärung und die Durchführung entsprechender Gefahrenabwehrmaßnahmen verlangen, wenn ein Schiff oder eine Offshore-Bohreinheit nicht dem SOLAS-Übereinkommen unterliegt oder dies auf der Grundlage einer Risikobewertung nach § 5 erforderlich ist.

Die Pflicht, eine DoS in jedem Fall zu erstellen, entfällt, da entscheidend ist, das Schutzziel zu gewährleisten. Um das Schutzziel zu erreichen kann - je nach den Umständen des Einzelfalls - eine DoS geeignet sein oder es kann durch andere Maßnahmen erreicht werden.

Die Regelung, dass die Nichterstellung einer DoS automatisch ein Abfertigungsverbot bedingt, kann entfallen, da die Erstellung einer DoS nunmehr fakultativ für bestimmte Fälle vorgesehen ist.

Auch die Regelung, das Fachministerium unverzüglich zu unterrichten, wenn die Sicherheitserklärung nicht erstellt wurde, kann entfallen, da eine Unterrichtungspflicht als spezifische Maßnahme im Gefahrenabwehrplan (§ 6) festgelegt werden kann.

In der Anwendung der Vorschrift hat sich gezeigt, dass eine längere Aufbewahrung der Dokumente wichtig ist, damit diese bei einer Überprüfung der Anlage eingesehen werden können (Absatz 2). Die Frist von drei Jahren wurde gewählt, da der von der EMSA herausgegebene Leitfaden zur maritimen Sicherheit eine Aufbewahrung auf den Schiffen von drei Jahren empfiehlt. Insofern besteht dann eine einheitliche Frist zur Aufbewahrung.

Zu Nummer 7 (§ 11):

Buchstabe a:

Zur Streichung der Regelung über die anerkannten Stellen zur Gefahrenabwehr wird auf die Begründung zu Nummer 4 Buchst. b verwiesen.

Der Plan zur Gefahrenabwehr wird nach dem neuen § 6 nicht nur der Polizei, sondern auch weiteren Behörden zur Verfügung gestellt. Auch die Risikobewertung wird gemäß § 5 Abs. 5 Satz 2 weiteren Behörden zur Verfügung gestellt. Auch für die Beamtinnen und Beamten dieser Behörden soll eine Ausnahme vom Erfordernis der Zuverlässigkeitsüberprüfung gelten.

Buchstabe b:

Die Aufnahme weiterer sicherheitsrelevanter Tätigkeiten in der Hafenanlage, für die eine Feststellung der Zuverlässigkeit im Einzelfall erforderlich ist, dient dem Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit von Hafenanlagen. Auf Grundlage der Risikobewertung können weitere sicherheitsrelevante Tätigkeiten identifiziert werden, die in einer Gesamtschau der Umstände im Einzelfall weitere Zuverlässigkeitsüberprüfungen erfordern. Von diesem Erfordernis kann eine befristete Ausnahme zugelassen werden, wenn dies erforderlich ist, um den Betrieb der Hafenanlage aufrechtzuerhalten und das angestrebte Sicherheitsniveau nicht beeinträchtigt wird (z. B., weil entsprechende Ersatzmaßnahmen angeordnet wurden).

Buchstabe c:

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 8 (§ 12):

Buchstabe a:

Das Zollkriminalamt und die Bundespolizei werden als primär abzufragende Stellen ergänzt. Zudem wird präzisiert, dass bei demjenigen Landeskriminalamt angefragt werden soll, bei dem die betroffene Person in den letzten fünf Jahren ihren Wohnsitz hatte. Hintergrund ist insbesondere eine beobachtete Zunahme von Sicherheitsbrüchen im Zusammenhang mit Drogenschmuggel durch organisierte Kriminalität. Durch die umfangreichen technischen wie organisatorischen Sicherheitsmaßnahmen aus der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 wird hier zunehmend versucht, diese über Innentäterinnen oder Innentäter zu umgehen.

Auf eine Abfrage bei den örtlichen Polizeidirektionen kann verzichtet werden, da über die Abfrage der übrigen Stellen bereits vollumfängliche polizeiliche Erkenntnisse gewährleistet sind. Die Begrenzung des Adressatenkreises vereinfacht die Rechtsanwendung.

