



## Die Berücksichtigung von Hafenlasten im bundesstaatlichen Finanzausgleich

### Einführung

Die Frage der Existenzberechtigung der Abgeltung von Hafenlasten stand neben der Diskussion um die Einwohnerwertung der Stadtstaaten im Zentrum aller Streitverfahren um den Länderfinanzausgleich in den letzten Jahrzehnten. Die folgende Ausarbeitung soll daher zur Versachlichung eines Themas beitragen, das in der Vergangenheit stets kontrovers und wegen der unterschiedlichen Interessen aller Beteiligten oftmals sehr emotional erörtert worden ist.

Die Häfen des Zweistädtestaates erfüllen eine wichtige Funktion für die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Die stellen eine leistungsfähige Seehafeninfrastruktur bereit und sichern damit die Wahrnehmung außenwirtschaftlicher Aufgaben der exportorientierten Bundesrepublik Deutschland sicherstellen. Gleichwohl können die daraus resultierenden haushaltswirksamen Einnahmen die Ausgaben für die Investitionen und den laufenden Betrieb dieser modernen Hafenanlagen nicht decken. Hinzu kommt, dass die hafengebundenen Einnahmen aus Gründen des Wettbewerbs insbesondere mit den niederländischen und belgischen Häfen Rotterdam und Antwerpen nicht beliebig steuerbar sind. Die verbleibende Differenz zwischen den hafengebundenen Ausgaben und Einnahmen (Nettohafenlasten) müssten ohne eine Beteiligung durch den Bund oder die Länder allein aus dem Bremischen Haushalt getragen werden. Dieses wäre aufgrund der Tatsache, dass die Häfen Nutzen erzeugen, die unbestreitbar zu Vorteilen außerhalb des Standortes führen (Spillover Effekte), keine sachgerechte Finanzierung.

Der Bundesgesetzgeber hat sich entschieden, einen finanziellen Ausgleich der Nettohafenlasten im Rahmen des bundesstaatlichen Finanzausgleichs herbeizuführen. Das Finanzausgleichsgesetz (FAG) regelt den durch die Verfassung vorgeschriebenen angemessenen Ausgleich der unterschiedlichen Finanzkraft zwischen Bund und Länder und unter den Ländern. Die Finanzkraft der Länder bemisst sich nach der Höhe ihrer gesamten Steuereinnahmen mit der Ausnahme, dass die kommunalen Einnahmen nur zur Hälfte berücksichtigt werden.

§ 7 Absatz 3 des FAG sieht einen Abzug der Sonderbelastungen, die einzelnen Ländern aus der Unterhaltung und dem Betrieb von Seehäfen entstehen, von den Steuereinnahmen vor. Insofern handelt es sich bei der Berücksichtigung von Hafenlasten im Finanzausgleich um eine Ausnahmeregelung. Die Verfassung in Art. 107 Absatz 2 sieht einen reinen Finanzkraftausgleich unter den Ländern vor und lässt den Einbezug von Finanzbedarfen explizit nur für die Ebene der Gemeinden (Gemeindeverbände) zu. Genau an dieser Stelle setzt die Kritik an der systematischen Berücksichtigung von Sonderbelastungen bei der Ermittlung der Finanzkraft der Länder an.

Weiterhin werden auch aus ökonomischer Sicht Bedenken geäußert, die auf das Missverhältnis zwischen der Streuung des Nutzens und den finanziellen Wirkungen eines Finanzkraftabzuges im horizontalen Finanzausgleich hinweisen. Darüber hinaus haben Abgrenzungsprobleme zu weiteren Sonderbelastungen in der Vergangenheit dazu beigetragen, dass sowohl politisch als auch verfassungsrechtlich die Regelung zur Berücksichtigung

tigung der Hafenlasten im horizontalen Finanzausgleich immer wieder Streitgegenstand geworden ist (siehe auch Finanzbericht Bremen 3/99 - Streitgegenstand Finanzausgleich).

Nachfolgend sollen nach einem historischen Rückblick auf den Einbezug von Hafenlasten im Finanzausgleich (1.) und einer Beschreibung der Auswirkungen des geltenden Rechtes (2.) die Entwicklung der Hafenlasten in der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes (3.) aufgezeigt werden. In Punkt 4 schließt sich eine Auseinandersetzung mit dem Verhandlungsprozess zur Verabschiedung eines Maßstäbengesetzes an, bevor unter Punkt 5 die Neuregelung der Hafenlastenabgeltung ab dem Jahr 2005 vorgestellt wird. Schließlich werden unter Punkt 6 weitere gemeinsame Handlungsfelder für den Bund und die Küstenländer aufgezeigt.

### 1. Historische Entwicklung der Hafenlasten im Finanzausgleich

Bereits nach § 63 FAG aus dem Jahre 1923 galten die Häfen Hamburg und Bremen als Unternehmungen der Länder mit Bedeutung für das gesamte Reichsgebiet. Sie wurden vom Reich mit Zuschüssen in Höhe der Hälfte der von den beiden Ländern zu tragenden Hafenkosten dotiert.

Der Bundesgesetzgeber knüpfte zunächst an diese Praxis an, indem er weiterhin die Seehafenlasten der Hansestädte Bremen und Hamburg in Form von vertikalen Zuweisungen bezuschusste.

Ab dem Jahr 1950 wurde die Möglichkeit eröffnet, die Seehafenlasten im Rahmen des Finanzausgleichs unter den Ländern (horizontaler Finanzausgleich) von den Steuereinnahmen abzusetzen. Seither ist die Finanzierung der Seehäfen allein in den Zuständigkeitsbereich der Länder übergegangen. Dabei wurden zunächst Pauschalbeträge - ähnlich der heute gültigen Regelung - von der Finanzkraft der Länder Bremen und Hamburg abgesetzt. 1955 bis 1957 wurde der Abgeltungsbetrag auf fünf Prozent der Steuereinnahmen der beiden Seehafenländer festgesetzt. Damit sollte die Höhe der Seehafenlastenabgeltung dynamisiert werden. Nach nur drei Jahren wurde diese Regelung allerdings wieder aufgegeben, da objektiv keine Parallelität zwischen der Entwicklung der Steuereinnahmen auf der ei-

nen Seite und der Entwicklung der Hafenlasten auf der anderen Seite bestand.

