

den anstehenden Klimaverhandlungen für ein weltweites gemeinsames Klimaregime ins Boot holen.

Meine Damen und Herren, CO₂-Emissionen entstehen global. Für die klimaschädliche Wirkung ist es unerheblich, wo sie ausgestoßen werden. Das bedeutet, dass zur Verminderung der CO₂-Emissionen auch ein globaler Ansatz gewählt werden muss. Die stärkste Verminderung in den Industrienationen ist nutzlos, wenn sie von den Entwicklungsländern wieder aufgezehrt wird.

In Anbetracht einer fehlenden supranationalen Macht können souveräne Staaten nur dann für eine Kooperation gewonnen werden, wenn sie in der Zusammenarbeit Vorteile erkennen. Es widerspricht nicht nur Gerechtigkeitsgrundsätzen, sondern wäre dem Klimaschutz deshalb auch nicht förderlich, wenn man den Entwicklungsländern eine weitere Entwicklung absprechen würde, die mit einem höheren Ausstoß einhergeht.

Zum Vergleich: Deutschland mit rund 82 Millionen Einwohnern emittiert pro Kopf und Jahr ca. 11,5 t CO₂. Indien emittiert mit 1,1 Milliarden Einwohnern pro Kopf und Jahr ca. 1,1 t CO₂.

Diese Erkenntnis verlangt von den Industrieländern noch stärkere Vermeidungsanstrengungen, eröffnet aber zugleich die Möglichkeit zu ihrer Umsetzung. Der Beitritt von Entwicklungsländern zu einem globalen CO₂-Regime ermöglicht zahlreiche Wege zur CO₂-Einsparung, die wesentlich weniger kosten als in hochindustrialisierten Staaten.

Die nordrhein-westfälische Landesregierung setzt sich daher für einen Ausbau der projektorientierten Mechanismen des Kioto-Protokolls – Clean Development Mechanism and Joint Implementation – ein. Daneben eröffnen diese Instrumente den Entwicklungsländern den Zugang zur modernen Technologie.

Die Mehrzahl der Industrieländer hat sich zu erheblichen CO₂-Reduktionen verpflichtet. Vor dem Hintergrund ist es auch erforderlich, dass diese Länder auf ihrem Weg zu größerem Wohlstand möglichst klimaverträgliche Technologien einsetzen. Auf diese Weise ist eine wirtschaftliche Entwicklung und damit Wohlstandsmehrung für die dort lebenden Menschen unter Ausschluss der bei uns in der Phase der Industrialisierung gemachten Fehler möglich.

„Weltklima schützen“ und „Erde bewohnbar halten“: Herr Priggen, mit den beiden Forderungen bin ich sehr einverstanden. – Die Wege werden und können nicht überall gleich sein; denn die

Ausgangsbedingungen unterscheiden sich erheblich.

(Beifall von der CDU)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Frau Ministerin. – Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen mehr vor. Damit schließe ich die Beratung.

Die antragstellende Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat direkte Abstimmung beantragt. Wir stimmen über den **Antrag** der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen **Drucksache 14/5224** ab. Wer für diesen Antrag ist, den bitte ich um ein Handzeichen. – Das sind Bündnis 90/Die Grünen und die SPD-Fraktion. Wer ist dagegen? – Das sind die CDU- und die FDP-Fraktion. Gibt es Enthaltungen?

(Rüdiger Sagel [fraktionslos]: Sie haben mich nicht erwähnt! Ich habe zugestimmt!)

– Gut. Sie waren auch dagegen?

(Rüdiger Sagel [fraktionslos]: Nein, ich war dafür!)

– Sie waren für den Antrag.

Der Antrag ist trotz dieser einen zusätzlichen Stimme mit Mehrheit **abgelehnt**.

Wir kommen zu:

9 Gesetz über die Sicherheit in Häfen und Hafenanlagen im Land Nordrhein-Westfalen (Hafensicherheitsgesetz – HaSiG)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 14/4240

Beschlussempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Bauen und Verkehr
Drucksache 14/5178

Entschließungsantrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/5274

zweite Lesung

Ich eröffne die Beratung.

Für den ersten Beitrag steht bereits der Kollege Sahnen von der CDU-Fraktion am Rednerpult. Bitte schön.

Heinz Sahnen (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Erarbeitung eines Hafensicherheitsgesetzes ist ein wichtiger Schritt zur

sicherheitsgesetzes ist nicht die Erfindung dieser Landesregierung und auch nicht die Erfindung der sie tragenden Koalitionsfraktionen. Der Gesetzesentwurf basiert ausdrücklich auf der Umsetzung der EU-Richtlinie zur Hafensicherheit. Bei der Erarbeitung und Entwicklung dieses Gesetzes ging es also nicht nach dem Motto „Wie hättet ihr es denn gerne?“, sondern es ging darum, in einem rechtlich einwandfreien Rahmen unter größtmöglicher Berücksichtigung von Sicherheit und Wirtschaftlichkeit ein Gesetz zu entwickeln, das dennoch den Ansprüchen der EU-Richtlinie entspricht.