Mit den Sätzen 2 bis 4 wird geregelt, dass die in Satz 1 genannten Behörden die Daten übermitteln dürfen und die Daten auch im Wege eines automatisierten Abrufverfahrens abgefragt und übermittelt werden dürfen.

Buchstabe b:

Infolge der Aufnahme des Zollkriminalamtes in den § 12 Abs. 1 als primär abzufragende Stelle ist diese Stelle in § 12 Abs. 2 zu streichen. Im Übrigen wird auf die Begründung zu Buchstabe a verwiesen.

Buchstabe c:

Auf die Begründung zu Buchstabe a wird verwiesen.

Buchstabe d:

In Angleichung an die Vorschriften der anderen Bundesländer soll zukünftig eine erweiterte Sicherheitsüberprüfung innerhalb der letzten fünf Jahre ausreichen.

Buchstabe e:

In Angleichung an die Vorschriften der anderen Bundesländer wird die Frist, wann die Zuverlässigkeit unabhängig von konkreten Anhaltspunkten erneut überprüft werden muss, von einem Jahr auf fünf Jahre erweitert. Auch im Luftsicherheitsbereich ist die Zuverlässigkeitsüberprüfung erst nach Ablauf von fünf Jahren zu wiederholen (§ 3 Abs. 5 Satz 1 der Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung).

Zudem wird eine Nachberichtspflicht vorgesehen, die Gewähr dafür bietet, dass auch Erkenntnisse beim Landeskriminalamt und bei der Verfassungsschutzbehörde, die nach der Erstanfrage anfallen, an die zuständige Stelle übermittelt werden.

Die weiteren Änderungen sind redaktionelle Folgeänderungen.

Zu Nummer 9 (§ 13):

Die Zeitpunkte für die Löschung der Daten werden präziser gefasst.

Zu Nummer 10 (§ 14):

Die Verweisung auf das Niedersächsische Datenschutzgesetz in Absatz 2 wird konkreter gefasst.

Zu Nummer 11 (§ 15):

Zu Buchstabe a:

Satz 1 kann entfallen, da die Abfertigung bereits nach § 6 Abs. 3 unzulässig wäre.

Die Regelung eröffnet die Möglichkeit, die Abfertigung von Schiffen zu untersagen, wenn kein Plan vorliegt oder Maßnahmen nicht oder nicht vollständig umgesetzt werden. Im Rahmen der Verhältnismäßigkeit ist zunächst darauf hinzuwirken, dass der Betreiber einer Hafenanlage einen Plan zur Gefahrenabwehr vorlegt oder die im Plan für die Gefahrenabwehr vorgesehenen Maßnahmen

durchführt oder auf eine Einigung über alternative einstweilige Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, die ein gleiches Niveau der Sicherheit für eine Übergangszeit bieten, hinwirkt.

Zu Buchstabe b:

Hier werden aus Klarstellungsgründen ebenfalls die „Offshore-Bohreinheiten“ ergänzt.

Zu Nummer 12 (§ 16):

Zunächst wird klargestellt, dass mindestens eine Hafenanlage erforderlich ist, die in den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 fällt.

Bislang wurde in § 16 NHafenSG festgelegt, dass der Hafen das Gebiet umfasst, das aufgrund einer nach § 25 Abs. 3 NHafenSG erlassenen Verordnung (die Niedersächsische Hafenordnung) durch Allgemeinverfügung als Hafen festgelegt wurde. Sämtliche Vorschriften für Häfen gelten also immer in dem Bereich, der nach der Niedersächsischen Hafenordnung als Hafengebiet festgelegt wird. Das hat den Vorteil einer einheitlichen Betrachtung. In der Anwendung der bisherigen Fassung von § 16 NHafenSG hat sich jedoch gezeigt, dass die Anforderungen für die Festlegung eines Gebietes als Hafen nach der Niedersächsischen Hafenordnung andere sind als die für die Definition des Hafens nach der Richtlinie 2005/65/EG.

