Staats- und Universitätsbibliothek Bremen
Staats-archiv Bremen
BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksachenabteilung: Drucksachenabteilung / 1
Landtag, 6. Wahlperiode: 1963-67

28.06.1966 - Nr. 100 Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Visual Library

Bremische Bürgerschaft (Landtag)

6. Wahlperiode

Drucksachenabteilung I — Mitteilungen und Antworten des Senats

Nr. 100

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft (Landtag)

vom 28. Juni 1966

Bremisches Hafengesetz

Die Bürgerschaft (Landtag) hat den Entwurf eines Bremischen Hafengesetzes (Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft (Landtag) vom 8. Februar 1966 — Drucksachenabteilung I Nr. 84) in ihrer Sitzung am 15. Juni 1966 in zweiter Lesung beraten und an die Deputation für Häfen, Schiffahrt und Verkehr zurückverwiesen.

Anlaß hierzu waren die Ausführungen des Abgeordneten Hardegen vor der Bürgerschaft, die den Vorwurf enthielten, durch die Formulierung des § 12 (Kajegebühr) habe die Verwaltung versucht, ohne genügenden Hinweis in der Begründung und ohne Einschaltung der Handelskammer eine für die Hafenwirtschaft ungünstigere Regelung einzuführen.

Die Deputation für Häfen, Schiffahrt und Verkehr hat sich in ihrer Sitzung am 22. Juni 1966 erneut mit dem Gesetzentwurf befaßt. Dabei lag der Deputation der anliegende Bericht des Senators für Häfen, Schiffahrt und Verkehr vor, der eingehend erörtert wurde. Nach Abschluß der Beratung hat der Abgeordnete Hardegen vor der Deputation folgende Erklärung abgegeben:

„Ich hätte es begrüßt, wenn die heute der Deputation für Häfen, Schiffahrt und Verkehr gegebenen Informationen vor der Sitzung der Bürgerschaft erteilt worden wären. Nachdem ich diese Informationen in der heutigen Deputationssitzung zur Kenntnis genommen habe, sehe ich keine Veranlassung, irgendwelche Vorwürfe gegen die Verwaltung des Senators für Häfen, Schiffahrt und Verkehr aufrechtzuerhalten."

Die Deputation nahm diese Erklärung zur Kenntnis.

Ein Antrag auf Änderung von § 12 des Entwurfs eines Bremischen Hafengesetzes wurde von der Deputation für Häfen, Schiffahrt und Verkehr aus den in der Anlage dargelegten Gründen abgelehnt.

Der Senat schließt sich dieser Auffassung an und **bittet die Bürgerschaft (Landtag), das Hafengesetz in der Form zu beschließen, wie es der Bürgerschaft (Landtag) mit der Mitteilung des Senats vom 8. Februar 1966 — Drucksachenabteilung I Nr. 84 — zugegangen ist.**

Anlage

Behandlung des Hafengesetzes in der Bürgerschaft am 15. Juni 1966

Zu dem Verlauf der Bürgerschaftssitzung und zu dem Vorwurf, daß die Verwaltung versucht habe, durch die Formulierung des § 12 (Kajegebühr) ohne genügenden Hinweis in der Begründung und ohne Einschaltung der Handelskammer eine für die Hafenwirtschaft ungünstigere Regelung einzuführen, ist folgendes zu bemerken:

1. Der 1. Entwurf des Hafengesetzes wurde am 5. Juli 1963 an die beteiligten senatorischen Dienststellen, Bundesbehörden und Kammern mit der Bitte um Stellungnahme übersandt. In diesem 1. Entwurf war die Kajegebühr in § 15 behandelt; dieser hatte folgenden Wortlaut:

§ 15: Kajegebühr

(1) Die Kajegebühr wird nach Art und Gewicht der an Land gelöschten oder von Land geladenen Güter erhoben ohne Unterschied, ob das Laden und Löschen unmittelbar zwischen Schiff und Land oder durch Vermittlung eines anderen Wasserfahrzeuges geschieht.

(2) Dem Löschen oder Laden von Land oder an Land ist ein Löschen von Bord zu Bord gleichzusetzen, wenn dabei schwimmende Löschgeräte benutzt werden.

Dieser Text entsprach sinngemäß der bestehenden

Regelung in § 1 des Hafengesetzes von 1928, der folgenden Wortlaut hat:

„Von den im stadtbremischen Überseehafengebiet in Bremerhaven und in der Stadt Bremen ankommenden Seeschiffen wird ein Hafengeld erhoben, das in der Regel aus einer Raumgebühr und einer Kajegebühr (Gewichtsgebühr) bestehen soll. Die Raumgebühr wird nach dem Netto-Raumgehalt, die Kajegebühr nach dem Gewicht der in den Häfen an Land gelöschten oder von Land geladenen Güter erhoben, wobei es keinen Unterschied macht, ob das Laden und Löschen unmittelbar zwischen Seeschiff und Land oder durch Vermittlung eines anderen Fahrzeuges geschieht.

