

klar geworden, welche Kriterien für welches Gesetz angelegt werden. Das ist mir auch aus den Vorlagen nicht klar geworden. Wir haben ein Verfallsdatum, wir haben eine Berichtspflicht, wir haben verschiedene Zeiträume. Manchmal wird das Gesetz überhaupt nicht infrage gestellt. Kurzum: Ich würde gerne wissen, nach welchen Kriterien diese Vorlage erarbeitet worden ist, damit wir weiterhin damit umgehen können.

Ich denke, dass sich die Arbeit lohnt. Alle Redner und Rednerinnen haben erfreulicherweise gesagt, sie wollen an diesen Gesetzen mitarbeiten. Ich glaube, es gibt auch interessante Diskussionen in den Fraktionen. Ich freue mich auf die weiteren Beratungen in den Ausschüssen. - Danke.

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Vizepräsidentin Edith Müller:** Vielen Dank. - Unsere Beratung ist damit abgeschlossen.

Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung** der **Gesetzentwürfe** in den **Drucksachen 13/6419, 13/6401, 13/6478 und 13/6479** an den **Ausschuss für Innere Verwaltung und Verwaltungsstrukturreform**. Wer stimmt der Überweisung zu? - Wer stimmt dagegen? - Wer enthält sich? - Dann ist das einstimmig so geschehen.

Ich rufe auf:

**13 Gesetz zur Änderung von landesrechtlichen Vorschriften aus Anlass des Gesetzes zur Modernisierung des Kostenrechts (Landeskostenänderungsgesetz - LKostÄndG)**

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 13/6460

erste Lesung

Zur Einbringung des Gesetzentwurfes erteile ich für die Landesregierung Minister Gerhards das Wort. Bitte schön.

**Wolfgang Gerhards,** Justizminister: Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Dieser Gesetzentwurf der Landesregierung ist rechtstechnischer Natur. Es geht ganz überwiegend darum, Änderungen vom Bundesrecht redaktionell auf Bestimmungen unseres Landesrechts zu übertragen.

Wie viele von Ihnen wissen, ist am 1. Juli 2004 das Gesetz zur Modernisierung des Kostenrechts, das sogenannte Kostenrechtsmodernisierungsgesetz des Bundes, in Kraft getreten. Durch

die darin enthaltenen Änderungen im Gerichtskostengesetz, insbesondere aber durch die Aufhebung und Neugestaltung der Bundesgebührenordnung für Rechtsanwälte, des Gesetzes über die Entschädigung von Zeugen und Sachverständigen und des Gesetzes über die Entschädigung der ehrenamtlichen Richter sind zahlreiche Folgeänderungen in Gesetzen und Verordnungen des Landes Nordrhein-Westfalen notwendig.

Der heute eingebrachte Gesetzentwurf mit insgesamt 14 Artikeln enthält diese erforderlichen Änderungen des Landesrechtes nicht nur aus dem Justizbereich, sondern auch aus den Zuständigkeitsbereichen des Innenministeriums, des Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit, des Ministeriums für Gesundheit, Soziales, Frauen und Familie und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport. Zusätzlich sind bei dieser Gelegenheit weitere redaktionelle Änderungen aus Anlass bundesrechtlicher Vorschriften vorgesehen sowie mehrere Ergänzungen im Sinne der Gesetze zur Befristung des Landesrechts, die heute ebenfalls zur ersten Lesung anstanden.

Artikel XII des Gesetzentwurfs enthält eine Änderung, mit der die Landesregierung auf eine Anregung der Industrie- und Handelskammern unseres Landes reagiert. Die Amtszeit der Vorsitzenden der Einigungsstellen bei Verfahren nach dem Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb soll von zwei auf vier Jahre verlängert werden.

Weiterhin enthält der Entwurf in Artikel IX eine notwendige Beschränkung der Inanspruchnahme von Gerichtsgebührenfreiheit. Hier soll im Bereich der Internet-Registerauskunft Missbrauch verhindert werden.

Schließlich wird mit Artikel XI eine neue Gebühr für kostenpflichtige Abschriften aus Justizakten eingeführt. Beide Änderungen werden jedoch - leider - keine wesentlichen Mehreinnahmen für das Land einbringen.

Insgesamt wird das Gesetz deshalb - mit Ausnahme der letztgenannten Bestimmungen - keine kostenmäßigen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte oder auf den Wirtschaftsverkehr haben. Mehrkosten für das Land entstehen durch die zwingenden Vorgaben des bereits in Kraft getretenen Bundesrechtes, durch Erhöhung der Ausgaben für die Anwaltschaft bei Prozesskostenhilfe und Erstattungen in Strafsachen, ferner durch Mehrausgaben für Zeugen, Sachverständige, Dolmetscher und Übersetzer. Das von der Landesregierung eingebrachte Landeskostenänderungsgesetz, das im Wesentlichen nur die notwendigen redaktionellen Anpassungen für unser

Land vornimmt, ist im Gegensatz dazu kostenneutral.