Auch die Kommission hat in einem Bericht zur Inspektion des Hafens Emden vom 29. August bis 1. September 2023 zur Überwachung der Umsetzung der Richtlinie 2005/65/EG festgestellt, dass zwar die technischen Anforderungen der Richtlinie erfüllt seien, aber die nationalen Anforderungen nicht gegeben seien, da die Hafengrenzen im Sinne der Richtlinie nicht mit den Hafengrenzen, die in der Allgemeinverfügung festgelegt sind, übereinstimmen.

Daher wird diese Anknüpfung aufgegeben. Nunmehr werden die Grenzen des Hafens auf Grundlage der Risikobewertung durch Allgemeinverfügung festgelegt, die öffentlich bekannt zu machen ist.

Zu Nummer 13 (§ 16 a):

Entsprechend Artikel 5 Abs. 1 der Richtlinie 2005/65/EG benennen die Mitgliedstaaten für jeden Hafen, der unter diese Richtlinie fällt, eine Behörde für die Gefahrenabwehr im Hafen. Bislang kann dem Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetz und der Verordnung über die Zuständigkeiten für die Gefahrenabwehr in Hafen und Schifffahrtsangelegenheiten entnommen werden, welche Behörde zuständig ist. Durch den neuen Absatz 1 soll die „Benennung“ der zuständigen Behörde noch deutlicher herausgestellt werden.

Zu Nummer 14 (§ 17):

Zu Buchstabe a:

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Buchstabe b:

Zur Streichung der Regelung über die anerkannten Stellen zur Gefahrenabwehr wird auf die Begründung zu Nummer 4 Buchst. b verwiesen.

Zu Buchstabe c:

Die Ergänzung ist erforderlich, um vor dem Hintergrund der Bußgeldbewährung in § 29 Abs. 1 Nr. 7 eine Duldungspflicht zu normieren.

Zu Buchstabe d:

Diese Änderung dient der Klarstellung, dass es sich nicht um eine kumulative Aufzählung handelt.

Zu Buchstabe e:

Im Hinblick auf die Umsetzung der NIS-2-Richtlinie und der CER-Richtlinie soll den Behörden, die mit der Umsetzung oder der Kontrolle der Vorgaben aus der NIS-2-Richtlinie oder der CER-Richtlinie beauftragt sind, der Zugang zu der Risikobewertung ermöglicht werden; auf die Begründung zu Nummer 3 Buchst. e wird verwiesen. Für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben wird auch der Verfassungsschutzbehörde der Zugang ermöglicht.

Zu Nummer 15 (§ 17 a):

Maßgeblich für die Festlegung der Hafengrenzen ist die durchgeführte Risikobewertung. Nach Abschluss der Risikobewertung legt das Fachministerium die Hafengrenzen durch Allgemeinverfügung fest und macht die Festlegung öffentlich bekannt. Diese können von den nach § 25 festzulegenden Hafengrenzen abweichen.

Mit dem Absatz 2 wird klargestellt, dass bei Identität von Hafen und Hafenanlage die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 Vorrang haben (Artikel 2 Abs. 4 der Richtlinie 2005/65/EG) und die Festlegung in diesem Fall abweichend der oder dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr bekanntzugeben ist.

Absatz 3 regelt, dass bei wesentlichen Änderungen im Hafengebiet eine Neufestlegung der Hafengrenzen zu erfolgen hat.

Zu Nummer 16 (§ 18):

Buchstabe a:

Zur Streichung der Regelung über die anerkannten Stellen zur Gefahrenabwehr wird auf die Begründung zu Nummer 4 Buchst. b verwiesen.

Buchstabe b:

Im Hinblick auf die Umsetzung der NIS-2-Richtlinie und der CER-Richtlinie soll den Behörden, die mit der Umsetzung oder der Kontrolle der Vorgaben aus der NIS-2-Richtlinie oder der CER-Richtlinie beauftragt sind, der Zugang zu dem Plan zur Gefahrenabwehr ermöglicht werden; auf die Begründung zu Nummer 3 Buchst. e wird verwiesen. Für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben wird auch der Verfassungsschutzbehörde der Zugang ermöglicht.

