

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Michael Goldmann, Jens Ackermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/12334 –**

Verkleinerung der Hamburger Freihafenzone

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach langer Diskussion hat sich der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg dazu entschlossen, noch in dieser Legislaturperiode bei der Bundesregierung den Antrag auf Verkleinerung der Freizone im Hamburger Hafen von 1 636 Hektar auf 60 Hektar zu stellen.

Grund dieses Entschlusses waren letztendlich die von der Weltzollorganisation und der Europäischen Union neu gesetzten Rahmenbedingungen für die Kontrolle des grenzüberschreitenden Warenverkehrs angesichts der seit 2001 veränderten internationalen Sicherheitslage.

Dieses Vorhaben hat Vorteile; es ergeben sich aber bei der Umsetzung eine Reihe von Fragen und Problemen. Zum Beispiel sollen erst ab dem Jahr 2013 die oben erwähnten EU-zollrechtlichen Verfahren vorliegen, was dazu führen würde, dass Unternehmen nun arbeitsintensive, also teure Zollverfahren einführen müssten, die womöglich keinen langen Bestand haben.

1. Ist der Bundesregierung ein Antrag des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg zugegangen, der die Verkleinerung der Freizone im Hamburger Hafen zum Jahr 2011 beantragt, und wie und wann hat die Bundesregierung darauf reagiert?

Mit Schreiben vom 23. Januar 2009 hat die Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg ihre Überlegungen zur Verkleinerung der Hamburger Freizone der Bundesregierung dargelegt und vorschlagen, die sich daraus ergebenden Fragestellungen in einer Arbeitsgruppe gemeinsam mit der Bundesfinanzdirektion Nord zu erörtern.

Die Bundesregierung hat dem Vorschlag der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg, eine Arbeitsgruppe einzurichten, zugestimmt, damit die rechtlichen und tatsächlichen Problemstellungen im Zusam-

menhang mit einer Verkleinerung der Hamburger Freizone vor Ort eingehend beleuchtet werden können.

Die Bundesregierung sieht daher im Schreiben der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg vom 23. Januar 2009 keinen offiziellen Antrag, da eine jetzige verbindliche Prüfung und Entscheidung den Erörterungen in der Arbeitsgruppe mit der Bundesfinanzdirektion Nord vorgreifen würde.

2. Falls auf den Antrag noch nicht reagiert wurde, wann soll dies wie geschehen?

Sobald das Ergebnis der gemeinsamen Arbeitsgruppe vorliegt und ein verbindlicher Antrag auf Verkleinerung der Freizone vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg abschließend formuliert wird, wird die Bundesregierung diesen unter Zugrundelegung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften abschließend prüfen.

3. Ist der Bundesregierung die Absicht des Hamburger Senats bekannt, die Umsetzung dieser Verkleinerung noch vor Ende der 16. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages zu vollenden, und hat die Bundesregierung die Absicht, diesen Zeitvorstellungen nachzukommen?

Eine dahin gehende Absicht des Hamburger Senats ist der Bundesregierung nicht bekannt. Weil der wesentliche Bestandteil der Freizone berührt wird, kann die Verkleinerung der Hamburger Freizone nur durch ein Gesetz erfolgen (vgl. § 20 des Zollverwaltungsgesetzes). Voraussetzung dafür ist, dass sich die Zollverwaltung und die Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg auf einen neuen Grenzverlauf der Freizone einigen. Da dieser Prozess noch nicht abgeschlossen ist, ist auch noch nicht absehbar, ob das erforderliche Gesetzesvorhaben noch vor dem Ende der 16. Legislaturperiode abgeschlossen werden kann.

4. Kennt die Bundesregierung die Bedenken der Bundesfinanzdirektion (BFD) Nord zur vom Hamburger Senat geplanten Verkleinerung der Freizone im Hamburger Hafen, die im Schreiben der BFD Nord vom 13. Januar diesen Jahres zusammengefasst sind, insbesondere in Bezug auf die Bedenken hinsichtlich der Gefahr zunehmenden Schmuggels im Hamburger Hafen, der erschwerten Bedingungen einer funktionierenden Zollabfertigung und der Akzeptanz des neu zugeschnittenen Freizonengebiets, und wie bewertet sie diese?

Der Bundesregierung ist das Schreiben der Bundesfinanzdirektion Nord vom 13. Januar 2009 an die Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg bekannt. Die in diesem Schreiben von der Bundesfinanzdirektion Nord geäußerten Bedenken werden von der Bundesregierung vollumfänglich geteilt.

Die Bundesregierung hat den vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg vorgesehenen neuen Freizonenverlauf einer vorläufigen Prüfung unterzogen. Diese summarische Prüfung hat bereits zu erheblichen Zweifeln an der Realisierbarkeit der derzeit bestehenden Planungen geführt. Die Bundesregierung hat ihre Bedenken Anfang März 2009 der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg ausführlich dargelegt.

5. Kennt die Bundesregierung die Bedenken von rund 140 in der jetzigen Hamburger Freizone ansässigen Unternehmen, die sich in der Initiative Pro Freihafen zusammengeschlossen haben, und wie bewertet sie diese?

Diese Bedenken sind der Bundesregierung nicht bekannt.

6. Welche Belastungen erwartet die Bundesregierung durch den weiteren erheblichen landseitigen Umschlag an den Containerterminals durch eine Freizonenverkleinerung?

