

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf eines Gesetzes über den wasserwirtschaftlichen Ausbau an Bundeswasserstraßen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der Wasserrahmenrichtlinie

A. Problem und Ziel

Die Richtlinie 2000/60/EG (Wasserrahmenrichtlinie) trat am 22.12.2000 in Kraft und wurde durch die Novellierung des Wasserhaushaltsgesetzes von 2002 in deutsches Recht umgesetzt. Ein Ziel der Wasserrahmenrichtlinie ist es, bei Oberflächengewässern den guten ökologischen Zustand bzw. bei als künstlich oder erheblich verändert eingestuften Gewässern das gute ökologische Potenzial und den guten chemischen Zustand zu erreichen. Dieses Ziel der Wasserrahmenrichtlinie soll grundsätzlich spätestens bis Ende 2027 erreicht sein. Nach dem Stand von September 2016 erreichen in Deutschland unter den 8.995 Fluss-Wasserkörpern lediglich 799 den guten ökologischen Zustand, das entspricht einem Anteil von 8,2 Prozent. Von den 8.995 Wasserkörpern sind allerdings ca. 50 Prozent als künstlich oder erheblich verändert eingestuft. Aber auch hier ist die Abweichung von der Zielerreichung erheblich (Broschüre „Die Wasserrahmenrichtlinie – Deutschlands Gewässer 2015“

www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1968/publikationen/final_broschure_wasserrahm_enrichtlinie_bf_112116.pdf).

Bundeswasserstraßen sind sowohl Verkehrswege als auch Gewässer im wasserwirtschaftlichen Sinn. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ist nach Artikel 87 und 89 des Grundgesetzes (GG) hoheitlich für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen als Verkehrswege zuständig. Für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen als Gewässer sind nach Artikel 30 und 83 GG die Bundesländer zuständig. Die Erreichung der Ziele, welche die Wasserrahmenrichtlinie für die Oberflächengewässer setzt, ist innerhalb der von der Wasserrahmenrichtlinie gesetzten Fristen an den Bundeswasserstraßen unter Beibehaltung der Aufgabenverteilung absehbar kaum möglich. Ziel des Gesetzes ist es daher, zu einer Effizienzsteigerung bei der Umsetzung von Maßnahmen an den Bundeswasserstraßen beizutragen.

B. Lösung

Bund und Länder sind sich einig, dass die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie eine gesamtstaatliche Aufgabe ist, die nur im Zusammenwirken aller für Gewässer zuständigen Stellen erfolgreich bewältigt werden kann. An den Bundeswasserstraßen soll daher der Bund den wasserwirtschaftlichen Ausbau, soweit dieser zur Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie erforderlich ist, als Hoheitsaufgabe übernehmen. Damit lassen sich die Synergien zwischen verkehrlicher und wasserwirtschaftlicher Verwaltung der Bundeswasserstraßen vollumfänglich zugunsten der Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie nutzen.

C. Alternativen

Keine. Bei unveränderter Rechtslage blieben bei der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie an den Bundeswasserstraßen in Deutschland mögliche Synergien nicht genutzt und dadurch blieben mögliche Effizienzsteigerungen aus.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch das Gesetz entstehen beim Bund im Einzelplan 12 in dem betrachteten Zeitraum bis zum Jahr 2027 zusätzliche Haushaltsausgaben von 403.333.890 Euro, davon Personal- und Sachkosten 121.333.890 Euro und Investitionskosten 282.000.000 Euro. Es ergibt sich ein zusätzlicher Personalbedarf von 208 unbefristeten Stellen.

Davon fallen im Haushaltsjahr 2021 maximal 9.009.605 Euro an Personal- und Sachkosten an. Aufgrund der erst nach Inkrafttreten der Gesetzesänderung beginnenden Stellenbesetzung wird von einem geringeren Mittelbedarf im ersten Jahr ausgegangen. Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Im Haushaltsjahr 2022 fallen Personal- und Sachkosten von 12.409.534 Euro und Investitionskosten von 12.000.000 Euro, also insgesamt 24.409.534 Euro an. Im Haushaltsjahr 2023 fallen Personal- und Sachkosten von 18.128.067 Euro und Investitionskosten von 30.000.000 Euro, also insgesamt 48.128.067 Euro und ab dem Jahr 2024 fallen zusätzliche jährliche Haushaltsausgaben von 80.446.671 Euro an, davon 20.446.671 Euro Personal- und Sachkosten und 60.000.000 Euro Investitionskosten. Die vorgenannten Personal-, Sach- und Investitionskosten in den Jahren 2022 bis 2027 von insgesamt 394.324.285 Euro sind Gegenstand der Aufstellung des Haushalts 2022.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Das Gesetz verursacht für die Bürgerinnen und Bürger bis zum Jahr 2027 einen geringfügigen zusätzlichen jährlichen Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Das Gesetz verursacht für die Wirtschaft bis zum Jahr 2027 einen geringfügigen zusätzlichen jährlichen Erfüllungsaufwand.