Zu Nummer 17 (§ 19):

Mit der Änderung wird die Möglichkeit geschaffen, nur für Teile eines Hafens Gefahrenstufen festzulegen. Diese in der Richtlinie 2005/65/EG vorgesehene Möglichkeit soll nunmehr im Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetz verankert werden. Damit wird insbesondere auch der Struktur der Häfen in Niedersachsen Rechnung getragen. So erstrecken sich Häfen oftmals über viele Kilometer mit mehreren Hafenanlagen. Erkenntnisse über mögliche Bedrohungen in einer Hafenanlage sind gegebenenfalls von geringer Bedeutung für die Bewertung der Lage für andere Bereiche des Hafens. Diese Bereiche mit Maßnahmen zu belasten, kann unverhältnismäßig sein und unnötig Ressourcen binden.

Die starre Pflicht zur Mitteilung wird mit der neuen Regelung aufgegeben. Die Erfahrungen aus dem Vollzug der bisherigen Regelung haben gezeigt, dass es zielführender ist, eine Mitteilung immer dann vorzunehmen, wenn diese im konkreten Fall notwendig ist.

Zu Nummer 18 (§ 20):

Zur Streichung der Regelung über die anerkannten Stellen zur Gefahrenabwehr wird auf die Begründung zu Nummer 4 Buchst. b verwiesen.

Zu Nummer 19 (§ 21):

Zu Buchstabe a:

Der von der EMSA herausgegebene Leitfaden zur maritimen Sicherheit empfiehlt eine schriftliche Bestellung. Um eine digitale Abwicklung zu ermöglichen, ist eine elektronische Übermittlung ausreichend.

Zu Buchstabe b:

Der von der EMSA herausgegebene Leitfaden zur maritimen Sicherheit empfiehlt für die Beauftragte oder den Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Hafen (sogenannter PSO – Port Security Officer) die gleiche Qualifikation wie für den PFSO.

Zu Nummer 20 (§ 22):

Zu Buchstabe a:

Der Plan zur Gefahrenabwehr wird nach dem neuen § 18 Abs. 3 nicht nur der Polizei, sondern auch der Verfassungsschutzbehörde und den Behörden mit Aufgaben in der Gefahrenabwehr zur Verfügung gestellt. Auch für diese Behörden soll eine Ausnahme vom Erfordernis der Zuverlässigkeitsüberprüfung gelten.

Die weiteren Änderungen sind redaktionelle Folgeänderungen.

Zu Buchstabe b:

Die Aufnahme weiterer sicherheitsrelevanter Tätigkeiten im Hafen, für die eine Feststellung der Zuverlässigkeit im Einzelfall erforderlich ist, dient dem Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit von Häfen. Auf Grundlage der Risikobewertung können weitere sicherheitsrelevante Tätigkeiten identifiziert werden, die in einer Gesamtschau der Umstände im Einzelfall weitere Zuverlässigkeitsüberprüfungen erfordern. Auf die Begründung zu Nummer 7 Buchst. b wird verwiesen.

Zu Nummer 21 (§ 24):

Zu Buchstabe a:

Die Richtlinie 2005/65/EG sieht eine Überprüfung mindestens einmal alle fünf Jahre vor. Zukünftig soll ein risikobasierter Ansatz für Kontrollen eingeführt werden. Dies ist ein Beitrag, um den Aufwand aufseiten der Betreiber und der zuständigen Behörde zu reduzieren.

Zu Buchstabe b:

Die Ergänzung ist erforderlich, um vor dem Hintergrund der Bußgeldbewehrung in § 29 Abs. 1 Nr. 7 eine Duldungspflicht zu normieren.

Zu Nummer 22 (§ 24 a):

Vor dem Hintergrund, dass die Häfen nach § 16 als solche besonders sicherheitsrelevante Bereiche sind, werden entsprechend abgestufte spezialgesetzliche Eingriffsbefugnisse für das Fachministerium und die Polizei für die Fälle geschaffen, in denen eine konkrete Gefahr im polizeirechtlichen Sinne noch nicht vorliegt. Wenn darüber hinaus zusätzliche Erkenntnisse vorliegen, dass eine besondere Gefährdung des Hafens gegeben ist, wird durch die zuständige Behörde eine Anhebung der Gefahrenstufe angeordnet. In diesen Fällen sollen das Fachministerium und die Polizei mit weiteren Befugnissen ausgestattet werden. Die polizeilichen Befugnisse nach dem Niedersächsischen Polizei- und Ordnungsbehördengesetz werden dadurch nicht verdrängt.

