

**Gesetzentwurf**

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung neuer Freihäfen und zur Änderung des Zollgesetzes

A. Zielsetzung

Bisher gibt es Freihäfen nur in Seehäfen. Um praktische Erkenntnisse darüber zu gewinnen, ob Freihäfen auch an Binnenwasserstraßen sinnvoll sein können, soll an der Donau und am Rhein jeweils ein Freihafen errichtet werden.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf sieht die Errichtung von Freihäfen in Deggendorf und in Duisburg vor. Das Zollgesetz wird der neuen Rechtslage angepaßt.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Baukosten für zwei Zollämter in Höhe von etwa 6 Mio DM.

---

Fristablauf: 10.02.89

**Bundesrat**

Drucksache 616/88

30.12.88

Fz - Wi

**Gesetzentwurf**

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung neuer Freihäfen und  
zur Änderung des Zollgesetzes

Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler

Bonn, den 30. Dezember 1988

121 (43) - 653 04 - Zo 190/88

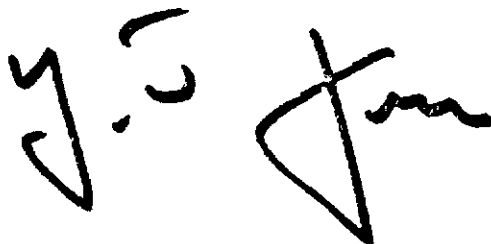
An den  
Herrn Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes  
den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung neuer  
Freihäfen und zur Änderung des Zollgesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist der Bundesminister der Finanzen.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. J. ...', written over a horizontal line.

                      
Fristablauf: 10.02.89

Entwurf eines  
Gesetzes zur Errichtung neuer Freihäfen  
und zur Änderung des Zollgesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Neue Freihäfen

(1) In Deggendorf und in Duisburg wird jeweils ein Teil des Hafengebiets als Freihafen eingerichtet.

(2) In Deggendorf beginnt die Zollgrenze um den Freihafen auf dem linken Donauufer an der Autobahnbrücke bei Donau-km 2282,4, verläuft dann etwa 155 m entlang der Autobahn nach Südosten, biegt in einem etwa 50 m langen Viertelkreis mit dem Böschungsfuß der Autobahn nach Nordosten, verläuft von dort etwa 110 m parallel zur Autobahn, biegt dann in einem etwa 130 Grad großen Winkel nach Osten und wendet sich nach etwa 50 m in einem Winkel von etwa 95 Grad nach Norden, verläuft von dort in einer leicht geschwungenen Linie etwa 315 m parallel zum Donauufer, biegt dann in einem Winkel von etwa 96 Grad nach Westen bis zu einem Punkt, der heute etwa 8 m in der Donau liegt und geht von dort aus in gerader Linie wieder zum Ausgangspunkt zurück. Die umschlossene Freihafenfläche beträgt etwa 90.000 m<sup>2</sup>. Sie ist in der Anlage 1 durch eine rote Linie eingegrenzt.

(3) In Duisburg beginnt die Zollgrenze um den Freihafen in der nördlichen Ecke des Nordhafens und verläuft in südwestlicher Richtung etwa 480 m auf der Oberkante des Ufers, biegt dann

rechtwinklig nach Nordwesten ab und trifft nach etwa 90 m auf die Straße "Am Nordhafen". Hier wendet sie sich rechtwinklig nach Nordosten und verläuft etwa 740 m entlang dieser Landstraße, biegt dann nach Südosten ab und folgt auf etwa 300 m der Böschungsoberkante des dort verlaufenden Gleiskörpers. Dann biegt sie auf einer Länge von etwa 30 m rechtwinklig nach Süden ab und folgt dann in südwestlicher Richtung annähernd parallel dem dortigen Eisenbahngleis. Nach etwa 400 m trifft sie auf die östliche Ecke des Nordhafens und verläuft von dort auf der Oberkante des Ufers in nordwestlicher Richtung, bis sie auf den Ausgangspunkt stößt. Die umschlossene Freihafenfläche beträgt etwa 100.000 m<sup>2</sup>. Sie ist in der Anlage 3 durch eine rote Linie eingegrenzt.