Der gesamte wiederkehrende Erfüllungsaufwand unterliegt der „one in, one out“-Regel der Bundesregierung. Angesichts seines geringen Umfangs sind keine besonderen Ausgleichsmaßnahmen zur Begrenzung der Bürokratiekosten vorgesehen.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für den Bund entsteht voraussichtlich bis zum Jahr 2027 ein jährlicher Erfüllungsaufwand von etwa 72,9 Mio. Euro. Für die Länder entfällt voraussichtlich bis zum Jahr 2027 ein jährlicher Erfüllungsaufwand von etwa 72,9 Mio. Euro.

F. Weitere Kosten

Das Gesetz verursacht keine weiteren Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf eines Gesetzes über den wasserwirtschaftlichen Ausbau an Bundeswasserstraßen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der Wasserrahmenrichtlinie

Vom ...

Der Bundestag hat mit der Mehrheit seiner Mitglieder und mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

Das Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. die Binnenwasserstraßen des Bundes, auf denen ein Verkehr mit Güter- und Fahrgastschiffen oder Sport- und Freizeitschiffahrt mit Wasserfahrzeugen stattfindet; als solche gelten die in der Anlage 1 aufgeführten Wasserstraßen, dazu gehören auch alle Gewässerteile,

a) die mit der Bundeswasserstraße in ihrem Erscheinungsbild als natürliche Einheit anzusehen sind,

b) die mit der Bundeswasserstraße durch einen Wasserzufluss oder Wasserabfluss in Verbindung stehen und

c) die im Eigentum des Bundes,“.

b) Nach Absatz 1 werden folgende Absätze 2 und 3 eingefügt:

„(2) Unbeschadet der Regelung in Absatz 6 wird die seitliche Abgrenzung der Binnenwasserstraßen des Bundes durch die Uferlinie gebildet. Die Uferlinie ist die Linie des Mittelwasserstandes, bei staugeregelten Bundeswasserstraßen die Linie des Stauziels oder bei tidebeeinflussten Binnenwasserstraßen die Linie des mittleren Tidehochwasserstandes.

(3) Ufer einer Binnenwasserstraße des Bundes ist der Bereich zwischen der Uferlinie gemäß Absatz 2 und der Linie des mittleren Hochwasserstandes. Davon ausgenommen sind die tidebeeinflussten Binnenwasserstraßen, in denen das Ufer zwischen der Linie des mittleren Tideniedrigwasserstandes und der Linie des mittleren Tidehochwasserstandes verläuft. Befindet sich unterhalb der Linie des mittleren Hochwasserstandes oder des Tidehochwasserstandes eine Böschungskante als natürliche landseitige Abgrenzung, tritt diese an die Stelle der Linie des mittleren Hochwasserstandes.“

- c) Die bisherigen Absätze 2 bis 5 werden Absätze 4 bis 7.
- 2. In § 8 Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „§ 1 Absatz 4 Nummer 3“ durch die Wörter „§ 1 Absatz 6 Nummer 3“ ersetzt.
- 3. § 12 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „als Verkehrswege“ gestrichen.
- b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Ausbau sind die über die Unterhaltung hinausgehenden Maßnahmen

- 1. zur wesentlichen Umgestaltung einer Bundeswasserstraße, einer Kreuzung mit einer Bundeswasserstraße, eines oder beider Ufer, die die Bundeswasserstraße als Verkehrsweg betreffen,
- 2. zur Herstellung oder zur wesentlichen Umgestaltung von Einrichtungen oder von Gewässerteilen im Sinne des § 1 Absatz 6 Nummer 3,
- 3. zur wesentlichen Umgestaltung einer Binnenwasserstraße des Bundes (§ 1 Absatz 1 Nummer 1) oder ihrer Ufer (§ 1 Absatz 3) im Sinne des § 67 Absatz 2 Sätze 1 und 2 des Wasserhaushaltsgesetzes, soweit die Maßnahmen erforderlich sind, um die Bewirtschaftungsziele nach Maßgabe der §§ 27 bis 31 des Wasserhaushaltsgesetzes zu erreichen; hierzu gehören nicht Maßnahmen, die überwiegend zum Zwecke des Hochwasserschutzes oder der Verbesserung der physikalischen oder chemischen Beschaffenheit des Wassers durchgeführt werden.