Dass entsprechende Regulierungen bei Hafenbetreibern keine Freude auslösen, ist verständlich und klar. Der politische Anspruch der Koalitionsfraktionen war deshalb: eine pragmatische Arbeitsteilung, wenig Bürokratie, geringe Kosten und ein partnerschaftliches Miteinander von Hafenbetreibern und Staat.

Das partnerschaftliche Miteinander wurde von Anfang an vom Ministerium und von der Politik praktiziert. Im Rahmen der Anhörung wurde dies auch von den Sachverständigen so bestätigt und anerkannt.

(Bodo Wißen [SPD]: Herr Sahnen, bei welcher Anhörung waren Sie denn?)

– Das wurde ausdrücklich auf Nachfrage – das war Ihnen ja sehr unangenehm – von allen Beteiligten so bestätigt, Herr Wißen.

Dennoch konnte nicht in allen Punkten die totale Übereinstimmung in der Interessenlage von Hafenbetreibern und Gesetzgeber erreicht werden. Von den 29 Paragraphen sind zwei streitig. Das sind § 15 und § 16 des Gesetzesentwurfs.

In § 15 geht es um die Verantwortlichkeit der Hafenbetreiber. Der Betreiber eines Hafens ist zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Hafens verpflichtet. Wer – wenn nicht der Betreiber – sollte in erster Linie ein Interesse an der Garantie der Sicherheit haben? Er soll in enger Abstimmung mit der Hafensicherheitsbehörde auf der Grundlage der von ihr durchgeführten Risikobewertung einen Gefahrenabwehrplan aufstellen. Wir halten diese Aufgabenteilung für ausgesprochen sinnvoll und im Sinne der Vermeidung von unnötiger Bürokratie auch für richtig.

Die Hafenbetreiber wollen dagegen die Relativierung dieser Verpflichtung. Der Anspruch auf Rechtssicherheit und Rechtsklarheit gebietet es jedoch, dass eine eindeutige Verantwortung festgelegt wird. An dieser Stelle darf es keine rechtlichen Unsicherheiten und Ungenauigkeiten geben.

Deshalb gibt es zu der vorgelegten Fassung in § 15 keine Alternative.

Einen weiteren streitigen Punkt enthält § 16, in dem festgelegt wird, dass der Plan zur Gefahrenabwehr von den Hafenbetreibern auf der Grundlage der von der Hafensicherheitsbehörde erstellten Risikobewertung erarbeitet wird. Diese Zuordnung ist richtig, denn der Hafenbetreiber hat die größte Sachnähe. Er soll aufgrund der räumlichen und fachlichen Nähe einen Gefahrenabwehrplan aufstellen.

Auch an dieser Stelle ist eine Relativierung der Verantwortung nicht möglich. Das Gesetz muss die Zuständigkeiten klar regeln, denn sonst macht es keinen Sinn.

Unser Anspruch ist, die EU-Richtlinie 1:1 umzusetzen. Wir wollen Vertragsverletzungen vermeiden und die Kosten so gering wie möglich halten.

Im vorliegenden Entschließungsantrag von SPD und Grünen bemüht man sich um einen Vergleich mit den großen Seehäfen Hamburg und Bremen und mit den Küstenhäfen in Niedersachsen. Dieser Vergleich ist unredlich. Denn hier handelt es sich um Seehäfen und in Nordrhein-Westfalen um Binnenhäfen. Allein aus diesem Grunde ist es notwendig, für die 17 Binnenhäfen

(Zuruf von Bodo Wißen [SPD])

mit den 71 Hafenanlagen in NRW in eigenständiger Form die EU-Richtlinie umzusetzen.

Das Bundesland Rheinland-Pfalz mit dem Ihnen, Herr Wißen, sicherlich bekannten Ministerpräsidenten beabsichtigt, die NRW-Lösung zu übernehmen. Auch dies zeigt, dass wir richtig liegen.

Wir haben in den letzten Wochen und Monaten in vielen Gesprächen die Sorgen der Hafenbetreiber entgegengenommen. In vielen Punkten konnte Übereinstimmung erzielt werden. In den Fragen der Verantwortung und der Aufstellung von Gefahrenabwehrplänen gibt es die unterschiedlichen Bewertungen, die ich angesprochen habe. Ich bin jedoch sicher, dass sich die gleichen Hafenbetreiber genauso beschwert hätten, wenn wir den Gefahrenabwehrplan in die Zuständigkeit des Staates, also der Hafensicherheitsbehörden, gelegt hätten.

(Bodo Wißen [SPD]: Die hätten konstruktiv mitgewirkt!)

Dann würde der Vorwurf lauten, dass bürokratisch und ohne Kostenbewusstsein vom grünen Tisch verordnet werde.

