

## **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 Deggen-dorf und in Duisburg vor. Das Zollgesetz wird der neuen Rechts-lage angepaßt.

### **C. Alternativen**

keine

### **D. Kosten**

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

Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler  
121 (43) — 653 04 — Zo 190/89

Bonn, den 20. Februar 1989

An den  
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung neuer Freihäfen und zur Änderung des Zollgesetzes mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Finanzen.

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.

**Kohl**

## 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

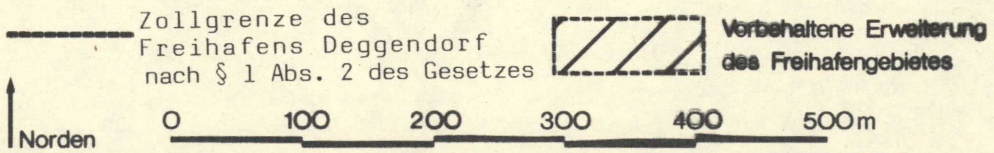
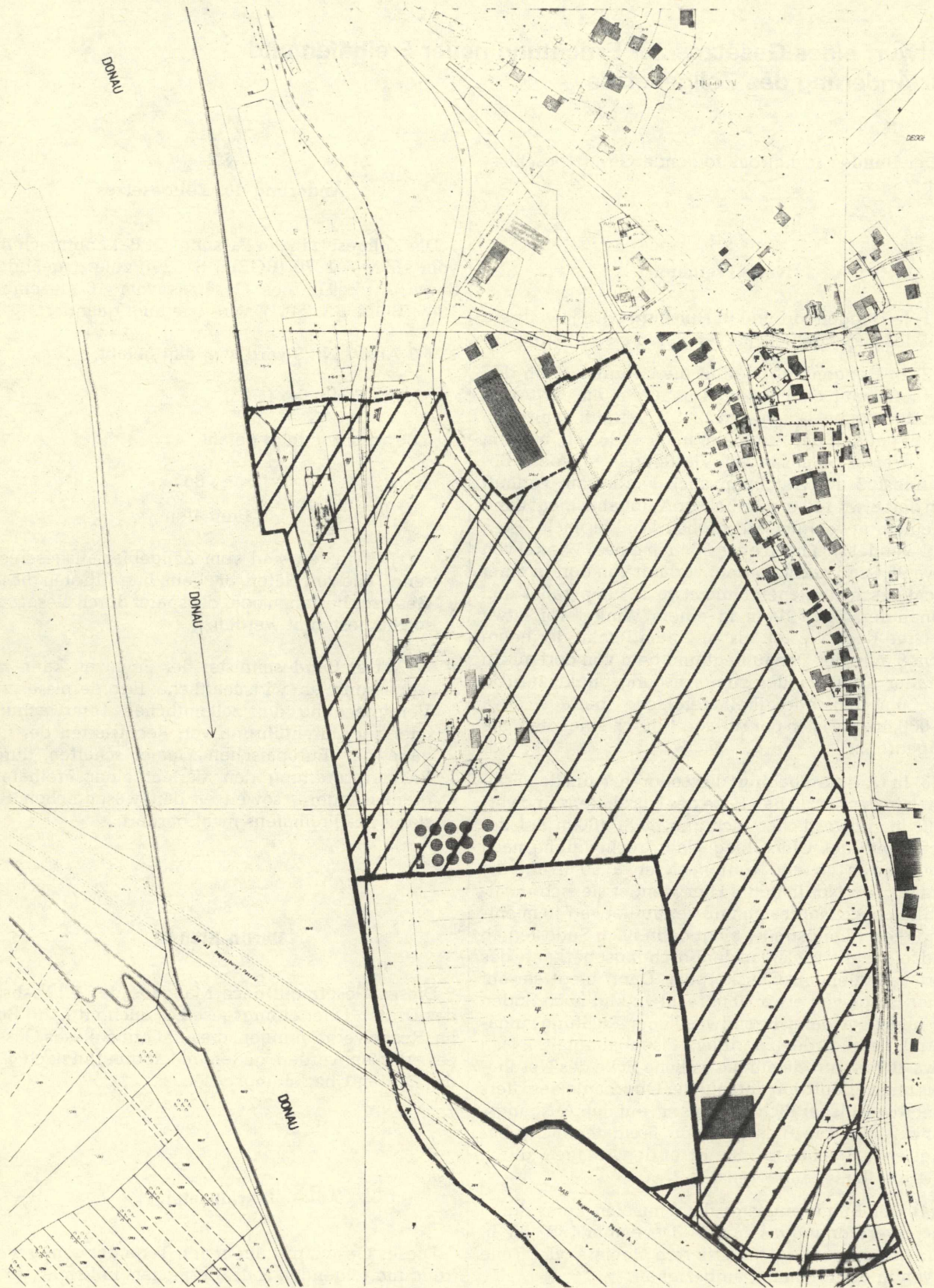
Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