1958 kehrte der Gesetzgeber zu dem bewährten System einer pauschalen Abgeltung (Zuschussbedarf zur Hafenunterhaltung in voller Höhe + etwa 2/3 der Bauausgaben als Erneuerungsausgaben) zurück. Gleichzeitig wurde die Sonderbelastung Niedersachsens erstmals im Finanzausgleich berücksichtigt. Ausschlaggebend für die Berücksichtigung war (anders als bei Bremen und Hamburg) nicht die Erheblichkeit der Belastung des öffentlichen Haushaltes durch die Hafenausgaben, sondern die besondere Bedeutung des Seehafens Emden als Einfuhrhafen des rheinisch-westfälischen Industriegebietes. Den übrigen Seehäfen in Niedersachsen und Schleswig-Holstein wurde seinerzeit weder eine Erheblichkeit für den jeweiligen Landeshaushalt noch eine besondere Bedeutung für die Wirtschaft attestiert.

Im Jahr 1987 wurden die Beträge für alle begünstigten Länder angehoben und damit der jeweiligen tatsächlichen Entwicklung der Nettohafenkosten angepasst. Der Abgeltungsbetrag für das Land Bremens stieg von 12,8 Mio. Euro auf den derzeit gültigen Betrag von 46 Mio. Euro.

Tabelle I: Entwicklung der Hafenlastenabgeltung im FAG seit 1950 in Mio. Euro

Jahr	Hamburg	Bremen	Niedersachsen	Mecklenburg-Vorpommern	Schleswig-Holstein	Insgesamt
1950	11,2	6,6				17,9
1951 - 1952	12,3	6,1				18,4
1953 - 1954	18,4	7,3				25,7
1955	21,2	5,8				27,0
1956	25,0	7,2				32,2
1957	28,2	7,6				35,8
1958 - 1986	28,1	12,8	3,1			44,0
1987 - 1994	72,6	46,0	9,2			127,8
1995 - 2004	72,6	46,0	9,2	25,6		153,4
2005 - 2019	21,0	10,7	2,0	2,6	2,0	38,3

Quelle: Bis 1958: Deutscher Bundestag: Drucksache 703 vom 3. Dezember 1958, S. 13 f; bis 2004: Das Finanzausgleichsgesetz in der jeweils gültigen Fassung; ab 2005: Artikel 9 Solidarpaketfortführungsgesetz -SFG (tritt 2005 in Kraft)

Mit der Integration der neuen Bundesländer in den Finanzausgleich wurde auch der Seehafen Rostock berücksichtigt. Das Land Mecklenburg-Vorpommern kann seit 1995 bei der Ermittlung der Finanzkraft einen Betrag in Höhe von 25,6 Mio. Euro absetzen.

## 2. Die Berücksichtigung der Hafenlasten im Finanzausgleich

Wie bereits in der Einleitung beschrieben, ist das auf Art. 107 Absatz 2 Grundgesetz beruhende FAG ein Ausgleich von Finanzkraft (Steuerkraft) zwischen Bund und Ländern (vertikaler Finanzausgleich) und unter den Ländern (horizontaler Finanzausgleich). Ausnahmsweise sieht § 7 Absatz 3 FAG einen durch das Bundesverfassungsgericht für ausdrücklich zulässig erklärten Abzug der Sonderbelastungen (siehe 5.), die einzelnen Ländern aus der Unterhaltung und dem Betrieb von Seehäfen entstehen, von den Steuereinnahmen vor.

§ 7 Absatz 3 FAG		
<i>Zur Abgeltung der Sonderbelastungen, die den Ländern Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen aus der Unterhaltung und Erneuerung der Seehäfen Bremen, Bremerhaven, Hamburg, Rostock und Emden erwachsen, werden von den Einnahmen nach den Absätzen 1 und 2</i>		
<i>des Landes Bremen</i>	<i>90.000.000 DM</i>	<i>[46.016.269 €]</i>
<i>des Landes Hamburg</i>	<i>142.000.000 DM</i>	<i>[72.603.447 €]</i>
<i>des Landes Mecklenburg-Vorpommern</i>	<i>50.000.000 DM</i>	<i>[25.564.594 €]</i>
<i>des Landes Niedersachsen</i>	<i>18.000.000 DM</i>	<i>[9.203.254 €]</i>
<i>abgesetzt.</i>		

Für das Land Bremen bedeutet dieses, dass rund 46 Mio. Euro bei den Steuereinnahmen zur Ermittlung der Finanzkraft abzusetzen sind. Diese Finanzkraftreduzierung führt im Regelfall bei einem Zahlerland (zum Beispiel Hamburg) zu geringeren Zahlungsverpflichtungen und für ein Nehmerland (zum Beispiel Bremen) zu erhöhten Zuweisungen aus dem Länderfinanzausgleich. Dieser Ansatz gewährleistet somit nicht, dass dem Landeshaushalt Bremens auch tatsächlich 46 Mio. Euro zusätzliche Haushaltsmittel zufließen. Der Anteil, der von dieser berücksichtigungsfähigen Sonderbelastung zur Verfügung steht, ist tatsächlich kleiner. Welche Länder dabei in welcher Höhe die Hafenlasten tragen, wird durch die Relation der Finanzkraftmesszahlen der Länder zueinander bestimmt. Die Auswirkungen lassen sich beispielhaft für ein Jahr zeigen (siehe Tabelle II). Die Ergebnisse am Beispiel des Jahres 1999 verdeutlichen, dass dem Land Bremen nach Durchführung des Finanzausgleichs ohne eine Berücksichtigung von Hafenlasten 44 Mio. Euro weniger zur Verfügung stünden.

Die Zahlen belegen ferner, dass durch dieses System alle Länder an der Finanzierung der Hafenlasten beteiligt werden; auch diejenigen, die durch diese Regelung begünstigt sind. Durch die Berücksichtigung der Hafenlasten entstehen den übrigen Ländern Verluste in einer Größenordnung von 1 bis 2 Euro je Einwohner. Bemerkenswert ist dabei, dass das Land Niedersachsen einen Verlust in Höhe eines Euro je Einwohner zu verzeichnen hat, obwohl es ein durch die Regelung begünstigtes Land ist. Dies erklärt sich unter anderem daraus, dass Niedersachsen nur in geringem Umfang Hafenlasten geltend machen kann und in höherem Ausmaß an der Mitfinanzierung der übrigen Seehäfen beteiligt ist.

Gerade am Beispiel Niedersachsens haben Kritiker in der Vergangenheit oft versucht, die Systemwidrigkeit der Abgeltung von Hafenlasten im Finanzausgleich zu illustrieren. Streitgegenstand war auch immer wieder die Behauptung, dass kein Zusammenhang zwischen dem tatsächlichen Nutzen, den einzelne Länder aus der Bereitstellung von Seehafeninfrastruktur zögen und einer einwohnerorientierten Finanzierung bestünde.