Schwimmende Löschgeräte sind dem Lande gleichzusetzen."

2. Zu diesem Entwurf hat die Handelskammer am 13. Mai 1964 Stellung genommen. Zu § 15 wird dabei folgendes ausgeführt:

„Zu § 15 Absatz 1

Die Worte ‚Art und' sollten ersatzlos gestrichen werden. Was damit gemeint ist, ergibt sich auch aus dem Wort ‚Güter'. Eine besondere Wertstaffel erscheint nicht notwendig. Die gegenwärtige Praxis im Industriehafen wird durch das Wort ‚Güter' bereits gedeckt.

In der zweiten Zeile muß das Wort ‚oder' durch ‚und' ersetzt werden. Wir nehmen an, daß es sich hier um ein redaktionelles Versehen handelt.

In der ersten Zeile müßte hinter dem Wort ‚der' noch eingefügt werden: „innerhalb des öffentlichen bremischen Hafengebietes . . .' Auf diese Weise wird eine absolute Klarstellung in Zweifelsfragen erreicht.

Zu § 15 Absatz 2 ist zu sagen, daß der Außenbordsumschlag freigestellt sein muß. Statt ‚schwimmende Löschgeräte' sollte es heißen ‚schwimmende Getreideheber'."

Die Absätze 1 bis 3 dieser Stellungnahme sind für das hier interessierende Problem ohne Bedeutung; wichtig ist der Hinweis zu § 15 Absatz 2, wonach der Außenbordsumschlag freigestellt sein müsse.

3. Im weiteren Verlauf des Jahres 1964 wurde der 1. Entwurf von der Verwaltung an Hand der zahlreich eingegangenen Stellungnahmen überarbeitet. Dabei kam es der Verwaltung darauf an, auch die gebührenrechtlichen Vorschriften in allen Punkten der neuen Methodik des Entwurfs anzupassen. Diese Methodik besteht darin, nur die Grundsätze im Gesetz zu regeln, im übrigen aber alle Einzelbestimmungen in die Hafenordnung bzw. Hafengebührenordnung aufzunehmen. Damit unterscheidet sich der Entwurf grundsätzlich von der bestehenden Regelung. Gerade die gebührenrechtlichen Vorschriften sind jetzt, ohne Rücksicht auf ihren Wert und ihre Bedeutung, teils im Gesetz und teils in der Hafengebührenordnung in einer wenig übersichtlichen Weise enthalten. Es ist das erklärte Ziel des jetzigen Entwurfs, eine klare Trennung in der oben bezeichneten Weise herbeizuführen und nach Sichtung des Materials auf seine Bedeutung hin nur die Grundsätze im Gesetz und die Einzelheiten in den dazugehörenden Verordnungen zu regeln. Diese Systematik ist insbesondere auch aus dem Grunde wichtig, weil auf diese Weise alle dem ständigen Wandel unterliegenden Vorschriften ohne den schwerfälligen Apparat einer Gesetzesänderung jeweils den Bedürfnissen angepaßt werden können.

4. Dementsprechend ist im Entwurf im 3. Abschnitt: „Gebührenrechtliche Vorschriften" lediglich eine Definition der Gebühren erfolgt. Der § 12 (früher § 15) erhielt damit die folgende Fassung:

„Die Kajegebühr wird auf der Grundlage des Gewichts der gelöschten und/oder geladenen Güter erhoben."

Damit soll nur das Wesentliche ausgedrückt werden, daß nämlich die Kajegebühr auf der Grundlage des Gewichts der gelöschten und/oder geladenen Güter erhoben wird, ebenso wie die Raumgebühr auf der Grundlage des Raumgehalts des Schiffes und nach der Dauer der Inanspruchnahme. Es liegt im Rahmen dieser Methodik, wenn im Entwurf nicht wiederholt wird, daß die Kajegebühr, wie in § 1 des Gesetzes von 1928 bestimmt, nur für die n a c h L a n d oder v o n L a n d gelöschten oder geladenen Güter zu erheben ist. Dies ist eine Einzelfrage, die gem. § 9 Absatz 3 des Entwurfs in der Hafengebührenordnung zu regeln ist.