Zu den Maßnahmen nach Satz 1 Nummer 3 gehören auch solche Maßnahmen, bei denen Gewässerteile nach § 1 Absatz 1 Nummer 1 letzter Halbsatz entstehen, die einen räumlichen Zusammenhang mit der Binnenwasserstraße aufweisen, auch wenn sie sich vor der Ausbaumaßnahme außerhalb des Ufers der Binnenwasserstraße befanden. Ausbaumaßnahmen nach Satz 1 Nummer 3 sind durchzuführen, soweit es die dort genannten Bewirtschaftungsziele nach Maßgabe der §§ 27 bis 31 des Wasserhaushaltsgesetzes erfordern. Für die Beseitigung einer Bundeswasserstraße gelten die Vorschriften über den Ausbau entsprechend.“

- c) Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„(7) Beim Ausbau einer Bundeswasserstraße nach Absatz 2 Satz 1 Nummern 1 und 2 oder beim Neubau einer Bundeswasserstraße sind die Bewirtschaftungsziele nach Maßgabe der §§ 27 bis 31 des Wasserhaushaltsgesetzes und in Linienführung und Bauweise Bild und Erholungseignung der Gewässerlandschaft sowie die Erhaltung und Verbesserung des Selbstreinigungsvermögens des Gewässers zu beachten. Die natürlichen Lebensgrundlagen sind zu bewahren. Bei Ausbaumaßnahmen nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 sind die Anforderungen nach § 67 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes zu beachten. Ausbau- oder Neubaumaßnahmen werden so durchgeführt, dass mehr als nur geringfügige Auswirkungen auf den Hochwasserschutz vermieden werden.“

- 4. Nach § 14b Absatz 1 Nummer 6 wird folgender neuer Satz 2 angefügt:

„Die Planfeststellung für einen Ausbau nach § 12 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 darf im Übrigen nur erfolgen, wenn die Voraussetzungen des § 68 Absatz 3 des Wasserhaushaltsgesetzes vorliegen.“

- 5. Nach § 31 Absatz 3 Satz 1 wird folgender neuer Satz 2 eingefügt:

„Eine Anzeige oder eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung ist ebenfalls nicht erforderlich für Benutzungen und für Anlagen an den Bundeswasserstraßen, welche am ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes nach Artikel 5] erstmals in Anlage 1 aufgenommen wurden, soweit die Benutzung oder Anlage vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes nach Artikel 5] in zulässiger Weise ausgeübt wurde oder rechtmäßig vorhanden war.“

6. In § 46 Satz 1 Nummer 1 werden die Wörter „nach § 1 Absatz 4 Nummer 1“ durch die Wörter „nach § 1 Absatz 6 Nummer 1“ ersetzt.

7. Nach § 56 Absatz 6 werden die folgenden Absätze 7 und 8 angefügt:

„(7) Wurde für eine Maßnahme nach § 12 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes nach Artikel 5] ein Verfahren zur Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen nach § 15 des Gesetzes über Umweltverträglichkeitsprüfung oder ein Planfeststellungsverfahren nach § 68 des Wasserhaushaltsgesetzes eingeleitet, so führt die zuständige Landesbehörde dieses Verfahren nach dem bis zum ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes nach Artikel 5] geltenden Recht fort.