### § 4

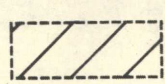
#### Inkrafttreten

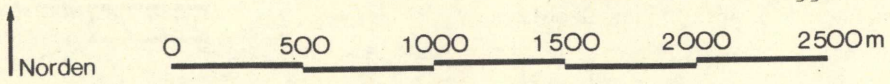
Dieses Gesetz tritt am ersten Tage des seiner Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Anlage 1 (zu § 1 Abs. 2 und 4 des Gesetzes)

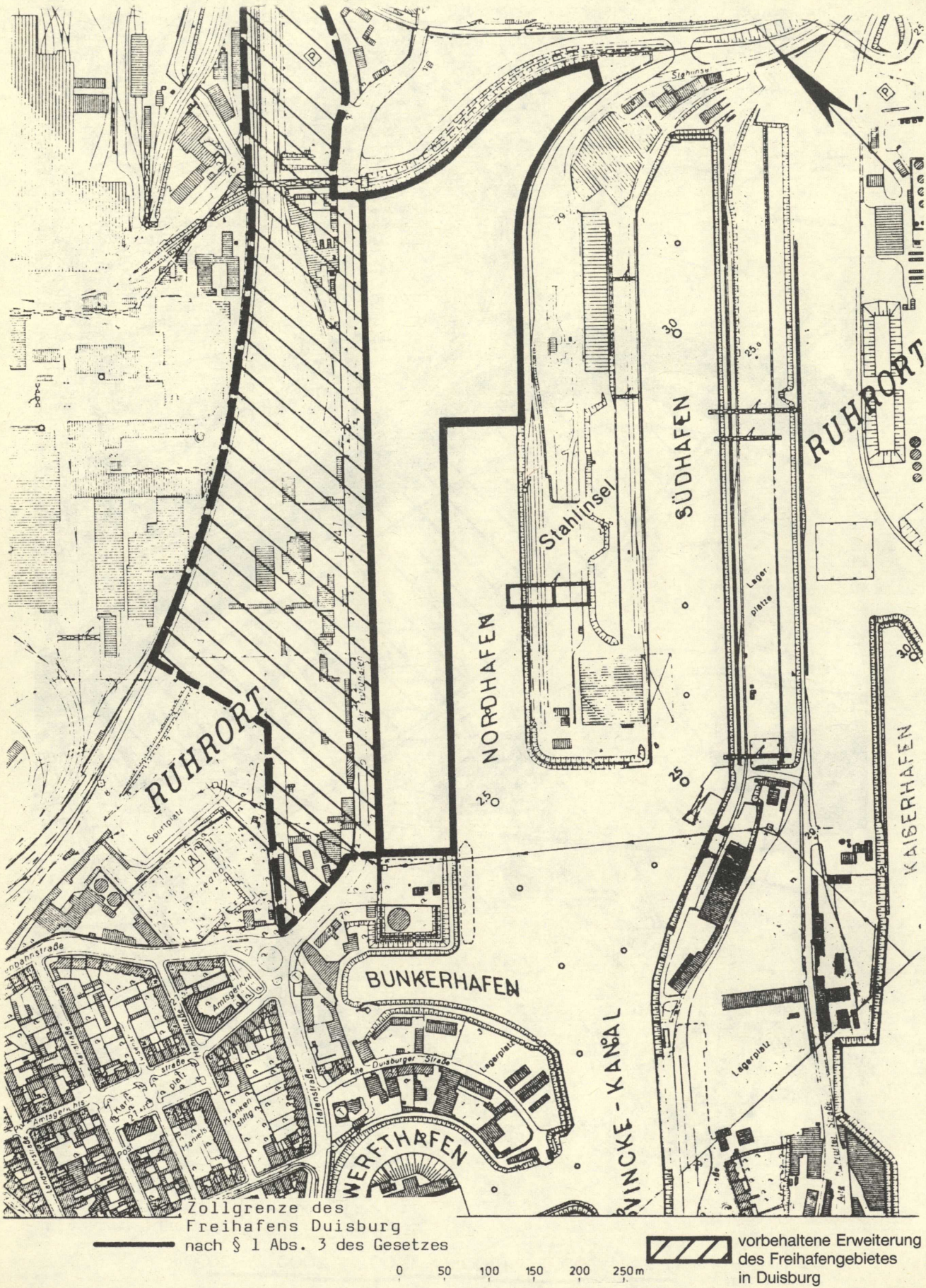


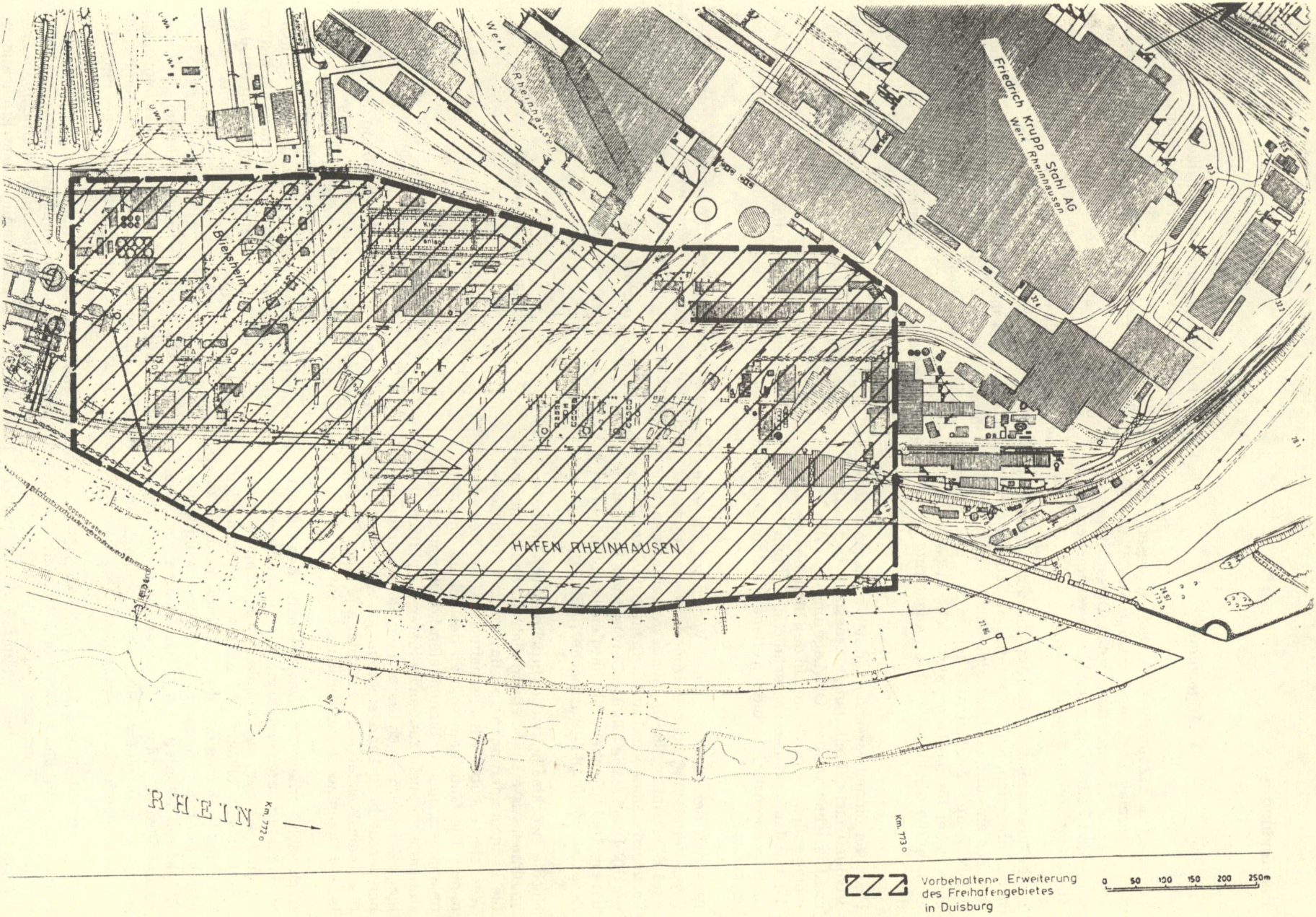


 Vorbehaltene Erweiterung  
des Freihafengebietes  
in Deggendorf



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





## 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 8. März 1969, S. 11) steht es den EG-Mitgliedstaaten

frei, Freihäfen zu errichten (Artikel 1 Abs. 3 Buchstabe b der Richtlinie). Auch die noch nicht anzuwendende Verordnung (EWG) Nr. 2504/88 des Rates vom 25. Juli 1988 über Freizonen und Freilager (ABl. EG Nr. L 225 vom 15. August 1988, S. 8) steht der Errichtung neuer Freihäfen nicht entgegen; Artikel 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 zoll sichere 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, das bisher nur Teile von Seehäfen als Freihäfen ausweist, ist der in § 1 des Gesetz-

entwurfs vorgesehenen Rechtsänderung anzupassen.

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

§ 86 Zollgesetz, 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.