5. Auf diese Methodik des Entwurfs wird in der Begründung eingehend hingewiesen. So heißt es in der Begründung zu II (Übersicht über das Hafengesetz) Ziff. 1:

„Wie bereits erwähnt, sollen in das Hafengesetz die Vorschriften von grundlegender Bedeutung aufgenommen werden. So ist der erste Abschnitt ‚Allgemeine Bestimmungen' dem Geltungsbereich des Gesetzes, der Anwendung bundesrechtlicher Vorschriften sowie der Regelung der Zuständigkeit und Befugnisse der Hafenbehörden und der Wasserschutzpolizei gewidmet. Im zweiten Abschnitt finden sich die grundlegenden Vorschriften über den Hafenverkehr, wobei die Ausfüllung dieser Vorschriften im einzelnen der Hafenordnung überlassen bleibt. Während in § 7 auf die Hafenordnung verwiesen wird, ist in § 17 eine entsprechende Ermächtigungsgrundlage vorgesehen. Der dritte Abschnitt bringt die grundlegenden Vorschriften über die allgemeine Hafengebühr (Hafengeld), während die Nebengebühren sowie die näheren Bestimmungen über die Berechnung und den Einzug beider Gebühren, ihrer Höhe und die Voraussetzung für eine Befreiung und Erlaß von Gebühren in der Hafengebührenordnung zu regeln sind. In § 9 des Hafengesetzes wird auf die Hafengebührenordnung verwiesen, die entsprechende Ermächtigungsgrundlage findet sich in § 17 des Hafengesetzes.

Im vierten Abschnitt ist die für alle hafenrechtlichen Vorschriften maßgebende Bußgeldbestimmung aufgenommen, während im fünften Abschnitt die Schluß- und Übergangsvorschriften einschließlich der bereits erwähnten Ermächtigungsgrundlage und einer Vorschrift über die Entgelte der Hafenumschlagsgesellschaften verankert sind."

Derselbe Gedanke wird in Abschnitt III: Begründung zu den einzelnen Vorschriften des Hafengesetzes zu

den §§ 9 bis 15, wiederholt. Hier heißt es unter Absatz 1:

„In den §§ 9 bis 15 des Hafengesetzes werden die grundlegenden Bestimmungen über die allgemeine Hafengebühr (Hafengeld) festgelegt, während die Nebengebühren sowie die näheren Bestimmungen über die Berechnung und den Einzug beider Gebühren, ihre Höhe und die Voraussetzungen für eine Befreiung, Stundung und Erlaß von Gebühren in der Hafengebührenordnung geregelt werden. Ein entsprechender Hinweis findet sich in § 9 Absatz 3 des Hafengesetzes. Die Ermächtigung zum Erlaß der Hafengebührenordnung ist in § 17 des Hafengesetzes ausgesprochen worden. Das gleiche gilt für den Erlaß der Rechtsverordnung, durch die das Hafenlotswesen und das Hafenlotsgeld im einzelnen geregelt werden."

6. Wesentlich ist, darauf hinzuweisen, daß nicht nur auf dem Gebiete der Kajegebühr Einzelbestimmungen aus dem Gesetz von 1928 in den Entwurf nicht übernommen worden sind, sondern dies ist in viel größerem Umfange bei der Raumgebühr der Fall, über welche zum Beispiel die §§ 2 und 3 des Gesetzes von 1928 folgende Einzelbestimmungen enthalten:

„§ 2

Befreit von der Raumgebühr sind:

1. Schiffe, die leer oder in Ballast eingelaufen sind, wenn sie leer oder in Ballast wieder auslaufen,

2. Schleppdampfer und Lotsenschiffe, die in Bremen oder Bremerhaven registriert sind, soweit sie nicht zur Beförderung von Gütern oder Personen dienen,

3. Schiffe, die im Eigentum des bremischen Staats oder des Reiches stehen, soweit sie nicht zum Erwerb durch die Seeschiffahrt bestimmt sind,

4. Fahrzeuge, die lediglich zur Fischerei benutzt werden,

5. Schiffe, die den Hafen als Nothafen anlaufen, aber nur, wenn sie nicht löschen oder laden,

6. Fahrgastdampfer, die dem Verkehr mit den Nordseebädern dienen.

§ 3

Schiffen, die mehrere bremische Häfen anlaufen, wird die in dem einen Hafen bezahlte Raumgebühr auf die in dem anderen Hafen schuldige Raumgebühr angerechnet, dergestalt, daß nur der etwaige Mehrbetrag der letzteren zu zahlen ist."