Ich bitte Sie um Unterstützung der Gesetzesinitiative und zunächst um Überweisung an den Rechtsausschuss. - Schönen Dank.

**Vizepräsidentin Edith Müller:** Vielen Dank, Herr Minister. - Meine Damen und Herren, die Fraktionen haben sich darauf verständigt, heute keine Debatte zu führen.

Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Gesetzentwurfes in Drucksache 13/6460** an den **Rechtsausschuss**. Wer stimmt der Überweisung zu? - Wer stimmt dagegen? - Wer enthält sich? - Dann ist das auch einstimmig so geschehen.

Ich rufe auf:

#### **14 Gesetz über die Sicherheit in Hafenanlagen im Land Nordrhein-Westfalen (Hafenanlagensicherheitsgesetz - HaSiG)**

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 13/6461

erste Lesung

Zur Einbringung des Gesetzentwurfes erteile ich für die Landesregierung Minister Dr. Horstmann das Wort.

**Dr. Axel Horstmann,** Minister für Verkehr, Energie und Landesplanung: Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen! Dem Thema Sicherheit der Transportwege und der Transportmittel zu Lande, zu Wasser und in der Luft wird angesichts der schrecklichen Ereignisse im Jahre 2001 in New York und im Jahre 2004 in Madrid in vielen nationalen und internationalen Gremien zu Recht eine Schlüsselrolle zugeordnet. Die Terroranschläge in New York und Madrid haben gezeigt, dass Handlungsbedarf bei der Terrorismusbekämpfung besteht. Daher wird zurzeit auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene eine Vielzahl von Maßnahmen diskutiert.

Die Anschläge haben auch und insbesondere die Verwundbarkeit der Verkehrssysteme deutlich gemacht. Dem Schutz dieser Systeme kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Die Sicherstellung der allgemeinen Mobilität sowie der sichere, freie und wirtschaftliche Warenaustausch sind für den Wohlstand der Industriestaaten unverzichtbar.

Ein Ergebnis dieser Diskussionen und Beschlüsse sind die seit dem 1. Juli 2004 geltenden neuen Sicherheitsbestimmungen für die internationale Seeschifffahrt.

Deutschland hat das entsprechende Völkerrechtsabkommen - International Convention for the Safety of Life at Sea - ratifiziert und muss die Maßnahmen aus dem dazugehörigen ISPS-Code - International Ship and Port Facility Security Code - nun für seinen Zuständigkeitsbereich umsetzen.

Die Regelungen des ISPS-Codes schreiben Sicherheitsmaßnahmen für internationale Seeschiffe ab 500 Bruttoregistertonnen und für Hafeneinrichtungen fest, z. B. Zugangskontrollen zu Schiffen oder Personenkontrollen. Schiffe und Umschlaganlagenbetreiber müssen Gefahrenabwehrpläne erstellen und geprüfte Sicherheitsbeauftragte bestellen.

Außerdem müssen sich internationale Seeschiffe seit dem 1. Juli 2004 24 Stunden vor Einlaufen anmelden und den Nachweis über die letzten zehn angelaufenen Häfen mit sich führen. Seeschiffe, die aus „ungesicherten“ Häfen kommen, müssen mit längeren Umschlagzeiten und gegebenenfalls auch mit Sanktionen rechnen, die bis hin zu Einlaufverboten reichen können.

**(Vorsitz: Präsident Ulrich Schmidt)**

Dem Bund, meine Damen und Herren, obliegt nach Art. 74 GG nur die Gesetzgebungskompetenz für den Schiffsverkehr. Demgegenüber fallen die Hafenanlagen als Schnittstellen zwischen Schiff und Hafen nicht in den Bereich des Schiffsverkehrs. Hier sind die Länder verantwortlich. Ihnen kommt nach Art. 70 GG die Gesetzgebungskompetenz für die allgemeine Gefahrenabwehr zu.

Die Bundesländer sind deshalb aufgefordert, eigene gesetzliche Regelungen für Umschlagbetriebe und Terminals zu schaffen sowie Behördenzuständigkeiten für die Zertifizierung der Anlagen festzulegen.

Von diesen neuen Regelungen ist das Binnenland Nordrhein-Westfalen in hohem Maß betroffen.

Die Schifffahrt ist - nach Tonnage gerechnet - vor der Bahn der zweitwichtigste Gütertransporteur in unserem Land. Legt man die Transportleistung, also die Tonnenkilometer zugrunde, wird ein Viertel der Transportleistung mit dem Schiff erbracht.

In Nordrhein-Westfalen gibt es 120 Hafenstandorte. An diesen Standorten gibt es über 60 Hafenan-