Unser Vorhaben, Betroffene zu Beteiligten zu machen, wird zu sachgerechten Lösungen führen. Die Mitwirkung der Häfen wird sicherstellen, dass die notwendigen Sicherheitsstandards zu vertretbaren Kosten erreicht werden.

Mit diesem Gesetzentwurf haben wir für unser Land die bestmögliche Form für die Sicherung von Hafenanlagen geschaffen. Die CDU-Fraktion stimmt deshalb dem vorliegenden Gesetzentwurf in zweiter Lesung zu. Den Entschließungsantrag der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen lehnen wir dagegen ab. – Vielen Dank.

(Beifall von CDU und FDP)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Herr Kollege Sahnen. – Für die SPD-Fraktion erhält der Abgeordnete Wißen das Wort.

Bodo Wißen (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Wer die wahren Konsequenzen der verqueren Privat-vor-Staat-Ideologie sehen möchte, der schaue in diesen Gesetzentwurf zur Hafensicherheit in Nordrhein-Westfalen hinein. Wer sich hingegen wie wir als SPD-Landtagsfraktion vor Ort kundig gemacht hat – so in Emmerich am Rhein etwa oder jüngst im Hafen von Dortmund –, wird sehen, dass die Auswirkungen dieses Gesetzes, wenn es denn umgesetzt werden und gleich eine Mehrheit finden sollte, katastrophal sein werden, und zwar gleich in mehrfacher Hinsicht.

Die Auswirkungen werden katastrophal sein, wie wir es bei der Anhörung gehört haben. Herr Sahnen, das war wirklich sehr interessant. Sie haben sich wirklich auf einer anderen Anhörung bewegt als wir. Ich kann mich sehr gut daran erinnern, dass es nur einen Anzuhörenden gab, der Ihre Position vertreten hat. Alle anderen haben andere Positionen vertreten, auch sehr konstruktive Vorschläge gemacht. Nur einer hat Ihre Position vertreten. Sie sollten den Verlauf einer Anhörung schon richtig wiedergeben.

Ohne Grund fährt die schwarz-gelb geführte Landesregierung einen radikal wirtschaftsfeindlichen Kurs. Sie hat die enormen sozialen, städtebaulichen und wirtschaftspolitischen Auswirkungen ihres eigenen Gesetzentwurfes nicht bedacht.

Natürlich, als Landtagsabgeordneter freut man sich, wenn man, wie durch die Föderalismusreform geschehen, mit neuen Aufgaben betraut wird. Wir sind jetzt auch für dieses Thema zuständig. Dennoch wäre es richtig gewesen, wenn die schwarz-gelbe Landesregierung die bundes-

einheitliche Linie bei der Umsetzung der entsprechenden EU-Richtlinie nicht durchkreuzt hätte.

Es würde sich hier keiner beschweren, wenn Schwarz-Gelb die Vorschläge der anderen Länder und/oder die hilfreichen Vorschläge von IHK, VDV oder BöB übernommen hätte. NRW befindet sich aber auch zuständigkeitshalber – das haben Sie gesagt – zulasten von Rheinland-Pfalz auf einem reinen Egotrip. Man fragt sich, warum das eigentlich sein muss. Ich habe bisher keine außer ideologische Gründe gefunden.

Bundeskanzlerin Merkel und auch Sie als Regierungskoalition haben gesagt, dass Bürokratie abgebaut werden müsse und EU-Richtlinien 1:1 umgesetzt werden sollten. Was wir hier sehen, ist aber der Entwurf eines Gesetzes, das mehr Bürokratie bringen wird und die EU-Richtlinie auch noch falsch umsetzt – abgesehen davon, dass ordentlich draufgesattelt wird. Denn in der EU-Richtlinie wird ausdrücklich von Behörden gesprochen, die diese Richtlinie in nationales Recht umsetzen mögen. Sie jedoch wollen private und kommunale Betreiber von Häfen für hoheitsrechtliche Aufgaben – davon muss man ausgehen – verantwortlich machen. Hier handeln Sie einmal mehr höchst kommunalfeindlich, denn Sie wissen, dass ganz besonders viele Kommunen Betreiber der Häfen sind.

Das, meine Damen und Herren, wird die SPD nicht mitmachen. Die Häfen, die vollkommen zu Recht vor Gericht ziehen werden, finden hierfür unsere ausdrückliche Zustimmung. Es hat bereits Ankündigungen gegeben, dass, wenn dieses Gesetz so in Kraft tritt, etwa der Duisburger Hafen darauf pochen wird, klarzustellen, wofür eigentlich noch der Staat und wofür die Hafenbetreiber verantwortlich sein sollen.