Tabelle II: Gewinne und Verluste der Länder durch den Wegfall der Hafenlastenregelung im Finanzausgleich ermittelt auf der Grundlage der zweiten Verordnung zur Durchführung des FAGes im Ausgleichsjahr 1999

	in Mio. Euro	in Euro je Einwohner
Nordrhein-Westfalen	20	1
Bayern	13	1
Baden-Württemberg	14	1
Niedersachsen	5	1
Hessen	10	2
Sachsen	8	2
Rheinland-Pfalz	7	2
Sachsen-Anhalt	5	2
Schleswig-Holstein	5	2
Thüringen	4	2
Brandenburg	5	2
Mecklenburg-Vorpommern	-22	-12
Saarland	2	2
Berlin	8	2
Hamburg	-28	-16
Bremen	-44	-67

### 3. Die Abgeltung von Hafenlasten in der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts

Mit dem Urteil vom Juni 1986 befasste sich das Bundesverfassungsgericht erstmals mit dem FAG. Vorausgegangen waren Normenkontrollanträge mehrerer Länder zur Vereinbarkeit unterschiedlicher Regelungen mit der Verfassung. Die Anträge der Länder Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg richteten sich unter anderem auch gegen die Abgeltung der Hafenlasten im Finanzausgleich (§ 7 Abs. 3 FAG).

Der Zweite Senat des Bundesverfassungsgerichtes gelangte in seinem Urteil zu dem Ergebnis:

*"§ 7 Abs. 3 FAG ist mit dem Grundgesetz vereinbar. Zwar müssen bei der Ermittlung der unterschiedlichen Finanzkraft Sonderlasten einzelner Länder unberücksichtigt bleiben. Eine Ausnahme gilt jedoch für die Sonderbelastungen aus der Unterhaltung und Erneuerung von Seehäfen. Deren Berücksichtigung bei der Bestimmung der unterschiedlichen Finanzkraft der Länder hält sich im Rahmen der Gestaltungs- und Abgrenzungsbefugnis des Gesetzgebers, denn sie ist traditioneller Bestandteil der Regelung des FAG's zwischen den Ländern im deutschen Verfassungsrecht." (S. 413)*

[...]

*"Diese über 60jährige Tradition der Berücksichtigung von Hafenlasten im LFA erlaubt es dem Gesetzgeber, im Rahmen seiner Gestaltungs- und Abgrenzungsbefugnis bei der Bestimmung der Finanzkraft gemäß Art. 107 Abs. 2 Satz 1 GG die Belastung der Länder aus der Unterhaltung und Erneuerung ihrer Seehäfen anders als sonstige Sonderbedarfe einzelner Länder jeweils angemessen auszugleichen." (S. 414)*

[Auszüge aus dem Bundesverfassungsgerichtsurteil vom 24. Juni 1986]

*überprüfen, ob sich Art und Höhe der Abgeltung durch Sachgründe rechtfertigen lassen und das föderative Gleichbehandlungsgebot gewahrt ist. Ausweislich der Begründung des Bundesrates werden in § 7 Abs. 3 FAG für die Häfen Bremens und Hamburgs die Nettoausgaben für Bau- maßnahmen und die Nettobelastungen des Betriebes je zu 50 v.H. in Ansatz gebracht. Der hälftige Ansatz der Nettokosten wird zum einen dadurch gerechtfertigt, daß nur ein Teil des über die Seehäfen laufenden Außenhandels über die Grenzen der Länder reiche, in denen die Häfen belegen seien, zum anderen trage der Abschlag dem Umstand Rechnung, daß die Abgrenzung der Hafenlasten von allgemeinen Haushaltsbelastungen mit Unsicherheiten und Interpretationsschwierigkeiten verbunden sei (BTDrucks. 11/789, S. 11). Es ist*

*dem Gesetzgeber nicht verwehrt, auf einen solchen groben Billigkeitsmaßstab abzustellen, wenn dieser - wie beim Abstellen auf die Hälfte der Nettokosten - eine Gleichbehandlung aller Länder mit relevanten Häfen ermöglicht. Zu einer genaueren Berechnung - etwa im Hinblick auf die Eigeninteressenquote - ist der Gesetzgeber nicht verpflichtet." (S. 237)*

*[...]"  
Der Gesetzgeber ist auch nicht verpflichtet, die Hafenlasten in der Weise zu berücksichtigen, daß die Länder, in denen die Häfen belegen sind, nach Durchführung des Länderfinanzausgleichs um die Höhe des Ansatzes der Seehafenlasten besser stehen." (S. 237)*

*[Auszüge aus dem Bundesverfassungsgerichtsurteil vom 27. Mai 1992]*

Der Versuch der Klageländer, die Regelung für verfassungswidrig zu erklären, war somit gescheitert.

Kaum sechs Jahre später, am 27. Mai 1992, hatte das Bundesverfassungsgericht wieder über Teile des FAG zu entscheiden. Bezüglich der Hafenlastenregelung hat der Zweite Senat auf seine frühere Rechtsprechung verwiesen und die Regelung erneut dem Grunde nach und diesmal zusätzlich auch der Höhe nach für vereinbar mit dem Grundgesetz erklärt. Zur Begründung der Zulässigkeit der Hafenlastenabgeltung der Höhe nach führt das Gericht folgendes aus:

*„Wenn der Gesetzgeber, wozu er nicht verpflichtet ist, Seehafenlasten berücksichtigt, ist er weder zu ihrer genauen Berechnung noch zu ihrer vollen Abgeltung von Verfassungs wegen verpflichtet. Das Bundesverfassungsgericht hat daher lediglich zu*

Mit anderen Worten ist nach diesem Urteil die Pauschalisierung annähernd in Höhe der Hälfte der Nettohafenlasten, die seit 1958 im Finanzausgleich seine Anwendung findet und durch Berechnungen des Senators für Finanzen Bremen jährlich belegt wird, verfassungsrechtlich bestätigt worden.

Wiederum sechs Jahre später, im Juli 1998, reichten die Länder Baden-Württemberg und Bayern erneut Klagen gegen das FAG ein. Hessen legte im Januar 1999 eine eigene Klageschrift vor. Mit dem Urteil vom 11. November 1999 setzte sich das Bundesverfassungsgericht zum dritten Mal innerhalb weniger Jahre mit der Regelung der Hafenlasten im Finanzausgleich auseinander.

