

Geszentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Grenze des Freihafens Emden

A. Zielsetzung

Effektivere wirtschaftliche Nutzung des derzeitigen Freihafengebietes; Senkung der Betriebskosten für den Freihafen.

B. Lösung

Verkleinerung des Freihafens Emden um fast drei Viertel seiner jetzigen Fläche; befristete Ermächtigung des Bundesministeriums der Finanzen, den Freihafen bei Bedarf maximal um eine genau bezeichnete Fläche durch Rechtsverordnung wieder zu erweitern.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Für den Bund entstehen durch das Gesetz keine Kosten; für das Land Niedersachsen werden die Kosten für den Betrieb des Freihafens reduziert. Die Kosten für den Rückbau des derzeitigen Freihafenzaunes trägt das Land Niedersachsen.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
022 (414) – 932 00 – Fr 7/00

Berlin, den 9. Oktober 2000

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Platz der Republik

11011 Berlin

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Grenze des Feihafens Emden
mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Finanzen.

Der Bundesrat hat in seiner 754. Sitzung am 29. September 2000 gemäß Artikel 76
Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen
zu erheben.

Gerhard Schröder

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Grenze des Freihafens Emden

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Grenze des Freihafens

Die Grenze des Freihafens Emden wird wie folgt geändert:

Die neue Grenze verläuft von dem Schnittpunkt der Verlängerung der Begrenzung des westlichen Kais des Containerterminals Nordkai mit einer parallel zur südlichen Kaikante des Binnenschiffbeckens im Abstand von 30 m führenden Linie, folgt dieser in einer Länge von 422 m bis zur östlichen Kaikante des Binnenschiffbeckens, knickt dann rechtwinklig nach Süden ab, um nach 95 m rechtwinklig nach Osten abzubiegen, wo sie nach 30 m wiederum rechtwinklig in einer Länge von 42,7 m nach Süden weiterläuft. Sie biegt dann im Winkel von 52° nach Südost, um 35 m annähernd parallel zum dortigen Eisenbahngleis bis zum rechtwinklig dazu stehenden Gleistor Nr. 12 zu verlaufen. Die Grenze folgt dem Gleistor auf 16 m und biegt dann nach Süden, um nach 106 m rechtwinklig nach Osten abzuknicken, wo sie nach 15,3 m wiederum im rechten Winkel in einer Länge von 7,5 m nach Süden weiterläuft. Anschließend biegt sie im rechten Winkel ab, um 5 m auf die östliche Kaikante des Nordkais zuzulaufen, von wo aus sie rechtwinklig nach Süden schwenkt. Sie verläuft dort dann entlang der Wasserlinie der östlichen Böschung des Neuen Binnenhafens, knickt nach 140 m wasserseitig im Winkel von 39° nach Südwesten ab, um bis zu einem Schnittpunkt zu laufen, der durch diese Linie mit einer Parallelen im Abstand von 215 m südlich des Nordkais gebildet wird. Sie folgt dieser Parallelen bis zur Verlängerung der Begrenzung des westlichen Kais des Containerterminals, schwenkt nach Norden auf diese Begrenzung zu, verläuft dort entlang der Wasserlinie der sich anschließenden Böschung (geneigtes Uferdeckwerk) und führt dann in gerader Verlängerung bis zum Schnittpunkt mit der nördlichen Begrenzung des Freihafens.

Die umschlossene Freihafenfläche beträgt etwa 23,2 ha, davon sind etwa 13,1 ha Landfläche. Der Freihafen ist in der Anlage durch eine rote Linie gekennzeichnet.

§ 2

Optionsfläche

Das Bundesministerium der Finanzen kann bis zum 31. Dezember 2008 durch Rechtsverordnung den Freihafen

um die im Folgenden bezeichnete Optionsfläche oder Teile dieser Fläche erweitern.