Viele Fragen sind nicht geklärt. Was ist eigentlich ein Hafenbetreiber? Was ist ein Hafengebiet? Was ist der Eigentümer eines Hafens? Was genau sind die Eigentumsrechte an einem Hafen, und wie viele sind diese wert? Wie soll der Duisburger Hafen eine Untergrundstation, also eine Station für die U-Bahn, und einen Teil der Stadt-autobahn kontrollieren? Was geschieht mit den Erbpachtverträgen? Wie sollen die Sicherheitsübungen ablaufen? Was ist, wenn sich eine Firma nicht zwingen lässt, an einem Gefahrenabwehrplan teilzunehmen? Man kann als Eigner nicht einfach, wie es im Gesetzentwurf steht, die Kosten und die Verantwortung umlegen. Wenn man das als privater Hafenbetreiber versucht, bewegt man sich nicht mehr im rechtlich zulässigen Rahmen.

Hätten Sie als Landesregierung ernsthaft, wie die SPD es getan hat, den Dialog mit allen gesucht, dann hätten Sie sich dem Modell der anderen Bundesländer, das hier schon angesprochen wurde, angeschlossen.

Sie, sehr geehrte Damen und Herren von CDU und FDP, zerstören die Wettbewerbsfähigkeit unserer Häfen. Sie sind für den unweigerlichen Verlust von Arbeitsplätzen in einem boomenden Wirtschaftszweig verantwortlich. Sie spielen im Übrigen ISPS-Häfen gegen andere Häfen aus; das haben wir in Dortmund sehr gut gehört. Sie sorgen für eine Abwanderung vom Hafengebiet auf die grüne Wiese. Sie führen unnötigerweise eine zweite Sicherheitsarchitektur ein und verschlechtern die Chancen der NRW-Häfen.

Selbstverständlich wird die SPD den wirtschafts-, sozial- und stadtentwicklungsfeindlichen und – ich wiederhole – kommunalfeindlichen Gesetzentwurf der schwarz-gelben Landesregierung ablehnen. Unser Entschließungsantrag bietet Ihnen, sehr verehrte Kollegen von CDU und FDP, die allerletzte Chance, das Ruder noch herumzudrehen. – Danke.

(Beifall von der SPD)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Herr Kollege Wißen. – Für die FDP-Fraktion spricht Herr Rasche.

Christof Rasche^{*)} (FDP): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine lieben Kolleginnen und Kollegen! Als Konsequenz aus den Terroranschlägen vom 11. September 2001 wurden weltweit die Sicherheitsbestimmungen auch für die Seeschifffahrt drastisch verschärft. Heute geht es um die Umsetzung der Richtlinie der Europäischen Union zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen in nationales Recht.

Der Vorschlag der Landesregierung sieht vor, dass das Land die Risikoanalyse für die Häfen durchführt und die Hafenbetreiber auf dieser Grundlage den Gefahrenabwehrplan erstellen, der anschließend von der Bezirksregierung Düsseldorf genehmigt wird.

Verfassungs- und europarechtliche Bedenken gegen diese Aufteilung wurden in der Anhörung ganz klar ausgeräumt. Es gab in der Anhörung sehr wohl großen Widerspruch zum Gesetz an sich. Aber die rechtlichen Bedenken wurden ausgeräumt. Indem die Hafenbetreiber selbst den Gefahrenabwehrplan erstellen, besteht doch die große Chance für sie, das sachgerecht und kosten-

günstig zu tun. Genau diese Chance sollten die Hafenbetreiber auch nutzen.

Nach Auffassung der FDP sollten bei der Erarbeitung des Gefahrenabwehrplanes die Hafenbetreiber und die Bezirksregierung auf der Grundlage der bereits bestehenden zahlreichen Sicherheitspläne sehr eng zusammenarbeiten.

Meine Damen und Herren, das Gesetz wird unserer dezentralen und damit einzigartigen Hafensstruktur mit seinen 16 Standorten gerecht und der weiteren positiven Entwicklung des Hafenslandes Nordrhein-Westfalen ganz sicher nicht im Wege stehen.

Lieber Herr Wißen, Sie haben eben hier am Rednerpult gesagt, Nordrhein-Westfalen befinde sich zulasten von Rheinland-Pfalz auf einem Egotrip. Was wollen Sie denn damit sagen? Hat das Land Rheinland-Pfalz oder die dortige Regierung keine eigene Meinung? Hat der Ministerpräsident, der auch Bundesvorsitzender der SPD ist, keine eigene Meinung? Hat er eine wirtschaftsfeindliche Zielsetzung? Dann werden Sie die ja womöglich auf dem Bundesparteitag in Hamburg besprechen. Ich glaube, Herr Wißen, Sie haben hier ein Rieseneigentor geschossen, denn Sie haben Ihren eigenen Bundesvorsitzenden und den Ministerpräsidenten von Rheinland-Pfalz in ein sehr schlechtes Licht gestellt.

(Bodo Wißen [SPD]: Herr Rasche, wie lange gibt es diese Partnerschaft schon?)

Sie helfen mit Ihrer Strategie, hier nur Oppositionspolitik zu betreiben, Nordrhein-Westfalen und den Häfen in diesem Land kein Stück weiter. – Vielen Dank.

(Beifall von FDP und CDU)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Herr Kollege Rasche. – Jetzt spricht für die Grünen der Abgeordnete Becker.