Wie in den bisherigen Entscheidungen stellte das Bundesverfassungsgericht bezüglich des gewählten Instrumentes (Abzug von der Finanzkraft) auf den historisch gewachsenen Ausnahmecharakter der Seehafenlasten ab. Mit seinem jüngsten Urteil hat das Bundesverfassungsgericht jedoch erstmals den potentiellen Kreis berücksichtigungsfähiger Sonderlasten erweitert und führt dazu aus:

*"Soweit in § 7 Abs. 3 FAG Sonderbelastungen berücksichtigt werden, die aus der Unterhaltung und Erneuerung von Seehäfen erwachsen, bedarf dieses einer Rechtfertigung. Eine solche läßt das Finanzausgleichsgesetz nicht erkennen. Sollte durch diese Regelung einem abstrakten Mehrbedarf Rechnung getragen werden können, der wegen der geographischen Lage nur Küstenländer belastet, so hat der Gesetzgeber zu prüfen, ob ähnliche Mehrbedarfe existieren, die dann ebenfalls berücksichtigt werden müßten."* (S. 53)

[Auszug aus dem Urteil des Bundesverfassungsgerichtes vom 11. November 1999]

Das Bundesverfassungsgericht brach also nicht mit seiner bisherigen Rechtsprechung, sondern verknüpfte die Fortführung des geltenden Rechtes mit weiteren Bedingungen.<sup>1</sup> Erstens wies es auf eine bislang fehlende tragfähige Rechtfertigung (Begründung) hin. Zweitens erteilte es dem Bundesgesetzgeber einen Prüfauftrag mit der Aufgabenstellung, weitere ähnliche Sonderbedarfe nachzuweisen beziehungsweise auszuschließen. Mit dieser Entscheidung hat das Gericht die Anforderungen für eine Fortführung der Regelung erhöht und den politischen Einigungsprozess erschwert.

#### 4. Die Hafencosten im Verhandlungsprozess zum Maßstäbengesetz

Die nebenstehend zitierte Entscheidungsformel des Bundesverfassungsgerichtsurteils vom 11. November 1999 gibt den Zeitrahmen für die Schaffung eines „Maßstäbengesetzes“ und eines neuen FAG's vor:

Das Bundesverfassungsgericht fordert den Bundesgesetzgeber auf, bis zum 31. Dezember 2002 ein Maßstäbengesetz zu beschließen, damit das

bestehende FAG übergangsweise bis Ende 2004 weiter gelten kann. Das neu zu schaffende Maßstäbengesetz entscheidet bereits über eine zukünftige Berücksichtigungsfähigkeit von Sonderlasten im FAG. Die Gegner einer weiteren Abgeltung der Hafencosten im FAG waren zum einen die Klageländer und zum anderen die Bundesregierung.

Bereits in der Stellungnahme vom 9. März 1999 zum Verfassungsgerichtsverfahren machte der Bund deutlich: „Die Bundesregierung hält die Berücksichtigung der Seehafenlasten bei der Bestimmung der Finanzkraft allerdings für verzichtbar.“<sup>2</sup> Auch im Gesetzentwurf zur Neuregelung des Finanzausgleichs ab

1995 hatte der Bund von einer Berücksichtigung der Seehafenlasten abgesehen, da die Verhältnisse der über die deutschen Seehäfen abzuwickelnden Verkehrsströme mit denen der 20er Jahre nicht mehr vergleichbar seien<sup>3</sup>. Die Länder haben jedoch damals den Erhalt der Regelung gegen den Bund durchgesetzt.

Am 29. Januar 2000 legte die Bundesregierung einen Entwurf eines Maßstäbengesetzes vor. Darin hat der Bund im besonderen Teil der Begründung auf den folgenden Sachverhalt hingewiesen:

„Im Fall der Seehafenlasten sind sicherlich eine Reihe von Sonderlasten denkbar, die auch einen Bezug zu ihrer geografischen Lage haben und

*"Das Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern vom 23. Juni 1993 (Bundesgesetzblatt I Seite 944 <977>), zuletzt geändert durch Artikel 1 Drittes Gesetz zur Änderung des Finanzausgleichsgesetzes und Gesetz zur Änderung des Gemeindefinanzreformgesetzes vom 17. Juni 1999 (Bundesgesetzblatt I Seite 1382), gilt in seiner gegenwärtigen Fassung als Übergangsrecht fort, längstens bis zum 31. Dezember 2004, und bis zu diesem Zeitpunkt nur dann, wenn der Gesetzgeber rechtzeitig - spätestens bis zum 31. Dezember 2002 - die nach Maßgabe der Gründe notwendigen verfassungskonkretisierenden und verfassungsergänzenden allgemeinen Maßstäbe für die Verteilung des Umsatzsteueraufkommens und für den Finanzausgleich einschließlich der Bundesergänzungszuweisungen (Artikel 106, 107 des Grundgesetzes) bestimmt."* (S. 3)

[Auszug aus dem Bundesverfassungsgerichtsurteil vom 11. November 1999]

<sup>1</sup> Auch das Kurzzutachten von Herrn Prof. Dr. Joachim Wieland: „Verfassungsrechtliche Zulässigkeit der Berücksichtigung von Hafencosten im Länderfinanzausgleich“ kommt zu dem Ergebnis: „Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist die Absetzung der Hafencosten von den Einnahmen der Küstenländer im Länderfinanzausgleich auch weiterhin verfassungsrechtlich zulässig.“

<sup>2</sup> Bundesminister der Finanzen: Stellungnahme zum Bundesverfassungsgerichtsverfahren vom März 1999, S. 13

<sup>3</sup> vgl. ebenda, S. 14

somit den Seehafenlasten mehr oder weniger ähnlich sind. Gleiches dürfte für andere Arten von Sonderlasten gelten. Da somit eine sachgerechte Abgrenzung bestimmter Sonderlasten gegenüber ähnlichen Sonderlasten nahezu unmöglich sein dürfte, ist der Gestaltungsspielraum des Gesetzgebers des Finanzausgleichsgesetzes infolge des Maßstabes der Gleichbehandlung stark eingeschränkt.“<sup>4</sup>

An dieser Stelle wird die Tragweite der jüngsten Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes nochmals deutlich herausgestellt. Die Regelung ist nach der Rechtsprechung weiterhin zulässig und begründbar, jedoch wird zumindest die Benennung und Abgrenzung zu ähnlichen Sonderlasten von der Bundesregierung als problematisch angesehen.