Zu Nummer 23 (§ 24 b bis § 24 e):

Zur Bekämpfung des Drogeneinfuhrschmuggels über die niedersächsischen Seehäfen soll mit einem neu eingefügten Dritten Abschnitt das digitalisierte Freistellungsverfahren für Container verpflichtend eingeführt werden. Hamburg und Bremen haben entsprechende Änderungen ihrer Hafensicherheitsgesetze bereits zum 1. Oktober 2025 vollzogen. Insbesondere um eine Verlagerung der Schmuggelaktivitäten auf die niedersächsischen Seehäfen zu verhindern, wird die Nutzung eines digitalisierten Freistellungssystems verpflichtend eingeführt.

Zu § 24 b:

Es werden die spezifisch für diesen Abschnitt notwendigen Begriffe erläutert.

Zu § 24 c:

Für den Seetransport eines Containers, die Umladung und die anschließende Zustellung, die mit unterschiedlichen Verkehrsträgern erfolgen kann, ist eine Vielzahl an Beteiligten erforderlich, die in dieser Transportkette ihre Aufgaben wahrnehmen. Die Reederei ist für den sicheren und pünktlichen Seetransport des Containers verantwortlich. Am Terminal erfolgt die Löschung der für den Zielhafen bestimmten Container, die anschließend auf dem Gelände abgestellt werden. Eine Abholung oder ein Weitertransport können von hier per Eisenbahn, Lastkraftwagen oder Binnenschiff erfolgen. Voraussetzung hierfür ist, dass die bestehenden Forderungen gegenüber der Reederei und dem

Terminal von der Empfängerin oder dem Empfänger des Containers beglichen wurden. Sollte eine Spedition für den anschließenden Transport verantwortlich sein, kann diese ein Transportunternehmen beauftragen, das nach einer Slotbuchung den Container übernehmen und auf der Straße transportieren kann. Diese Beteiligten haben bisher Zugriff auf die Container-Referenzcodes, und teilweise werden diese einem größeren Empfängerkreis unverschlüsselt mitgeteilt. Für einen sicheren Ablauf der Transportvorgänge ist eine Reduzierung der Prozessbeteiligten nicht möglich. Die Zugriffsmöglichkeiten auf das System und der Umfang der einsehbaren Daten können jedoch beschränkt werden. Verantwortliche innerhalb des Freistellungsverfahrens sollen daher zukünftig nur noch digitale Rechte für ihren Anteil am Transportvorgang erhalten sowie die Möglichkeit, dieses Recht an den folgenden Beteiligten weiterzugeben. Nach der Weitergabe hat der vorherige Rechteinhaber keinen Zugriff mehr auf die digitale Freistellungsreferenz.

Absatz 1 beschreibt den Zweck dieser Vorschrift und führt die Verpflichteten auf. Durch die Nutzung eines digitalen, manipulationssicheren Freistellungsverfahrens für Container wird ein klar zuordenbares Abholrecht ermöglicht. Zudem wird damit nachvollziehbar, wer genau wann das Recht erhalten und genutzt hat. Die Auflistung der am Transportprozess Beteiligten soll nicht abschließend sein und umfasst mit den Reedereien und Transportunternehmen diejenigen Akteure, die Container tatsächlich transportieren. Der Terminal fungiert vorrangig als Bereitstellungsort, und die Spedition organisiert den Transport.

Absatz 2 beschreibt die Vorgänge, für die das digitale Freistellungsverfahren gilt. Alle Importcontainer, die mit einem Seeschiff die niedersächsischen Häfen erreichen und hier gelöscht werden, sind verpflichtend in ein solches System einzupflegen. Neben den 20-ft- und 40-ft-Standardcontainern, gilt dies auch für alle anderen Containerbauarten wie Open-Top oder Tank, aber auch Flats und Platforms. Auf Transshipment-Verkehre, also die Umladung von einem Seeschiff auf ein anderes, findet das digitale Freistellungsverfahren keine Anwendung. Bei der Abholung eines Containers mit einem Lastkraftwagen ist der Terminal für den Abgleich zwischen dem angemeldeten Transportunternehmen und dem Fahrzeugführenden sowie dem vor Ort angetroffenen Fahrzeug und Kraftfahrenden verantwortlich. Nur bei Übereinstimmung beider Kriterien darf der Behälter verladen und abtransportiert werden. Bei der Verladung von Containern auf die Eisenbahn oder ein Binnenschiff werden nur die Angaben des Transportunternehmens geprüft.