(4) Der Bundesminister der Finanzen kann durch Rechtsverordnung bis zum 31. Dezember 1997 die in den Anlagen 1 bis 4 schraffierten Gebiete oder Teile davon in die Freihäfen einbeziehen.

## § 2

### Änderung des Zollgesetzes

Das Zollgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Mai 1970 (BGBl. I S. 529), zuletzt geändert durch Artikel 16 des Gesetzes vom 16. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2441), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 3 Nr. 3 wird wie folgt gefaßt:

"3. die Freihäfen (§ 86)."

2. § 86 wird wie folgt gefaßt:

"§ 86

Freihäfen

(1) Freihäfen sind vom Zollgebiet ausgeschlossene Teile von Häfen, die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes bestehen oder die später durch Gesetz als solche bestimmt werden.

(2) Der Bundesminister der Finanzen kann zur Anpassung an wirtschaftliche Erfordernisse, zur Vereinfachung der zollamtlichen Überwachung oder zur Durchführung von Rechtsakten der Organe der Europäischen Gemeinschaften durch Rechtsverordnung den Verlauf einer Freihafengrenze ändern, soweit es den wesentlichen Bestand des Freihafens nicht berührt."

§ 3

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

§ 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ersten Tage des seiner Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

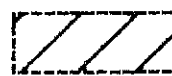


Zollgrenze des  
Freihafens Deggendorf  
nach § 1 Abs. 2 des Gesetzes



Vorbehaltene Erweiterung  
des Freihafengebietes



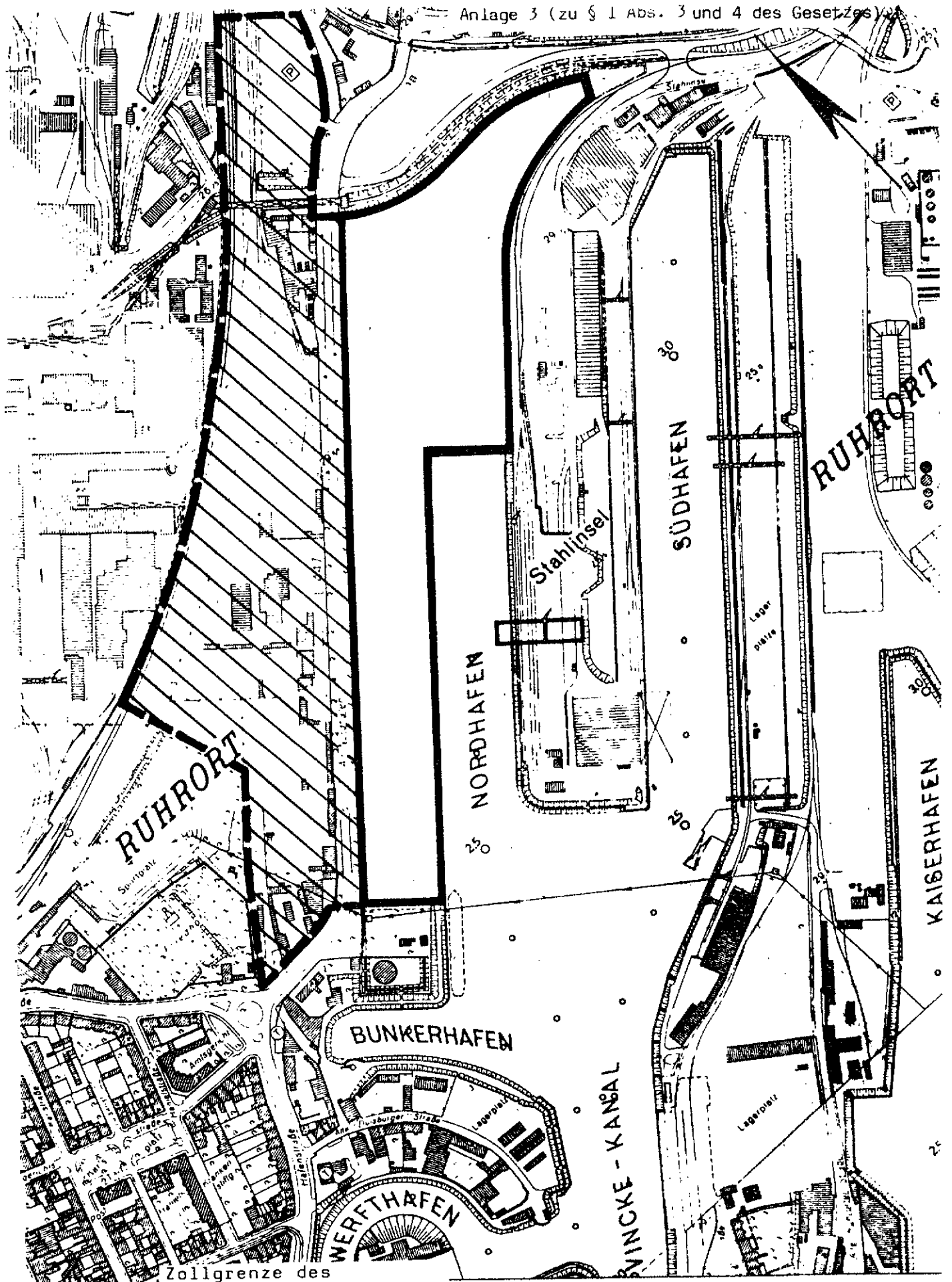


Vorbehaltene Erweiterung  
des Freihafengebietes  
in Deggendorf


Norden

0 500 1000 1500 2000 2500m

Anlage 3 (zu § 1 Abs. 3 und 4 des Gesetzes)