Parallel zur Arbeit der Bundesregierung an einem Entwurf eines Maßstäbengesetzes bereiteten die im „11-Länder-Kreis“ verbundenen Länder Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein ihre gemeinsame Strategie zur Umsetzung des Verfassungsgerichtsurteils vom 11. November 1999 vor. Gemeinsam wurde ein eigener Entwurf eines Maßstäbengesetzes einschließlich Begründung verfasst.

Dieser eigenständige Entwurf wurde Bestandteil der Stellungnahme des Bundesrates zum Gesetzentwurf des Bundes. Der 11-Länder-Entwurf sah den nebenstehenden Maßstab für eine Fortführung der Abgeltung der Hafencosten vor.

Mit dieser Formulierung wäre eine Regelung der Hafencosten im Länderfinanzausgleich über das Jahr 2004 hinaus auf die bisherige Weise möglich gewesen. Sie enthält jedoch auch die vom Bundesverfassungsgericht geforderte Öffnung für ähnliche Mehrbedarfe.

Letztendlich hat sich im politischen Verhandlungsprozess

der Vorschlag des „11-Länder-Kreises“ zwar nicht durchsetzen können, aber die Aufrechterhaltung der Forderung bis zur letztlichen Einigung wird für Bremen insgesamt zu einem verbesserten Ergebnis im Finanzausgleich ab 2005 führen. Gleichzeitig konnten Regelungen mit einer erheblicher Bedeutung für das Land gesichert werden.

Darunter seien hier die Einwohnerwertung der Stadtstaaten und die Bundesergänzungszuweisungen wegen überdurchschnittlich hoher Kosten politischer Führung genannt. Zugeständnisse hat Bremen hingegen bei der Neuregelung des Umsatzsteuervorwegausgleichs gemacht.

Bremen wird bei der Ermittlung der „eigenen“ Finanzausstattung eine verminderte Finanzkraft ausweisen, dieses wird zwangsläufig zu erhöhten Zuweisungen führen, obwohl das Land nicht tatsächlich wirtschafts- und finanzschwächer geworden ist.

Bremen hat am 13. Juli einem Maßstäbengesetz ohne entsprechende Regelungen zu den Hafencosten zugestimmt.

*„§ 15 Maßstäbe für die Finanzkraftmeßzahl [...]“*

*(2) Zur Abgeltung abstrakter Mehrbedarfe, die einzelne Länder aufgrund vorgegebener, durch eigene Entscheidung nicht veränderbarer, insbesondere geographischer Eigenarten im Interesse aller Länder tragen und deren Umfang und Bedeutung eine Beteiligung aller Länder rechtfertigt, sind im Finanzausgleichsgesetz Abzüge von der Summe der Einnahmen nach Abs. 1 vorzusehen. Ein berücksichtigungsfähiger abstrakter Mehrbedarf liegt nur dann vor, wenn der Haushalt des Landes durch die den Mehrbedarf verursachende Einrichtung im Saldo von Einnahmen und Ausgaben nachweislich belastet wird. Die tatsächlichen Voraussetzungen abstrakter Mehrbedarfe sind durch die betroffenen Länder darzulegen. Über ihre Berücksichtigung entscheidet grundsätzlich das Finanzausgleichsgesetz, das auch die Höhe der Abzüge sowie die im Abstand von acht Jahren vorzunehmende periodische Überprüfung regelt. Abzüge sind insbesondere bei den Ländern vorzunehmen, die abstrakte Mehrbedarfe aus der Unterhaltung und Erneuerung von Seehäfen (Seehafenlasten) tragen. Sofern vergleichbare abstrakte Mehrbedarfe in anderen Ländern nachweisbar sind, sind sie nach Grund und Höhe in angemessener Weise zu berücksichtigen.“*

[Auszug aus der Bundesratsstellungnahme zum Maßstäbengesetz vom 27.04.01 (Bundesrat Drucksache 161/01)]

<sup>4</sup> Entwurf eines Gesetzes über verfassungskonkretisierende allgemeine Maßstäbe für die Verteilung des Umsatzsteueraufkommens, für den Finanzausgleich unter den Ländern sowie für die Gewährung von Bundesergänzungszuweisungen (Maßstäbengesetz - MaßstG -) der Bundesregierung vom 29. Januar 2000, S. 47.

Dazu formulierte der Bremer Bürgermeister Hartmut Perschau in seiner Bundesratsrede zum Maßstäbengesetz:

*"Mit jedem Kompromiss geht aber einher, dass alle an ihm Beteiligten im Verlauf des Einigungsprozesses Zugeständnisse gemacht haben, um zu einem tragfähigen Ergebnis zu gelangen. Dies gilt auch für die Freie Hansestadt Bremen.*

*Nach Auffassung der Freien Hansestadt Bremen hat das Bundesverfassungsgericht mit seinem Urteil vom 11. November 1999 die Abgeltung von Seehafenlasten im System des Länderfinanzausgleichs im engeren Sinn in keiner Weise in Frage gestellt, sondern dem Gesetzgeber lediglich aufgegeben, ihre Abzugsfähigkeit neu zu begründen. Wir sind diesem Auftrag nachgekommen. Gleichwohl haben wir unbeschadet unserer Rechtsauffassung zugestimmt, dass die Abgeltung von Seehafenlasten keiner Regelung im Maßstäbengesetz zugeführt wurde, sondern künftig zu einem Teil außerhalb des Systems des Länderfinanzausgleichs durch die Ländergesamtheit erfolgt."*

[Auszug aus der Bundesratsrede des Bremer Bürgermeisters Hartmut Perschau vom 13. Juli 2001 zum Maßstäbengesetz]

menhang mit der Übernahme des Fonds „Deutsche Einheit“ durch den Bund.

Für die gesetzliche Umsetzung der Verteilung der Hafenlasten außerhalb des bundesstaatlichen Finanzausgleichs stehen Bund und Ländern nur eine begrenzte Anzahl von verfassungsrechtlich zulässigen Instrumenten zur Verfügung. Neben dem Finanzausgleich lässt die Finanzverfassung die Gemeinschaftsaufgaben (Artikel 91a und Artikel 91b Grundgesetz) und die Investitionshilfen (Artikel 104a Absatz 4 Grundgesetz) zu.

Das letztgenannte Instrument liegt dem neuen Gesetz über Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104a Abs. 4 des Grundgesetzes an die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern,

Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein für Seehäfen (siehe Anlage 1) zugrunde.