Absatz 3 stellt klar, dass militärischer Umschlag von den neuen Regelungen zur digitalisierten Containerfreistellung nicht erfasst ist.

Zu § 24 d:

Ein zentralisiertes System der Freistellung nach den oben definierten Anforderungen ermöglicht es, sämtliche Zugriffe, Eingaben von Daten, die Abholung von Importcontainern und die Verantwortlichkeiten für diese Handlungen nachvollziehbar zu machen. Eine Offenlegung dieser Informationen gegenüber Behörden richtet sich nach den gesetzlichen Regelungen und darf nur unter Berücksichtigung strenger technischer Sicherheitsanforderungen erfolgen.

Absatz 1 regelt, dass den in Absatz 3 genannten Bundes- und Landesbehörden im Rahmen ihrer gesetzlichen Befugnisse und gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen, soweit dies für ihre Aufgabenwahrnehmung erforderlich ist, ein Zugang zum digitalisierten Freistellungssystem zu gewähren ist. Für die Behörden sind die im System abgespeicherten Daten insbesondere zur Nachvollziehbarkeit der Zugriffe und der damit zusammenhängenden Containerbewegungen relevant.

Absatz 2 stellt klar, dass das Niedersächsische Hafensicherheitsgesetz nicht die Befugnisnorm an sich für die Datenerhebung ist, sondern diese bemisst sich nach den jeweils bereichsspezifischen Gesetzen. Zur Nachvollziehbarkeit hat eine Behörde ihren Datenzugriff zu protokollieren. Die Anfragen an einen Systembetreiber haben schriftlich oder elektronisch zu erfolgen.

Absatz 3 stellt klar, welche Polizei- und Zollbehörden des Bundes und auch der Länder zum Datenzugriff grundsätzlich berechtigt sind.

Absatz 4 regelt eine dem Anspruch der Behörden nach Absatz 1 korrespondiere Mitwirkungspflicht des Systembetreibers, um einen Zugriff auf die zum Freistellungsverfahren gehörenden Daten zu gewährleisten.

In Absatz 5 wird der Systembetreiber zur Speicherung der behördlichen Zugriffe verpflichtet. Für diese Datensammlung muss der Betreiber ein eigenes Sicherheitskonzept erstellen und den Kreis der Zugriffsberechtigten auf ein Minimum beschränken. Um den Missbrauch der weitreichenden Abfragemöglichkeiten wirksam zu unterbinden, wird der Systembetreiber zudem verpflichtet, die Identifikation von abfragenden Personen automatisiert zu protokollieren (vgl. auch Artikel 25 Abs. 1 Richtlinie [EU] 2016/680 [JIRL]).

In Absatz 6 werden die Grenzen des Zugriffs und der Weiterverwendung auf die Protokolldaten geregelt, um den Datenschutz der natürlichen Personen aufseiten der abfragenden Behörden sicherzustellen.

In Absatz 7 wird die Datenschutzaufsicht der zuständigen Aufsichtsbehörde garantiert. Z. B. für die Polizei Niedersachsen - Aufsicht des Landesbeauftragten für Datenschutz Niedersachsen - oder für das Bundeskriminalamt und den Zoll - Aufsicht des Bundesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit.

Zu § 24 e:

Das Fachministerium wird ermächtigt, durch Verordnung die Einzelheiten zur Anwendung eines digitalisierten Freistellungsverfahrens nach § 24 c zu regeln.

Zu Nummer 24 (§ 25):

Zu Buchstabe a:

Die bislang in der Niedersächsischen Hafenordnung verortete Begriffsbestimmung für Häfen wird nunmehr in § 25 Abs. 1 NHafenSG aufgenommen. So wird bereits im Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetz näher bestimmt, was unter den Hafenangelegenheiten nach Satz 1 zu fassen ist. Auch die Rechtsgrundlage für die Ausweisung der Hafengrenzen durch Allgemeinverfügung wird von der Niedersächsischen Hafenordnung in das Niedersächsische Hafensicherheitsgesetz verschoben. Inhaltlich bleiben die Regelungen unverändert.