Die bestehenden infrastrukturellen und verkehrstechnischen Belastungen können nach Auffassung der Bundesregierung durch eine bloße Verkleinerung der Freizone nicht vollständig und nachhaltig gelöst werden. Erst eine vollumfängliche Aufhebung der Hamburger Freizone dürfte hierzu einen entscheidenden Beitrag leisten.

Der Umfang des künftigen Containerumschlags im Hamburger Hafen und die damit verbundenen Verkehrsbelastungen im Hamburger Hafen hängen im Übrigen von der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung im In- und Exportbereich ab. Zuverlässige Prognosen sind unter den derzeit gegebenen Umständen nicht möglich.

7. Trifft es zu, dass die Durchführungsverordnungen zum modifizierten Zollkodex der Europäischen Union nicht vor dem Jahr 2013 vorliegen werden und deshalb die geplante Verkleinerung der Hamburger Freizone ab 2011 den betroffenen Unternehmen in kurzer Zeit zweimal zahlreiche Umstellungen zumuten würde, und wie bewertet die Bundesregierung dies?

Der modernisierte Zollkodex (MZK) ist mit Verordnung (EG) Nr. 450/2008 im Amtsblatt der EU Nr. L 145 vom 4. Juni 2008 veröffentlicht worden und nach Artikel 187 dieser Verordnung am 24. Juni 2008 in Kraft getreten. Aufgrund der Beratungsergebnisse im Zollkodex-Ausschuss bei der Europäischen Kommission ist damit zu rechnen, dass die Durchführungsvorschriften zum MZK spätestens Ende 2010 in Kraft treten. Weil die erforderlichen IT-Systeme bis dahin noch nicht zur Verfügung stehen werden, ist davon auszugehen, dass der MZK und seine Durchführungsbestimmungen erst im 1. Halbjahr 2013 anwendbar werden.

Es ist jedoch festzustellen, dass die Vorschriften für Freizonen und z. B. für Zolllager im MZK nur gering von den Vorschriften des aktuellen Zollkodex abweichen. Die entscheidende Änderung des Freizonenrechts wird zum 1. Juli 2009 anwendbar. Ab diesem Zeitpunkt müssen für Waren, die unmittelbar aus einem Drittland in eine Freizone befördert werden, in dieser Freizone vergleichbare Zollförmlichkeiten erfüllt werden wie für Waren, die in das übrige Zollgebiet der Gemeinschaft eingeführt werden.

Somit ist davon auszugehen, dass die betroffenen Unternehmen nur zum 1. Juli 2009 wesentliche Umstellungen vornehmen müssen.

8. Sind bei Verkleinerung der Freizone für die dort tätigen Unternehmen hinsichtlich der Sicherheiten und der Lagerung von Drittlandware in den Zolllagertypen C und D Erleichterungen zu erwarten, wie sie in den Rheinmündungshäfen üblich sind, und wenn nein, warum nicht?

Rheinmündungshäfen, die Freihäfen im Sinne des Zollkodex sind, liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der deutschen Zollverwaltung. Die administrative Abwicklung in diesen Freihäfen kann von der Bundesregierung deshalb nicht

beurteilt werden. Bei der Bewilligung von Zolllagern können bestimmte Erleichterungen zugelassen werden. Sicherheiten sind z. B. nur für solche Drittlandsgüter zu leisten, die aus dem Zolllager ohne Mitwirkung der Zollverwaltung in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt werden sollen. Die Höhe dieser Sicherheit entspricht dem Betrag, den ein Einführer zu leisten hat, der Nichtgemeinschaftsgüter ohne Mitwirkung der Zollverwaltung unmittelbar nach der Einfuhr in den zollrechtlich freien Verkehr überführt.

9. Ist der Bundesregierung bekannt, dass zahlreiche fast ausschließlich Drittlandsgüter umschlagende Unternehmen von der Verkleinerung der Freizone betroffen wären, da diese durch die Übernahme des zollrechtlichen Verwahrstatus erheblichen Risiken ausgesetzt wären, und wie bewertet sie dies?

Nichtgemeinschaftsgüter, die nach der Einfuhr nicht in eine Freizone, sondern in das übrige Zollgebiet der Gemeinschaft verbracht werden, müssen nicht zwangsläufig in die vorübergehende Verwahrung übergeführt werden. Dies ist z. B. nicht erforderlich, wenn für die Nichtgemeinschaftsgüter nach der Einfuhr eine Zollanmeldung für die Überführung der Waren in ein Zollverfahren (Hinweis auf Artikel 4 Nr. 16 des Zollkodex) abgegeben wird. Nach Auffassung der Bundesregierung werden die Drittlandsgüter umschlagenden Unternehmen keinen größeren Risiken als bei der Überführung der Waren in eine Freizone ausgesetzt.

10. Plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund der geplanten Freizonenverkleinerung im Hamburger Hafen die Einrichtung einer Freizone im neuen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven oder anderswo, wenn ja, in welchem Umfang?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, neue Freihäfen einzurichten. Soweit Anträge gestellt werden sollten, ist über diese unter Berücksichtigung der gesetzlichen Regelungen zu entscheiden.

11. Will die Bundesregierung vor dem Hintergrund der geplanten Freizonenverkleinerung im Hamburger Hafen Änderungen bei anderen bestehenden Freizonen, wie z. B. in Bremerhaven vornehmen, und wenn ja, welche?

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 214. Sitzung am 27. März 2009 in 2. und 3. Lesung einen Gesetzentwurf der Bundesregierung angenommen, der die Aufhebung der Freihäfen Emden und Kiel zum 1. Januar 2010 vorsieht. Weitere Maßnahmen sind nicht vorgesehen.