## 5. Neuregelung der Abgeltung von Hafenlasten ab dem Jahr 2005

Den Durchbruch für eine allseitige Verständigung brachte die Sonderkonferenz der Ministerpräsidenten der Länder vom 21./22. Juni 2001. Sie fasste einen Beschluß, nach dem die Hafenlasten in einer Größenordnung von 38,346 Mio. Euro für die bisher berücksichtigten Häfen außerhalb des Finanzausgleichs geregelt und von der Ländergesamtheit getragen werden sollten.

Diese Summe wurde in Anlehnung an die von den Ländern Hamburg, Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein ermittelten Nettohafenlasten der Jahre 1997 bis 1999 als politischer Kompromiss bestimmt. Die gewählten Beträge entsprechen einem Anteil von rund 10 Prozent der von den einzelnen Ländern ermittelten durchschnittlichen Nettohafenlasten der Jahre 1997 bis 1999 (für Bremen siehe Tabelle III). Die Aufbringung der Mittel erfolgt zu Lasten der Ländergesamtheit durch eine entsprechende Erhöhung des von den Ländern zu zahlenden Umsatzsteuerfestbetrages im Zusam-

**Tabelle III: Entwicklung der Nettohafenlasten des Landes Bremen von 1989 bis 1999 in 1000 Euro**

<u>Jahr</u>	<u>Originäre Hafeneinnahmen</u>	<u>Originäre Hafenausgaben</u>	<u>(Netto-) Anteile anderer Bereiche</u>	<u>Nettohafenlasten</u>
<b>1989</b>	44.393	104.814	15.179	75.600
<b>1990</b>	44.558	108.069	17.000	80.511
<b>1991</b>	46.729	120.551	17.306	91.128
<b>1992</b>	42.155	117.369	19.852	95.066
<b>1993</b>	39.876	117.973	18.746	96.843
<b>1994</b>	37.806	107.424	20.255	89.873
<b>1995</b>	38.283	108.718	22.398	92.833
<b>1996</b>	37.285	91.796	22.680	77.191
<b>1997</b>	36.821	114.369	23.274	100.822
<b>1998</b>	40.079	125.449	23.017	108.387
<b>1999</b>	46.297	136.991	24.185	114.879
<b>Durchschnitt 97 bis 99</b>				<b>108.029</b>

Quelle: Der Senator für Finanzen Bremen: Berechnung der Hafenlasten 1989 bis 2005 (Stand: August 2001)

Diesem Gesetz haben Bund und alle Länder zugestimmt (Artikel 9 Solidarpaketfortführungsgesetz -SFG).

Artikel 104a Absatz 4 Grundgesetz

*Der Bund kann den Ländern Finanzhilfen für besonders bedeutsame Investitionen der Länder und Gemeinden (Gemeindeverbände) gewähren, die zur Abwehr einer Störung des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichts oder zum Ausgleich unterschiedlicher Wirtschaftskraft im Bundesgebiet oder zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums erforderlich sind. Das Nähere, insbesondere die Arten der zu fördernden Investitionen, wird durch Bundesgesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, oder auf Grund des Bundeshaushaltsgesetzes durch Verwaltungsvereinbarung geregelt.*

Dabei stellt das Gesetz auf den in Artikel 104a Absatz 4 Grundgesetz an dritter Stelle genannten Förderzweck (Förderung des wirtschaftlichen Wachstums) ab. Das Land Bremen wird bis 2019 aus dieser Neuregelung jährlich einen Betrag in Höhe von rund 10,7 Mio. Euro für Maßnahmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Infrastruktur von Seehäfen wie den Bau oder Ausbau von Hafenanlagen, von Verkehrswegen und öffentlichen Verkehrsflächen erhalten.

Durch das ab 2005 gültige neue Gesetz auf der Basis des Artikel 104a Absatz 4 Grundgesetz werden sich für den Vollzug der Hafenlastenabgeltung Änderungen ergeben. Grundsätzlich können beim Bund nur noch Mittel abgerufen werden, die dem festgelegten Förderzweck dienen. Die Bundesmittel stehen ausschließlich für eine anteilige Begleichung fälliger Zahlungen für besonders bedeutsame Investitionen im Bereich der Seehäfen zur Verfügung. Das Land Bremen muss sich an diesen Investitionsausgaben mit 10 Prozent beteiligen.

In einem Entwurf einer Verwaltungsvereinbarung zur Durchführung dieses Gesetzes werden die gesetzlichen Regelungen weiter konkretisiert. Die Verwaltungsvereinbarung befand sich zum Zeitpunkt der Drucklegung noch im Entwurfsstadium.

## 6. Seehäfen als gemeinsame Aufgabe von Bund und Ländern

Die Bundesregierung und alle Länder haben durch die Zustimmung zum Artikel 9 SFG die herausragende Bedeutung deutscher Seehäfen für die gesamte Volkswirtschaft anerkannt. Die Küstenländer

haben gemeinsam mit dem Bund im Rahmen der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren am 22. Februar 1999 in Kiel gemeinsam ein Konzept „Seehafen-Plattform“ beschlossen. Darin wird die große regionale und volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen Seehäfen als Schnittstelle des Land- und Seeverkehrs, als maritimes Dienstleistungszentrum und Industriestandort hervorgehoben. Sie sind für die außenhandelsorientierte Volkswirtschaft sowie für die Beschäftigung und Wertschöpfung unverzichtbar. Vom gesamten seewärtigen Außenhandel (372 Mio. Tonnen) wurden im Jahre 1997 45 Prozent über die deutschen Seehäfen abgewickelt. Gemessen am gesamten deutschen Außenhandelsvolumen entspricht dieses rund 23,5 Prozent.

Bund und Küstenländer beurteilen die Seehäfen in ihrer Funktion als Dienstleister und Industriestandort als bedeutenden Motor für die Entwicklung einer ganzen Region. Rund 300.000 Arbeitsplätze sind in der deutschen Küstenregion direkt oder indirekt von den Seehäfen abhängig. Sie tragen maßgeblich zur Sicherung und Stärkung von Beschäftigung, Einkommen und Steuerkraft in Deutschland bei und fördern die stabile Wirtschaftsentwicklung in den Küstenländern. Bund und Küstenländer sind sich jedoch auch darin einig, dass es innerhalb der Europäischen Union gleiche Wettbewerbschancen geben muss:

*"Dem mit der Globalisierung und der Fortentwicklung des europäischen Binnenmarktes verbundenen Wettbewerbs- und Anpassungsdruck sind die deutsche Hafenwirtschaft und die mit ihr verbundenen Wirtschaftszweige nur gewachsen, wenn gleiche Rahmenbedingungen für einen fairen Seehafenwettbewerb in Europa hergestellt und gesichert werden. Zu diesem Zweck wird der Bund mit Unterstützung der Küstenländer auf EU-Ebene unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips die notwendigen Initiativen ergreifen oder unterstützen, um die Interessen der deutschen Seehäfen zu wahren." (S. 7)*