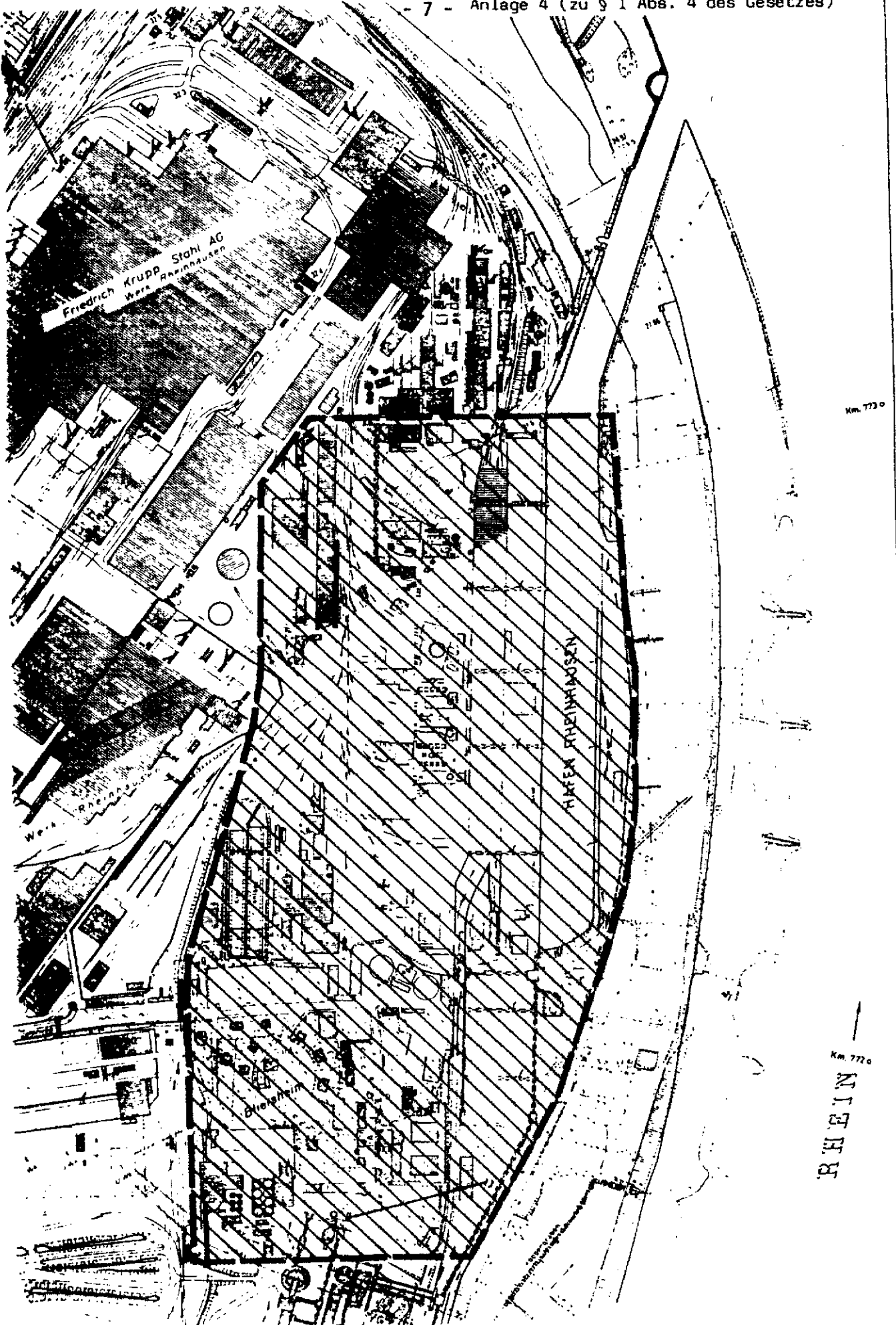


Zollgrenze des  
 Freihafens Duisburg  
 nach § 1 Abs. 3 des Gesetzes

 vorbehaltene Erweiterung  
 des Freihafengebietes  
 in Duisburg

0 50 100 150 200 250m





Km. 7720

RHEIN —  
Km. 7720



vorbehaltene Erweiterung  
des Freihandgebietes

ZZZ

## Begründung

## A. Allgemeines

Freihäfen sind Zollfreigebiete, die im wesentlichen dem Umschlag und der Lagerung von Waren für Zwecke des Außenhandels dienen. Diese Tätigkeiten sind ohne Zollbelastung und im wesentlichen ohne Zollförmlichkeiten möglich.

In der Bundesrepublik Deutschland gibt es zur Zeit sieben Freihäfen. Sie sind sämtlich in Seehäfen gelegen. Die ein- und ausfahrenden Schiffe haben einen unmittelbaren Zugang zur Hohen See und brauchen daher für die Durchfahrt nicht zu einem zollamtlich überwachten Verfahren abgefertigt zu werden.

Häfen an Binnenwasserstraßen haben diesen Standortvorteil nicht. Freihäfen sind deshalb dort bisher nicht errichtet worden. Die Lagerung und der Umschlag zollpflichtiger Waren in den Binnenhäfen werden mit den normalen zollrechtlichen Mitteln, insbesondere durch die Bewilligung offener Zolllager, abgewickelt.