Das gleiche gilt auch für die weiteren gebührenrechtlichen Bestimmungen des Gesetzes von 1928, zum Beispiel die §§ 4 und 7:

§ 4

„Wenn das Seeschiff auf der Unterweser leichtert und der geleichterte Teil der Ladung nach dem bremischen Bestimmungshafen gebracht wird, so hat derjenige die Kajegebühr zu bezahlen, auf dessen Rechnung die Teilladung nach dem bremischen Bestimmungshafen gebracht wird.

Löscht das Seeschiff innerhalb des Hafens in Leichter und erfüllt es damit seinen Frachtvertrag, so ist die Kajegebühr für die etwa aus dem Leichter an Land gelöschte Ladung vom Leichter zu erheben. Bedient sich dagegen das Seeschiff, um seinen Frachtvertrag zu erfüllen, der Vermittlung eines Leichters, so geht die Kajegebühr zu Lasten des Seeschiffes.

§ 7

Die Kajegebühr wird auch von den Flußschiffen erhoben, wenn sie an den Anstalten der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, am Weserbahnhof oder an der Tiefer löschen oder laden.

In welchen anderen Fällen von den Flußschiffen Gebühren zu erheben sind, wird von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen bestimmt."

Alle diese Einzelfragen werden künftig in der Hafengebührenordnung geregelt werden.

Würde der Vorwurf, daß die Änderung der Bestimmung über die Kajegebühr nicht ausdrücklich in der Begründung erwähnt ist, zu Recht bestehen, so müßte sich dieser Vorwurf logischerweise auch auf alle anderen Änderungen, die sich bei einem Vergleich des Gesetzes von 1928 mit dem Entwurf ergeben, beziehen. Eine solche Ausweitung der Begründung wäre aber nicht möglich gewesen. Die Verwaltung mußte sich auf eine umfassende Darstellung beschränken, zumal es sich ja hier nicht um eine Änderung des Gesetzes von 1928, sondern um eine völlige Neufassung handelt.

7. Mit der Neufassung des § 12 sollte sich in der Sache nichts ändern. Lediglich eine Verlagerung der Bestimmungen im Sinne der Methodik sollte vorgenommen werden, indem der im Gesetz gestrichene Teil in der Hafengebührenordnung erscheinen wird.

Ein entsprechender Entwurf dieser Hafengebührenordnung ist in Vorbereitung, dessen § 2 wie folgt lauten soll:

„Die Kajegebühr wird nur nach dem Gewicht der an Land gelöschten oder von Land geladenen Güter berechnet, wobei es keinen Unterschied macht, ob das Laden bzw. Löschen unmittelbar zwischen Seeschiff und Land oder durch Vermittlung eines anderen Fahrzeuges geschieht."

8. Der Entwurf zielt keinesfalls darauf ab, die Lage der Hafenwirtschaft zu verschlechtern. Das Gegenteil ist richtig. Der Entwurf hat sich bemüht, wesentliche Bestimmungen aus der Vergangenheit, die für die Hafenwirtschaft belastend sind, auszumerzen. Darauf ist in der Begründung zu Abschnitt II (Übersicht über das Hafengesetz) Absatz 2 besonders hingewiesen worden. Bei diesen Bestimmungen handelt es sich um folgendes:

   a) Fortfall der Bestimmung, wonach die Hafenbehörde durch Verwaltungsakt ein Auslaufverbot verhängen kann;

   b) Fortfall der Bestimmung über die Umkehrung der Beweislast;

   c) Fortfall der Bestimmung über den Ausschluß der Haftung des Staates bei Schadensfällen.

9. Der jetzige Wortlaut des § 12 ist der Deputation für Häfen, Schiffahrt und Verkehr mit der 1. Vorlage zur Sitzung am 6. Mai 1965 mitgeteilt worden. Die frühere Fassung im 1. Entwurf (§ 15) hat die

Deputation nicht erhalten. Ein Irrtum über die Neufassung des jetzigen § 12 im Vergleich zum früheren § 15 konnte daher in der Deputation nicht entstehen.

Wie oben unter Ziffer 1 und 2 dargestellt, hat die Handelskammer zunächst den 1. Entwurf mit der früheren Fassung des § 15 zur Stellungnahme erhalten. Die Neufassung mit dem jetzigen Wortlaut des § 12 wurde dem Präses der Handelskammer von Herrn Senator Dr. Borttscheller gelegentlich einer Besprechung über Fragen des Hafengesetzes im Herbst 1965 persönlich überreicht. Daß sich die Handelskammer über die mit der Neufassung des § 12 verbundene Problematik klar war, ergibt sich aus dem Schreiben des Bremer Rhedervereins vom 6. April dieses Jahres, das folgenden Wortlaut hat:

„Wir erhalten über die Handelskammer Kenntnis von dem geänderten Entwurf eines Hafengesetzes mit der Neufassung des § 12 (Kajegebühr). Diese Bestimmung hat jetzt folgenden Wortlaut:

‚Die Kajegebühr wird auf der Grundlage des Gewichts der gelöschten und/oder geladenen Güter erhoben.'