[Auszug: "Gemeinsame Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik"]

Ein weiterer Grund für eine Beteiligung des Gesamtstaates an den Seehafeninvestitionen besteht darin, dass sich der Nutzen auf alle Länder verteilt. Trotz mehrmaliger erfolgloser Attacken der „finanzstarken“ Länder gegen eine Abgeltung der Hafenlasten gibt es weiterhin eine Beteiligung aller Länder an den Hafenlasten. Alle Bundesländer



profitieren von der Existenz deutscher Seehäfen (siehe Anlage 2: Tabelle IV und V). Demnach hat sich für das Gebiet der alten Bundesländer (Gebiet A) der Wert des Ein- und Ausfuhrvolumens in den Jahren von 1980 bis 2000 verdoppelt. Auffällig ist dabei, dass die Länder Bayern (Verfünffachung des Ein- und Ausfuhrwertes) und Baden-Württemberg (Verdreifachung des Ein- und Ausfuhrwertes) den größten Nutzen aus den Bremischen Seehäfen ziehen. Trotzdem haben sich diese Länder in der Vergangenheit wiederholt gegen die Hafencostenregelung im Finanzausgleich ausgesprochen, obwohl ihnen daraus lediglich ein Mitfinanzierungsanteil in Höhe von etwa einem Euro je Einwohner erwächst.

Nur gemeinsam mit allen Ländern und dem Bund können die Küstenländer auch weiterhin die großen Anstrengungen meistern. Es gilt im Gesamtinteresse aller Länder zu verhindern, dass die standortgebundene, auf hafengewirtschaftliche Aktivitäten wie Umschlag, Lagerung, Schiffsabfertigung etc. beruhende Wertschöpfung in das europäische Ausland verlagert wird. Die daraus resultierenden Steuermindereinnahmen führten letztlich bei Bund und Ländern zu Steuerausfällen (Verbundsteuern, Umsatzsteuerverteilung).

### **Ergebnis:**

Eine Beurteilung der Neuregelung der Hafencosten der Höhe nach könnte den Schluss nahelegen, die Freie Hansestadt Bremen habe schlecht verhandelt. Dieses Verhandlungsergebnis lässt sich jedoch nur im Zusammenhang mit den Gesamtauswirkungen der Neuregelung des FAG beurteilen. Gegenüber den Auswirkungen des gültigen FAG kann Bremen auf der Grundlage des neuen FAG und der Neuregelung der Hafencostenabgeltung im Jahr 2005 mit Mehreinnahmen in Höhe von rd. 28,6 Mio. Euro<sup>5</sup> rechnen.

Der Wegfall der Hafencosten im System des Länderfinanzausgleichs ist finanziell in vollem Umfang durch den neuen Ausgleichstarif kompensiert worden. Zusätzlich konnte erreicht werden, dass durch die Neuregelung außerhalb des Finanzausgleichs trotzdem die Solidargemeinschaft nicht aus ihrer Verantwortung für die Häfen entlassen wurde. Eine funktionfähige Hafeninfrastruktur muß im ureigensten Interesse des Bundes und aller Bundesländer liegen.

Mit der Zustimmung zum Artikel 9 des (SFG) haben Bund und Länder und damit eben auch die Klugeländer Bayern, Baden-Württemberg und Hessen ihre Verpflichtung zur Beteiligung an den Hafeninvestitionen anerkannt. Als neues Finanzierungsinstrument wurde eine Regelung auf der Grundlage des Art. 104a Absatz 4 Grundgesetz gewählt. Für die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet sind diese vertikalen Finanzierungswege der Finanzverfassung von elementarer Bedeutung. Im Hinblick auf die Zielsetzungen der „Modernisierung der bundesstaatlichen Ordnung“ gilt es, diesem Sachverhalt Rechnung zu tragen.

Klar ist aber auch, dass eine zehn-prozentige Beteiligung der Solidargemeinschaft für einen geordneten leistungsfähigen Ausbau der norddeutschen Seehäfen nicht ausreichend ist. Weder die Investitionen noch die laufenden Ausgaben von Projekten wie dem Bau des Containerterminal IV in Bremerhaven oder dem Bau eines Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven sind für die bevölkerungsschwachen Küstenländer allein finanzierbar.

Solange es keinen fairen europäischen Wettbewerb insbesondere mit den niederländischen und belgischen Häfen Rotterdam und Antwerpen gibt, ist die kostendeckende Aufrechterhaltung von Seehäfen für ein einzelnes Bundesland nicht möglich. Auch bei der Lösung dieses Problems stehen die Bundesregierung und die Solidargemeinschaft in der Pflicht.

<sup>5</sup> Berechnung des Senators für Finanzen auf der Basis der regionalisierten Steuerschätzung vom Mai 2001 für das Jahr 2005.

## Anlage 1:

Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages  
(Drucksache 999/01 vom 30.11.01)

Gesetz zur Fortführung des Solidarpaktes, zur Neuordnung des bundesstaatlichen Finanzausgleichs und zur Abwicklung des Fonds „Deutsche Einheit“ (Solidarpaktfortführungsgesetz - SFG)

### Artikel 9

Gesetz über Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104a Absatz 4 des Grundgesetzes an die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein für Seehäfen

#### § 1

(1) Der Bund gewährt den Ländern Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein bis zum Jahr 2019 Finanzhilfen für besonders bedeutsame Investitionen im Bereich der Seehäfen, insbesondere für Maßnahmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Infrastruktur von Seehäfen wie den Bau oder Ausbau von Hafenanlagen, von Verkehrswegen und öffentlichen Verkehrsflächen, in Höhe von jährlich insgesamt 38 346 000 Euro.

(2) Von dem Jahresbetrag nach Absatz 1 erhalten die Länder

Bremen	10 737 000 Euro,
Hamburg	20 963 000 Euro,
Mecklenburg-Vorpommern	2 556 000 Euro,
Niedersachsen	2 045 000 Euro,
Schleswig-Holstein	2 045 000 Euro.

#### § 2

(1) Die Finanzhilfen des Bundes betragen 90 vom Hundert der förderungsfähigen Ausgaben.

(2) Von einem Land in einem Jahr nicht abgerufene Bundesmittel können in den Folgejahren bei Bedarf abgerufen werden.