Zu Buchstabe b:

In Absatz 2 werden neue Betretungsrechte und Auskunfts- und Herausgabepflichten geschaffen, die das Fachministerium benötigt, um die Aufgaben nach Absatz 1 sachgerecht wahrnehmen zu können. § 6 Abs. 2 NHafenO enthält ein Betretungsrecht für Schiffe. Für die Wahrnehmung dieses Betretungsrechtes ist es gegebenenfalls erforderlich, den durch Allgemeinverfügung als Hafen festgelegten Bereich zu betreten.

Zu Nummer 25 (§ 28):

Die neuen Regelungen in § 24 a Abs. 2 und § 25 Abs. 2 Satz 2 führen zu einer Einschränkung des Grundrechts auf Unverletzlichkeit der Wohnung, sodass hier eine entsprechende Ergänzung vorzunehmen ist.

Zu Nummer 26 (§ 29):

Soweit die oben genannten Änderungen den Wegfall von Regelungen vorsehen, werden auch die entsprechenden Ordnungswidrigkeitstatbestände gestrichen. Bei den neu geschaffenen Regelungen wurden für Verstöße gegen alle wesentlichen Pflichten Ordnungswidrigkeitstatbestände vorgesehen.

Zu Artikel 2

Es handelt sich um redaktionelle Folgeänderungen.

Zu Artikel 3

Zu Nummer 1 (§ 2):

Die inhaltliche Bestimmung eines Hafens und die Rechtsgrundlage dafür, die Grenzen des Hafens durch Allgemeinverfügung festzulegen, wurden in das Niedersächsische Hafensicherheitsgesetz aufgenommen. Infolgedessen ist hier die Begriffsbestimmung anzupassen und auf das Niedersächsische Hafensicherheitsgesetz zu verweisen.

Zu Nummer 2 (§ 6):

Die in § 6 Abs. 3 NHafenO enthaltene Bestimmung ist zu streichen, da nunmehr eine neue Regelung in § 8 Abs. 1 NHafenSG aufgenommen wurde.

Zu Artikel 4

Zu Nummer 1 (§ 1):

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 2 (§ 2):

Zu Buchstabe a:

Im Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetz ist nunmehr im ersten und im zweiten Teil die Festlegung von Hafengrenzen vorgesehen, die unabhängig voneinander festgelegt werden und voneinander abweichen können. Daher wird hier zur Klarstellung ergänzt, dass die Häfen im Sinne des § 2 Nr. 1 NHafenO gemeint sind. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Zu Buchstabe b:

Auf die Begründung zu Nummer 2 Buchst. a wird verwiesen.

Zu Buchstabe c:

Auf die Begründung zu Nummer 2 Buchst. a wird verwiesen.

Zu Nummer 3 (§ 3):

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Artikel 5

Artikel 5 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Hinweis zu § 37 a GGO: Der Gesetzentwurf sieht, abweichend von der Stichtagsregelung, ein einheitliches Inkrafttreten am Tag nach der Verkündung vor. Dies ist aus den folgenden Gründen geboten:

Auf die aktuellen Herausforderungen für die Sicherheit der Häfen (u. a. die Entwicklungen beim Drogenschmuggel oder durch hybride Bedrohungen) soll im Hinblick auf eine effektive Gefahrenabwehr in Häfen und Hafenanlagen so zeitnah wie möglich reagiert werden. Soweit es um die Festlegung der Hafenbereiche nach dem Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetz geht, müssen die Änderungen zudem unmittelbar in Kraft treten, um den Anforderungen der Richtlinie 2005/65/EG entsprechen zu können.

Eine Ausnahme besteht für die neuen Regelungen zur digitalisierten Containerfreistellung; auch hier ist im Hinblick auf die Gefahrenabwehr ein schnellstmögliches Inkrafttreten erforderlich. Da sich die beteiligten Akteure auf die systemische Umstellung vorbereiten müssen, ist ein leicht verzögertes Inkrafttreten zu einem Monatsersten geboten.

(verteilt am 26.10.2026)