Horst Becker (GRÜNE): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es ist bedauerlicherweise nichts Besonderes mehr, dass man, wenn man nach Anhörungen die Reden der Vertreterinnen und Vertreter der Koalitionsfraktionen hört, den Eindruck hat, dass es neben der Anhörung noch eine zweite Veranstaltung gegeben hat, die die Koalition alleine durchgeführt hat.

(Beifall von GRÜNEN und SPD – Christof Rasche [FDP]: Sie können nicht differenzieren!)

Das ist in diesem Fall auch so, Herr Kollege Rasche.

(Vorsitz: Vizepräsident Oliver Keymis)

Als Einstieg vielleicht Folgendes: Herr Sahnen hat eben ausgeführt, alle Experten wären zufrieden, man sei mit denen im Gespräch. Ich möchte nun einen Brief zitieren, der nach der Anhörung geschrieben wurde. Dieser Brief ist nicht vom BUND oder NABU, was Sie immer zu Generalverdächtigungen veranlasst, sondern von einer Vereinigung, Herr Rasche, die Ihnen eigentlich sehr nahesteht, sodass dies bei Ihnen Nachdenken auslösen sollte,

(Ewald Groth [GRÜNE]: Vorlesen, Herr Kollege!)

nämlich von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg. Die schreibt am 19. Oktober 2007:

„Der Verkehrsausschuss des Landtages hat zur Vorbereitung des obigen Gesetzesvorhabens am 21. August 2007 im Landtag eine Expertenanhörung durchgeführt. Hieran haben auch die nordrhein-westfälischen IHKs teilgenommen. Der wesentliche Punkt dieser Anhörung war die Frage, inwieweit der Hafенbetreiber als in der Regel privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen die Aufgabe erfüllen kann, den Gefahrenabwehrplan zu erstellen. Alle Experten haben im Rahmen der Anhörung nachdrücklich und an vielen Beispielen verdeutlichend klar gemacht, dass die umfassende Aufgabe der Erstellung eines Gefahrenabwehrplanes auf der Grundlage der von der Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Behörde erstellten Risikoanalyse objektiv nicht möglich ist.“

Weiter führt sie aus, das führe zu Interessenkonflikten, zu Wettbewerbsverzerrungen und Schwäche die betroffenen Häfen. Darüber hinaus wird gesagt:

„Befremdlich ist zudem, dass das Ergebnis der Anhörung in der Beschlussempfehlung und in dem Bericht des Ausschusses für Bauen und Verkehr vom 11.10.2007 mit Drucksache 14/5178 mit keinem Wort erwähnt wird. Wir halten es deshalb für unsere Pflicht, die Mitglieder des Landtages vor der abschließenden Diskussion und Abstimmung im Plenum nochmals auf die ablehnende Haltung der Wirtschaft gegenüber dem zentralen Punkt des Gesetzentwurfes hinzuweisen.“

Ich könnte Ihnen jetzt noch das Schreiben der Häfen zitieren, wenn Sie das möchten. Ich möchte aus dem Schreiben zumindest eine Stelle zitieren,

Herr Rasche, weil Sie Rheinland-Pfalz immer zu Unrecht mit ins Boot nehmen. Die schreiben:

„Nur Nordrhein-Westfalen beteiligt sich nicht an diesem abgestimmten Vorgehen der Bundesländer und weicht mit seiner Interpretation der Richtlinie signifikant von der Haltung der anderen Bundesländer ab. Soweit Rheinland-Pfalz“

– jetzt wird es spannend, da ja immer Rheinland-Pfalz genannt wird –

„eine Übernahme der NRW-Regelung angekündigt hat, ist dies wenig verwunderlich, da die Aufgaben der Hafensicherheitsbehörde derzeit von NRW wahrgenommen werden.“

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Das heißt, die Aufgaben sind abgegeben worden, und nun wird gesagt, dass es ein zweites Bundesland gebe, das den gleichen Unsinn macht wie wir.

(Zuruf von Christof Rasche [FDP])

Ich sage Ihnen zusammengefasst Folgendes:

Erstens. Sie vertreiben einen Teil der Unternehmen aus den Häfen auf die grüne Wiese, was die Häfen schädigt und was industrie- und handelspolitisch sowie logistisch unerwünscht ist.

Zweitens. Ich möchte Ihnen etwas am Beispiel Köln vor Augen führen, weil ich mich dort ein bisschen auskenne, da ich dort vor Jahren meine Lehre absolviert und jahrelang gearbeitet habe. Vor dem Hintergrund, dass demnächst am Eingang zu den Kölner Binnenhäfen – das sind reale und keine erfundenen Zahlen – zwischen 400 und 600 LKWs täglich in der Sicherheitsabfertigung kontrolliert werden, können Sie sich überlegen, wo der Rückstau stattfindet und was das bedeutet.