Anläßlich der Beratung eines Vorschlags für eine EWG-Verordnung über Freizonen hat der Bundesrat am 19. Dezember 1985 die Bundesregierung gebeten, auch an der Donau und am Rhein Freihäfen einzurichten (BR-Drucksache 498/85). Der Deutsche Bundestag hat am 10. Dezember 1986 im gleichen Sinne einen Beschluß gefaßt (BT-Drucksache 10/5234).

Um die Zweckmäßigkeit der Errichtung von Freihäfen an Binnenwasserstraßen beurteilen zu können, haben die Landesregierungen von Bayern und Nordrhein-Westfalen darüber wissenschaftliche Gutachten eingeholt. Die Gutachten sind zu der Schlußfolgerung gekommen, auch in Binnenhäfen könnten unter bestimmten Voraussetzungen Freihäfen die Wirtschaftstätigkeit fördern. Nach Klärung

der Standortfrage haben daraufhin die Landesregierungen von Bayern und Nordrhein-Westfalen die Errichtung je eines Freihafens in Deggendorf und Duisburg beantragt.

Auch nach Vorliegen der wissenschaftlichen Gutachten kann nur durch eine Erprobung in der Praxis entschieden werden, ob Freihäfen im Binnenland wirtschaftlich sinnvoll sind. Mit den neu zu errichtenden Freihäfen in Deggendorf und Duisburg soll daher ermittelt werden, ob dadurch die außenwirtschaftlichen Tätigkeiten gefördert werden. Den beiden Vorhaben kommt insoweit Modellcharakter für spätere Entscheidungen zu, ob Freihäfen auch an anderen Orten des Binnenlandes sinnvoll sein können.

