



Sachstand

Wirtschaftsförderung bei Gesamthafenbetrieben

Wirtschaftsförderung bei Gesamthafenbetrieben

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 095/20
Abschluss der Arbeit: 11. September 2020
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

1. Fragestellung

Es stellt sich die Frage, ob Mittel der Schifffahrtförderung aus dem Einzelplan 12 des **Bundshaushaltsplans** dazu dienen können, Hafenbeschäftigte zu fördern. Ferner stellt sich die Frage, ob und unter welchen **rechtlichen Voraussetzungen** die Förderung sich auf Betriebe beschränken ließe, die unter das Gesetz über die Schaffung eines besonderen Arbeitgebers für Hafenarbeiter (Gesamthafenbetrieb) fallen.¹

2. Gesetzesgrundlage bei Wirtschaftsförderung

Wirtschaftsförderung bedarf einer gesetzlichen Grundlage. Der **Vorbehalt des Gesetzes** folgt als Teil des Rechtsstaatsprinzips aus Art. 20 GG und beinhaltet, dass staatliches Verhalten in bestimmten grundlegenden Bereichen durch ein förmliches Gesetz legitimiert wird.² Nach der Wesentlichkeitstheorie hat der Gesetzgeber alle grundrechtsrelevanten Bereiche selbst durch Parlamentsgesetz zu regeln.³

Daher ist zumindest eine Grundlage im **Haushaltsgesetz** in Form einer zweckbestimmten Ausweisung der Mittel erforderlich.⁴ Fehlt es an einer solchen Grundlage, benötigt es ein **Subventionsgesetz**. Ferner ist ein spezifisches Subventionsgesetz auch dann ausnahmsweise notwendig, wenn eine Subvention ausnahmsweise für einen Drittbetroffenen einen Grundrechtseingriff darstellt;⁵ dies gilt in diesem Fall unabhängig von der etwaigen (zusätzlichen) Ausweisung im Haushaltsgesetz.

In jedem Fall dürfte eine Förderung zu keiner **willkürlichen** Ungleichbehandlung führen:

„Bei der gewährenden Staatstätigkeit hat der Gesetzgeber **weitgehende Freiheit** darüber zu entscheiden, welche Personen oder Unternehmen durch finanzielle Zuwendungen des Staates gefördert werden sollen [...]. Zwar bleibt er auch hier an den Gleichheitssatz gebunden. Das bedeutet aber nur, dass er seine Leistungen nicht nach unsachlichen Gesichtspunkten verteilen darf. Sachbezogene Gesichtspunkte stehen ihm in weitem Umfang zu Gebote, solange die Regelung sich nicht auf eine der Lebenserfahrung geradezu widersprechende Würdigung der jeweiligen Lebenssachverhalte stützt [...].“⁶

1 <https://www.gesetze-im-internet.de/ghfbetrg/GHfBetrG.pdf>.

2 Dieser Absatz ist der Ausarbeitung WD 5 - 3000 - 093/08, S. 5 entnommen (Rechtliche Zulässigkeit finanzieller Unterstützung aus dem Bundshaushalt für die Errichtung und den Ausbau von Autohöfen). Die Quellen sind nicht aktualisiert. Wesentliche inhaltliche Änderungen haben sich jedoch nicht ergeben.

3 Maurer, Allgemeines Verwaltungsrecht, 2006, § 6, Rnr. 10 ff. m.w.N. zur ständigen Rechtsprechung.

4 BVerwGE 58, 45 (48).

5 Jarass/Pieroth, GG, 2007, Art. 20, Rnr. 49.

6 BVerfGE 122, 1 (23).

Das soziale Anliegen gesicherter Arbeitsverhältnisse ließe sich als Anknüpfungspunkt für einen **sachlichen Grund** der gezielten Förderung von Gesamthafenbetrieben ansehen. Im Übrigen ist dies Frage der weiteren detaillierten Ausgestaltung eines künftigen Gesetzes.

Die **Finanzierungskompetenz** des Bundes nach Art. 104a Abs. 1 GG für die Wirtschaftsförderung von Häfen ließe sich wohl an das Arbeitsrecht anlehnen (Art. 72 Abs. 1 Nr. 12 GG)⁷ oder unter Umständen auch an die Bundeskompetenz für Bundeswasserstraßen.⁸

7 Löwisch/Rieble, Tarifvertragsgesetz, 4. Auflage 2017, Rn. 345: „Das BAG [Bundesarbeitsgericht] ordnet den Gesamthafenbetrieb richtig als gemeinsame Einrichtung der Tarifvertragsparteien ein“.

8 Umstritten: Erbguth, Häfen zwischen Bund und Ländern: infrastruktureller Befund und Fortentwicklung, DÖV 2017, 187.