Die Fassung deckt sich nicht mit der bestehenden Vorschrift im Gesetz betreffend die Benutzung der bremischen Häfen vom 15. April 1928. Darin wird in § 1 ausdrücklich festgelegt, daß die Kajegebühr nach dem Gewicht der in den Häfen an Land gelöschten oder von Land geladenen Güter erhoben wird. In dem Entwurf des neuen Hafengesetzes fehlt der Grundsatz, daß die Kajegebühr nur erhoben wird für Güter, die an Land gelöscht oder von Land geladen werden. Im ersten Entwurf des Hafengesetzes war dieser Grundsatz aufgenommen.

Wir sind der Ansicht, daß im Rahmengesetz bereits verankert werden muß, daß die Kajegebühr nur erhoben wird, wenn die Güter über Land gehen oder von Land kommen. In allen Fällen, wo außenbords gearbeitet wird, ist die Kajegebühr nicht zu zahlen.

Wir bitten den Herrn Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, auch im neuen Hafengesetz diesen bestehenden Grundsatz wieder festzulegen."

Dem Rhederverein ist daraufhin mit gleichlautendem Schreiben an die Handelskammer am 20. April dieses Jahres von seiten der Behörde wie folgt geantwortet worden:

„Der Bremer Rhederverein hat mit Schreiben vom 6. April 1966 darum gebeten, in § 12 des Entwurfs des Hafengesetzes ausdrücklich den Grundsatz festzulegen, daß die Kajegebühr nur für Güter erhoben wird, die an Land gelöscht oder von Land geladen werden.

Der Bremer Rhederverein denkt damit offensichtlich an die früheren Diskussionen über die Außenbordkajegebühr.

Es ist in keiner Weise beabsichtigt, etwa jetzt oder in absehbarer Zeit die Außenbordkajegebühr wieder einzuführen. Wenn trotzdem in § 12 des Entwurfs des Hafengesetzes die allgemeine Fassung gewählt worden ist:

‚Die Kajegebühr wird auf der Grundlage des Gewichts der gelöschten und/oder geladenen Güter erhoben',

so ist es deshalb, weil wir uns in der Seeschifffahrt und auch in der Technik des Ladens und Löschens von Gütern in einer erheblichen Umstellung befinden. Wir wissen noch nicht, wohin diese Entwicklung führen wird.

Kommen neue Verkehre, die eine Änderung des Hafengesetzes in dieser oder jener Richtung notwendig machen, so ist eine solche Änderung immer nur mit einem erheblichen Aufwand an Zeit möglich: Es müssen die Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr und der Senat eingeschaltet werden, und die Bürgerschaft muß sich mit dem Änderungsgesetz in zwei Lesungen befassen. Bei jeder förmlichen Änderung des Hafengesetzes werden möglicherweise weitere Punkte vorgebracht werden und sehr ausgiebige Diskussionen entstehen.

Damit sich die Hafenverwaltung schnell den jeweiligen Erfordernissen anpassen kann, ist beim Entwurf des Hafengesetzes davon abgesehen worden, allzu detaillierte Bestimmungen vorzusehen.

Die Ausführung des Gesetzes erfolgt durch die Hafengebührenordnung, die — wie bisher — vor ihrem Erlaß oder ihrer Änderung im Hafengebührenausschuß der Handelskammer — in dem der Bremer Rhederverein ja vertreten ist — erörtert werden wird."

Ein gleichlautendes Antwortschreiben hat die Vereinigung Bremer Schiffsmakler und Schiffsagenten e. V. auf ihr Schreiben vom 22. April dieses Jahres und der Schiffahrtsverband für das Wesergebiet e. V. auf sein Schreiben vom 11. Mai dieses Jahres erhalten. Zu dieser Frage sind in der Folge weder von der Handelskammer noch von den im gleichen Sinne unterrichteten Verbänden bis zur Sitzung der Bürgerschaft am 15. Juni dieses Jahres Stellungnahmen eingegangen.

Auf keinen Fall kann aus dieser meiner Darlegung der Schluß gezogen werden, die Verwaltung habe versucht, diese Änderung absichtlich im unklaren „schwimmen" zu lassen, um einer Diskussion dieses Punktes aus dem Wege zu gehen.

Carl Schünemann Bremen