Nach der Richtlinie des Rates vom 4. März 1969 zur Harmonisierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften über Freizonen (ABl. EG Nr. L 58 vom 08.03.1969, S. 11) steht es den EG-Mitgliedstaaten frei, Freihäfen zu errichten (Art. 1 Abs. 3 Buchstabe b der Richtlinie). Auch die noch nicht anzuwendende Verordnung (EWG) Nr. 2504/88 des Rates vom 25.07.1988 über Freizonen und Freilager (ABl. EG Nr. L 225 vom 15.08.1988, S. 8) steht der Errichtung neuer Freihäfen nicht entgegen; Art. 2 dieser Verordnung erlaubt den Mitgliedstaaten, weiterhin bestimmte Teile des Zollgebiets der Gemeinschaft zu Freizonen zu erklären.

Für den Bundeshaushalt werden sich durch die Errichtung je eines Zollamtes in den neuen Freihäfen Deggendorf und Duisburg Kosten in Höhe von etwa 3 Mio DM je Zollamt ergeben. Die zur Überwachung der Freihafengrenzen einzusetzenden Zollbeamten können ohne Personalvermehrung abgestellt werden. Die zollsichere Herrichtung und Unterhaltung der Freihäfen, einschließlich des gesetzlich vorgeschriebenen Zollzauns, ist Sache der jeweiligen Betreiber der Freihäfen.

Auf die öffentlichen Haushalte der Länder und Gemeinden wird das Gesetz keine Auswirkungen haben.

Die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, werden durch das Gesetz nicht beeinflusst werden.

Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht zu erwarten.

## B. Einzelheiten

### § 1 - Neue Freihäfen

§ 1 Abs. 1 legt den Grundsatz der Errichtung je eines Freihafens in Deggendorf und Duisburg fest.

§ 1 Abs. 2 und 3 gibt eine Beschreibung der zunächst vorgesehenen Freihafenflächen. In Deggendorf und in Duisburg soll zunächst jeweils nur ein kleinerer Teil des Hafengebiets als Freihafen ausgewiesen werden. In Deggendorf handelt es sich um ein etwa 90.000 m<sup>2</sup> großes Gelände auf dem linken Donauufer nordöstlich der Autobahn A 3. In Duisburg ist ein etwa 100.000 m<sup>2</sup> großes Gelände nördlich des Nordhafens vorgesehen.

Durch § 1 Abs. 4 wird der Bundesminister der Finanzen ermächtigt, bis Ende 1997 neue Flächen in die Freihäfen einzubeziehen. Sowohl in Deggendorf als auch in Duisburg ist beabsichtigt, die Freihäfen - wenn sie sich bewähren - in den nächsten Jahren zu erweitern. Die Erweiterungen können flächenmäßig sehr erheblich sein, unter Umständen auch Gebiete umfassen, die an die zunächst errichteten Freihäfen nicht angrenzen. Die allgemeine Ermächtigung des Bundesministers der Finanzen in § 86 Abs. 2 des Zollgesetzes, die Freihafengrenzen zu ändern, soweit dadurch der wesentliche Bestand des Freihafens nicht berührt wird, reicht für eine derartige Erweiterung nicht aus.

## § 2 - Änderung des Zollgesetzes

Das Zollgesetz (ZG), das bisher nur Teile von Seehäfen als Freihäfen ausweist, ist der in § 1 des Gesetzesentwurfs vorgesehenen Rechtsänderung anzupassen.

In § 2 Abs. 3 Nr. 3 ZG werden daher als Zollfreigebietsgebiete allgemein Freihäfen aufgeführt. Bisher war dies auf Teile von Seehäfen beschränkt.

§ 86 ZG, der bisher nur auf die beim Inkrafttreten des Gesetzes bestehenden Freihäfen Bezug nimmt, wird dahin ergänzt, daß auch später durch Gesetz neu errichtete Freihäfen mitumfaßt sind.

10.02.89

## **Stellungnahme**

des Bundesrates

zum

Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung neuer Freihäfen und zur  
Änderung des Zollgesetzes

Der Bundesrat hat in seiner 597. Sitzung am 10. Februar 1989  
gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen,  
gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.