#### § 3

Die Einzelheiten des Verfahrens zur Durchführung dieses Gesetzes werden durch Verwaltungsvereinbarung geregelt.

## Begründung:

Zu Artikel 9

Nach Beschlüssen des Deutschen Bundestages vom 5. Juli 2001 und des Bundesrates vom 13. Juli 2001 sollen die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein Beträge für Hafensteuern in

Höhe von jährlich insgesamt rund 38,3 Mio. Euro (75 Mio. DM) erhalten. Zur Umsetzung dieser Beschlüsse gewährt der Bund den betreffenden Ländern auf der Grundlage des Artikel 104a Abs. 4 GG bis zum Jahr 2019 Finanzhilfen in Höhe von jährlich insgesamt rund 38,3 Mio. Euro (75 Mio. DM) zur Förderung von Investitionen im Bereich der Seehäfen. Die Regelung berücksichtigt die Abschaffung der bisherigen, traditionell bedingten Einbeziehung von Lasten aus Unterhaltung und Erneuerung von Seehäfen in den horizontalen Länderfinanzausgleich im Rahmen der Neuordnung des bundesstaatlichen Finanzausgleichs. Die Aufbringung der Mittel erfolgt zu Lasten der Ländergesamtheit durch entsprechende Erhöhung des von den Ländern zu zahlenden Umsatzsteuerfestbetrages im Zusammenhang mit der Übernahme des Fonds "Deutsche Einheit" durch den Bund.

Zu § 1

Zu Absatz 1

Die Finanzhilfen werden den betroffenen Ländern zur Förderung wirtschaftlichen Wachstums gewährt (Artikel 104a Abs. 4 Satz 1, 3. Alternative). Sie dienen der Finanzierung von Investitionen zur Erhaltung bzw. Verbesserung der Qualität der Seehäfen im Hinblick auf ihre spezifische Funktion als Standort maritimer Wirtschaftszweige (Schiffbau, Fischereiwirtschaft). Die Finanzhilfen werden befristet bis zum Jahr 2019 geleistet.

Zu Absatz 2

Die Vorschrift regelt die Verteilung der Finanzhilfen auf die einzelnen Länder. Sie orientiert sich an von den jeweiligen Ländern ermittelten Ausgaben für ihre Seehäfen und entspricht der in der Anlage zu den Entschlüssen des Deutschen Bundestages vom 5. Juli 2001 und des Bundesrates vom 13. Juli 2001 insoweit aufgeführten Verteilung.

Zu § 2

Investitionsmaßnahme des Landes und eröffnet die Möglichkeit, nicht abgerufene Mittel auf das Folgejahr zu übertragen.

Zu § 3

Die Regelungen der Durchführung des Gesetzes im einzelnen bleibt einer Verwaltungsvereinbarung vorbehalten.

---

Autor: Heinz Wübbenhorst (Referent beim Senator für Finanzen der Freien Hansestadt Bremen)

## Anlage 2

### Der Außenhandel über die Bremischen Häfen nach Bestimmungsländern der Bundesrepublik Deutschland

Tabelle IV: Einfuhr in Mio. Euro

nach	1980	1985	1990	1995*	1996*	1997*	1998*	1999*	2000*
Schleswig-Holstein	50	54	97	117	79	83	103	110	96
Hamburg	217	224	302	313	298	405	474	618	741
Niedersachsen	850	1.136	1.494	1.428	1.458	1.791	1.614	1.593	1.680
Bremen	3.396	5.938	5.076	4.920	4.912	5.522	4.959	4.904	5.184
Nordrhein-Westfalen	1.188	1.241	1.982	1.876	1.594	1.740	1.840	2.021	2.003
Hessen	517	605	591	621	531	712	728	713	683
Rheinland-Pfalz	150	143	216	95	124	122	107	138	156
Baden-Württemberg	517	663	719	1.075	890	938	1.167	1.170	1.384
Bayern	441	698	1.078	990	1.414	1.907	1.899	1.876	2.242
Saarland	34	39	54	35	30	23	74	80	92
Berlin (West)	37	55	107	124	2	2	3	126	120
gesamt Gebiet A	7.398	10.795	11.717	11.594	11.333	13.245	12.967	13.348	14.381
Brandenburg			7	35	39	18	27	38	
Mecklenburg-Vorp.			9	7	9	11	14	12	
Sachsen			45	62	73	106	93	118	
Sachsen-Anhalt			15	18	27	19	15	42	
Thüringen			13	19	29	37	49	78	
Berlin (Ost)			3						
gesamt Gebiet B			93	141	176	192	197	287	
Bundesrepublik insgesamt**			11.686	11.473	13.421	13.159	13.546	14.666	

Tabelle V: Ausfuhr in Mio. Euro

aus	1980	1985	1990	1995*	1996*	1997*	1998*	1999*	2000*
Schleswig-Holstein	74	122	195	137	147	205	200	165	173
Hamburg	97	141	151	196	142	186	128	134	130
Niedersachsen	2.221	2.098	2.081	2.158	1.674	1.975	2.303	2.807	3.355
Bremen	980	2.515	2.238	2.516	2.208	3.141	3.307	2.644	3.706
Nordrhein-Westfalen	4.401	1.120	4.712	3.666	3.625	3.759	3.437	2.559	3.023
Hessen	953	1.143	1.536	1.535	1.486	1.434	1.251	1.165	1.433
Rheinland-Pfalz	544	867	1.302	787	666	727	694	715	701
Baden-Württemberg	2.968	4.426	5.400	5.163	6.006	7.500	7.346	8.417	10.172
Bayern	1.986	4.251	4.720	5.419	5.749	6.879	7.639	7.992	9.598
Saarland	149	292	159	127	173	214	169	140	190
Berlin (West)	161	147	146	405	185	322	217	338	401
gesamt Gebiet A	14.532	21.121	22.639	22.110	22.061	26.341	26.692	27.078	32.884
Brandenburg			59	50	51	61	74	92	
Mecklenburg-Vorp.			10	12	12	19	43	36	
Sachsen			98	121	147	202	189	212	
Sachsen-Anhalt			75	120	135	135	129	129	
Thüringen			44	70	100	88	65	101	
Berlin (Ost)			8						
gesamt Gebiet B			292	372	444	506	501	571	
Bundesrepublik insgesamt**			22.402	22.433	26.785	27.197	27.578	33.454	

\* Seit 1993 sind Untererfassungen aufgetreten; \*\* Summe der Warenwerte, die eindeutig einzelnen Bundesländern zugeordnet wurden  
Quelle: <http://www.bremen-ports.de>