Drittens. Meine Damen und Herren, Sie führen des Weiteren immer wieder aus, dass Sie die Richtlinien der EU nur 1:1 umsetzen wollen. Sie setzen diese Richtlinie nicht 1:1 um. Sie sind das einzige Bundesland, das der Wirtschaft und der gesamten verladenden Industrie eine derartige Sonderlast auferlegt.

Vizepräsident Oliver Keymis: Herr Becker, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Abgeordneten Groth?

(Christof Rasche [FDP]: Das ist doch lächerlich! – Weitere Zurufe von CDU und FDP)

Horst Becker (GRÜNE): Gerne.

Vizepräsident Oliver Keymis: Bitte schön, Herr Groth.

Ewald Groth (GRÜNE): Herr Kollege Becker, können Sie den Eindruck bestätigen, dass die Koalition aus CDU und FDP in Nordrhein-Westfalen zumindest hafensicherheitspolitisch ziemlich am Ende ist?

(Beifall von der SPD)

Horst Becker (GRÜNE): Ja, das kann ich sehr deutlich bestätigen, Herr Kollege Groth. Ich füge hinzu, es ist natürlich bedenklich, dass, wenn man Expertenanhörungen durchführt und von den Experten etwas ins Stammbuch geschrieben bekommt, dies dann hinterher nicht umgesetzt, sondern einfach behauptet wird, dass die Experten etwas ganz anderes gesagt haben. Die Folge wäre ja dann, dass IHKs das zum Anlass nehmen, noch einmal darauf hinzuweisen, dass offensichtlich alles missverstanden worden ist. Das ist schon sehr bedenklich.

Ich fasse zusammen: Keine 1:1-Umsetzung der EU-Richtlinie, Schädigung der Wirtschaft, Schädigung der Häfen, Schädigung der Ziele der Landesentwicklungspläne

(Beifall von den GRÜNEN)

und ein ausgesprochen dummes Vorgehen abseits aller anderen Bundesländer. Sie sagen, Sie hätten mit Experten gesprochen und die hätten das alles so gesagt. Ich möchte Sie herzlich bitten, uns in Zukunft diese Experten zu nennen, damit wir das überprüfen können. – Schönen Dank.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Kollege Becker. – Für die Landesregierung hat der Herr Minister Wittke das Wort.

Oliver Wittke, Minister für Bauen und Verkehr: Herr Präsident! Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! SPD und Bündnis 90/Die Grünen versuchen den Eindruck zu erwecken, als würde das Land Nordrhein-Westfalen einen Sonderweg gehen. Es wird so getan, als würde hier eine Regelung vereinbart werden, die in anderen Bundesländern keine Gültigkeit hat. Das kann man beispielsweise Ihrem Antrag, den Sie gestellt haben, entnehmen, in dem es unter anderem heißt:

„Die anderen Bundesländer setzen die Hafensicherheitsrichtlinie auf Basis eines abgestimm-

ten Vorgehens als ausschließlich hoheitliche Aufgabe um.“

An einer anderen Stelle heißt es:

„Nur Nordrhein-Westfalen beteiligt sich nicht an diesem abgestimmten Vorgehen der Bundesländer“

Wiederum an einer anderen Stelle heißt es:

„Anders als in Nordrhein-Westfalen, das lediglich die Durchführung der Risikobewertung für die Häfen der Hafensicherheitsbehörde zuordnen will, werden jedoch in den anderen Bundesländern die aus der Richtlinie resultierenden Aufgaben richtiger Weise in Gänze als ausschließlich hoheitliche Aufgabe bewertet.“

Ich stelle fest, diese Aussagen sind falsch, genauso wie das, was gerade von den Kollegen Wißen und Becker vorgetragen worden ist.

(Beifall von der FDP)

Mir liegt nämlich das Niedersächsische Hafensicherheitsgesetz vor. Dort heißt es in § 6 „Plan zur Gefahrenabwehr“ Abs. 1, nachzulesen im Gesetzblatt des Landes Niedersachsen:

„Der Betreiber der Hafenanlage hat ... einen Plan zur Gefahrenabwehr unverzüglich auszuarbeiten und fortzuschreiben.“

In Abs. 5 des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes heißt es:

„Der Betreiber der Hafenanlage ist verpflichtet, die in dem Plan zur Gefahrenabwehr vorgesehenen Maßnahmen unverzüglich durchzuführen.“

Das ist 1:1 die gleiche Regelung wie bei uns in Nordrhein-Westfalen. Herr Becker, Herr Wißen, wie kommen Sie dazu, vor diesem Parlament zu behaupten, eine solche Regelung gebe es in keinem anderen Bundesland?

(Beifall von CDU und FDP)

Das zeigt, dass Sie sich mit der Materie nicht auseinandergesetzt haben.

(Zuruf von der FDP: Wie immer!)

Das zeigt, dass Sie hier Interessenvertretungen auf den Leim gegangen sind. Das zeigt, dass es Ihnen nicht darum geht, ordnungsgemäß über ein Gesetzesvorhaben zu beraten, sondern nur darum, Panikmache und Opposition um der Opposition willen zu betreiben.