Die nördliche Begrenzung der Optionsfläche beginnt dort, wo die Grenze an der Ostseite des Freihafens rechtwinklig zum Gleistor Gleis Nr. 12 abbiegt. Von hier verläuft sie 15 m in südöstlicher Richtung, biegt dann nach Osten ab, um nach 145,9 m rechtwinklig nach Süden weiterzuführen, wo sie nach 20,7 m wiederum im rechten Winkel abbiegt und einer Linie im Abstand von 6 m parallel zur Achse des nördlichen zum Containerterminal führenden Gleises (Nr. 12) folgt. Nach 133,8 m knickt die Grenze um etwa 115° südlich ab, kreuzt in ihrem Verlauf die beiden nördlichen Gleise (Nr. 12 und 11), die Straße zum Nordkai und das südlich der Containerbrücke führende Gleis (Nr. 14) und stößt dann nach 105,7 m auf die nördliche Begrenzung der zweiten Zufahrt zum Nordkai. Dort führt sie etwa 14 m entlang dieser Begrenzung in südwestlicher Richtung, überquert im rechten Winkel diese Zufahrt und wendet sich von der südlichen Zufahrtsbegrenzung in einem Winkel von 20° nach Südosten. Nach 38,7 m biegt sie in einem Winkel von 249° nach Südost ab, um auf einen Schnittpunkt zu laufen, der durch diese Linie mit der Wasserlinie des westlichen Ufers des Jarssumer Hafens gebildet wird. Von dort folgt sie der Wasserlinie der Uferböschung (geneigtes Uferdeckwerk) auf einer Länge von 115 m in südwestlicher Richtung, verlässt im gradlinigen Verlauf diese Linie und schwenkt dann bei einem Abstand von 21 m vor der nördlichen Uferböschung des Neuen Binnenhafens nach Westen, um parallel zu dieser bis zum Schnittpunkt mit der südöstlichen Freihafenbegrenzung zu laufen.

Die westliche Begrenzung der Optionsfläche ist mit der Grenze an der Ostseite des Freihafens identisch.

Die umschlossene Optionsfläche beträgt etwa 8,7 ha, davon sind etwa 7,8 ha Landfläche. Die Optionsfläche ist in der Anlage durch eine rot gestrichelte Linie gekennzeichnet.

§ 3

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Gleichzeitig tritt die Verordnung über die Grenze des Freihafens Emden vom 2. März 1965 (BAnZ Nr. 51 vom 16. März 1965), zuletzt geändert durch Verordnung vom 24. Juni 1977 (BGBl. I S. 1086), außer Kraft.

Begründung

Nach dem Ergebnis einer Untersuchung der niedersächsischen Landesregierung kann der überwiegende Teil des Freihafens Emden in anderer Weise als derzeit erheblich wirtschaftlicher genutzt werden. Dabei sollte für die verbleibende Freihafenfläche der jetzige Freihafenstatus (d. h. Status einer Freizone i. S. d. EU-Zollrechts) beibehalten werden. Die Freihafenfläche ist daher entsprechend zu reduzieren, wodurch auch die Kosten für die EU-rechtlich zwingend erforderliche Erneuerung des Freihafenzauns wesentlich vermindert werden. Sowohl die Reduzierung der Freihafenfläche als auch die Erneuerung des Freihafenzauns sind unaufschiebbar.

Da der Freihafen um fast drei Viertel seiner jetzigen Fläche verkleinert werden soll, wird er in seinem wesentlichen Be-

stand berührt. Die Verkleinerung bedarf daher eines förmlichen Gesetzes (§ 20 Zollverwaltungsgesetz).

Unabhängig von den vorstehenden unaufschiebbaren Maßnahmen erwartet die niedersächsische Landesregierung, dass in den nächsten Jahren aufgrund besserer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen wieder eine begrenzte Erweiterung der Freihafenfläche geboten sein wird. Um dann möglichst kurzfristig diesen neuen wirtschaftlichen Gegebenheiten Rechnung tragen zu können, ermächtigt § 2 das Bundesministerium der Finanzen für einen bestimmten Zeitraum, den Freihafen durch Rechtsverordnung maximal um eine genau bezeichnete Fläche zu erweitern.