(Beifall von der CDU)

Aber zur Sache. Es ist wahr, mit dem neuen Hafensicherheitsgesetz Nordrhein-Westfalen kommt auf die Hafennutzer und auf die Hafenbetreiber eine zusätzliche finanzielle Belastung zu. Ja, es ist wahr, das ist die Folge einer europäischen Richtlinie. Ja, es ist wahr, es ist eine Folge der Anschläge vom 11. September in den Vereinigten Staaten.

Ich kann verstehen, dass sich die Hafenbetreiber und die Hafennutzer damit nicht abfinden wollen. Ich kann auch verstehen,

(Zuruf von der SPD: Machen Sie konstruktive Vorschläge, Herr Minister!)

dass sie versuchen, das alles auf das Land und auf den Staat abzuwälzen. Aber ich frage Sie: Wo ist denn hier die Gleichbehandlung?

Wir verfahren bei der Hafensicherheitsrichtlinie nicht anders als beispielsweise bei Flughäfen oder anderen Großanlagen. Oder wer sorgt denn für die Sicherheit auf den Flughäfen in Nordrhein-Westfalen? Das macht nicht die Behörde, sondern das macht selbstverständlich der Flughafen. Bei einer großen Sportarena machen das natürlich nicht die Stadt oder die Kommune, sondern das machen selbstverständlich der Eigentümer oder der Veranstalter.

Darum ist es richtig, dass wir in Nordrhein-Westfalen auf ein Verfahren setzen, das die öffentliche Verwaltung – und damit eine hoheitliche Aufgabenwahrnehmung – und private Betreiber von Anlagen zusammenführt, damit sie gemeinsam versuchen, eine möglichst unbürokratische Lösung zu finden.

Darum ist es klug und richtig, genauso wie beispielsweise in Niedersachsen, aber auch in anderen Bundesländern, die Risikoanalyse als hoheitliche Aufgabe bei der Behörde zu belassen. Darum ist es aber auch richtig, die Aufstellung des Gefahrenabwehrplans durch diejenigen vornehmen zu lassen, die sich vor Ort am besten auskennen. Das sind die Hafenbetreiber, nicht etwa irgendwelche Beamte bei einer Bezirksregierung.

(Zuruf von der SPD: Das ist doch heute auch so!)

Deshalb ist es auch richtig, dass die Genehmigung des Gefahrenabwehrplans als hoheitliche Aufgabe durch die Behörde vorgenommen wird. Aber die Umsetzung dieser Maßnahmen durch die Hafenbetreiber muss vor Ort erfolgen, weil die am besten wissen, wie man die Maßnahmen des Gefahrenabwehrplans möglichst unbürokratisch umsetzt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, darum geht Nordrhein-Westfalen hier keinen Sonderweg, sondern setzt auf eine unbürokratische Abwicklung dieser europäischen Richtlinie. Nordrhein-Westfalen schreibt eben nicht hoheitlich vor, was zu tun ist, sondern die privaten Hafenbetreiber machen das gemeinsam mit den dafür zuständigen Behörden. Wir glauben, dass wir damit nicht nur die Sicherheit in unseren Häfen gewährleisten, sondern gleichzeitig auch eine praktikable und unbürokratische Umsetzung der europäischen Normen vollziehen.

Allerletzte Bemerkung. Herr Becker, ich habe nichts dagegen, wenn Sie hier Industrie- und Handelskammern als Kronzeugen für Ihre Argumentation anführen. Die Urteile der Vertreter der Industrie- und Handelskammer sind uns bei politischen Entscheidungsprozessen wichtig, nicht nur bei Betriebsgenehmigungen für neue Flughäfen, sondern auch bei diesem Gesetzesvorhaben. Aber sehen Sie doch bitte, dass es sich dabei um Interessenvertretungen handelt

(Zuruf von Horst Becker [GRÜNE])

und dass eine solche Auffassung deshalb nicht 1:1 übernommen werden kann, sondern dass abgewogen und bewertet werden muss.

Genau das haben wir getan, und das werden wir auch künftig im Interesse des Landes und der Menschen dieses Landes tun. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der CDU – Zuruf von der SPD: Fragen Sie doch mal den Bürgermeister von Neuss!)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Minister Wittke. – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Damit kommen wir zur Abstimmung.

Wir kommen erstens zur Abstimmung über die **Beschlussempfehlung Drucksache 14/5178**. Der Ausschuss für Bauen und Verkehr empfiehlt in seiner Beschlussempfehlung, den Gesetzentwurf Drucksache 14/4240 unverändert anzunehmen. Wer ist für diese Empfehlung? – Die Fraktionen der CDU und der FDP. Wer ist dagegen? – Die Fraktion der SPD, die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der fraktionslose Abgeordnete Sagel. Damit ist diese Empfehlung mit den Stimmen der Mehrheit **angenommen** und der Gesetzentwurf Drucksache 14/4240 in zweiter Lesung verabschiedet.

Ich komme zweitens zur Abstimmung über den **Entschließungsantrag** der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen **Drucksache 14/5274**. Wer ist für diesen Entschließungs-

antrag? – SPD, Grüne und der fraktionslose Abgeordnete Sagel. Wer ist dagegen? – CDU und FDP. Wer enthält sich? – Niemand. Damit ist dieser Entschließungsantrag mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen **abgelehnt**.

Wir sind am Ende der Beratung über Tagesordnungspunkt 9 angelangt.

Damit kommen wir jetzt zu:

10 Drogen- und Suchthilfepolitik in Nordrhein-Westfalen

Große Anfrage 16
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/4654

Antwort
der Landesregierung
Drucksache 14/5124

Wir haben uns mit den Fraktionen einvernehmlich darauf verständigt, die **Beratung** über diesen Tagesordnungspunkt auf einen anderen Plenartag zu **verschieben**.

Daher machen wir automatisch weiter mit dem Tagesordnungspunkt

11 Justiz angemessen ausstatten und Untersuchungshafffristen einhalten!

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/4472

Beschlussempfehlung und Bericht
des Rechtsausschusses
Drucksache 14/5167

Ich weise noch darauf hin, dass dieser Antrag gemäß § 79 Abs. 2 Buchstabe b der GeschO vom Plenum an den Rechtsausschuss überwiesen wurde mit der Bestimmung, dass eine Beratung und Abstimmung erst nach Vorlage einer Beschlussempfehlung erfolgt. Diese liegt vor.

Ich eröffne die Beratung und erteile Frau Düker für die Fraktion der Grünen das Wort.

Monika Düker (GRÜNE): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Anlass unserer Antragstellung war eine alarmierende Erklärung des Justizministeriums Mitte des Jahres. Es gab einen Höchststand bei der Zahl der Haftbefehlsaufhebungen im Rahmen der besonderen Haftprüfung gemäß der §§ 121 und 122 Strafprozessordnung.

Das heißt übersetzt: In 16 Verfahren mit insgesamt 19 Personen hat das Oberlandesgericht im rechtlich vorgesehenen Haftprüfungsverfahren befunden, dass eine Fortdauer der U-Haft nach sechs Monaten nicht gerechtfertigt ist. Was bedeutet das? Das bedeutet, dass mutmaßliche Straftäter wegen einer verzögerten Fallbearbeitung wieder auf freien Fuß kamen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, gleichzeitig gibt es bei den Gerichten einen Tiefstand bei der Abarbeitung von Strafverfahren innerhalb von sechs Monaten. Bei den Amtsgerichten sind es zurzeit 82,8 %, bei den Landgerichten sind es 75 % der Strafverfahren. Das ist das schlechteste Ergebnis seit zehn Jahren. Bei den Haftbefehlsaufhebungen haben wir übrigens auch den Höchststand seit zehn Jahren.

Diese traurige Bilanz lässt sich fortsetzen. Frau Ministerin, Sie haben uns unterstellt, dass wir hier mit falschen Zahlen agieren. Ich habe das noch einmal mit den Veröffentlichungen Ihres Hauses verglichen. Diese Zahlen entsprechen Ihren Veröffentlichungen „Justiz in Zahlen“, Ausgabe 2006.

Die traurige Bilanz, die sich fortsetzt, führt in die anderen Abteilungen. Die Erledigung der landgerichtlichen Zivilsachen in erster Instanz markiert 2005 mit 57,2 % den absoluten Tiefstand, 2000 waren es 63,7 %. Auch hat sich die Verfahrensdauer der Ehescheidungen auf 10,7 Monate verlängert. Nun kann man sagen, das sei nicht ganz so schlimm wie die Haftaufhebung, aber auch hier haben wir eine Verlängerung der Verfahren und so weiter und so fort – lauter Negativrekorde in der Justiz mit der neuen Regierung. Deswegen heißt es in unserem Antrag auch „Alarm bei der rechtsprechenden Gewalt“.

Frau Ministerin, wenn Sie sagen, dass die Belastung der Justiz kein Grund für die Aufhebung der Haftbefehle sei, dann finde ich das nicht nur bemerkenswert, sondern schlicht falsch. Es geht hier nicht um Fehlverhalten Einzelner. Es geht hier um eine strukturelle Unterversorgung der Justiz, die Verfahren verzögert und besonders bei den Haftbefehlsaufhebungen zu diesen Höchstständen geführt hat.

Was ist Ihre Antwort? Es kursieren Zauberworte wie Verfahrensbeschleunigung, Vorrang von Haftsachen, Sensibilisierung, Dienstaufsicht, Fortbildung. All dies trifft nicht den Kern des Problems. Hier leidet der Rechtsstaat an Magersucht, wenn wir die Justiz nicht angemessen ausstatten. In einer ähnlichen Debatte in der letzten Legislaturperiode hat Herr Söffing, jetzt Staatssekretär im Justizministerium, zu Recht festgestellt: Der Rechts-