(8) Sind dem bisherigen Träger einer Maßnahme nach § 12 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3, für die vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes nach Artikel 5] noch kein] Verfahren zur Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen nach § 15 des Gesetzes über Umweltverträglichkeitsprüfung oder ein Planfeststellungsverfahren nach § 68 des Wasserhaushaltsgesetzes eingeleitet worden ist, Kosten entstanden, so kann er hierfür keine Erstattung vom Bund verlangen.“

8. Die Anlage 1 erhält die aus dem Anhang zu diesem Gesetz ersichtliche Fassung.

Artikel 2

Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes

Das Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2254) geändert worden ist (WHG), wird wie folgt geändert:

Dem § 68 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Maßnahmen zur wesentlichen Umgestaltung einer Binnenwasserstraße des Bundes oder ihrer Ufer nach § 67 Absatz 2 Satz 1 und 2 führt, soweit sie erforderlich sind, um die Bewirtschaftungsziele nach Maßgabe der §§ 27 bis 31 zu erreichen, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes im Rahmen ihrer Aufgaben nach dem Bundeswasserstraßengesetz hoheitlich durch.“

Artikel 3

Folgeänderungen

(1) In Anhang 7 Teil 1 Nummer 1 Buchstabe c) Doppelbuchstabe aa) der BSI-Kritisverordnung vom 22. April 2016 (BGBl. I S. 958), die durch Artikel 1 der Verordnung

vom 21. Juni 2017 (BGBl. I S. 1903) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 1 Absatz 4 Nummer 1“ durch die Wörter „§ 1 Absatz 6 Nummer 1“ ersetzt.

(2) In § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Verkehrsflächenbereinigungsgesetzes vom 26. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2716), das zuletzt durch Artikel 22 des Gesetzes vom 23. Juli 2013 (BGBl. I S. 2586) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 1 Absatz 1 und 4“ durch die Wörter „§ 1 Absatz 1 und 6“ ersetzt.

(3) In § 2 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5 des Energieleitungsausbaugesetzes vom 21. August 2009 (BGBl. I S. 2870), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 1 Absatz 4“ durch die Wörter „§ 1 Absatz 6“ ersetzt.

(4) In § 4 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5 des Bundesbedarfsplangesetzes vom 23. Juli 2013 (BGBl. I S. 2543; 2014 I S. 148, 271), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 1 Absatz 4“ durch die Wörter „§ 1 Absatz 6“ ersetzt.

(5) In § 2 Nummer 20 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. März 2019 (BGBl. I S. 258), werden die Wörter „§ 1 Absatz 1 und Absatz 4“ durch die Wörter „§ 1 Absatz 1 und Absatz 6“ ersetzt.

(6) In § 1 Absatz 1 Nummer 1 des Schiffsunfalldatenbankgesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3118), das durch Artikel 23 des Gesetzes vom 24. Mai 2016 (BGBl. I S. 1217) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 1 Absatz 2“ durch die Wörter „§ 1 Absatz 4“ ersetzt.

Artikel 4

Evaluierung

Die Bundesregierung erstellt einen Bericht über den Fortschritt bei der Erreichung der Bewirtschaftungsziele nach den §§ 27 bis 31 des Wasserhaushaltsgesetzes an den Bundeswasserstraßen unter besonderer Betrachtung der Durchführung von Maßnahmen des Gewässerbaus nach § 12 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 des Bundeswasserstraßengesetzes. Die Bundesregierung bewertet auf Grundlage des Berichts die durch dieses Gesetz veranlasste Übertragung der Zuständigkeit auf die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Sie leitet den Bericht dem Deutschen Bundestag und dem Bundesrat bis zum 22.12.2025 zu.

Artikel 5

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Anhang zu Art. 1 Nr. 8

Bundeswasserstraßengesetz
Anlage 1 (zu § 1 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 7 und § 2 Abs. 2)
Verzeichnis der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasser-
straßen des Bundes

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
1	Aller	Mühlenwehr in Celle (km 0,25)	Weser
2	Altmühl	90 m oberhalb der Brückenachse des Wehres Dietfurt	Main-Donau-Kanal
3	Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal mit Westhafen-Verbindungskanal, Westhafenkanal nebst Charlottenburger Verbindungskanal (zur Spree)	Havel-Oder-Wasserstraße [Spandauer Havel]	Spree-Oder-Wasserstraße, Humboldthafen
4	Dahme-Wasserstraße [Dolgensee, Krüpelsee, Krimnicksee, Sellenzugsee, Zeuthener See] mit Teupitzer Gewässer [Teupitzer See, Schweriner See, Zemminsee, Schulzensee, Gr. und Kl. Moddersee, Klein Köriser See, Hölzerner See, Schmöldesee, Huschsee], Storkower Gewässer [Scharmützelsee, Storkower See, Storkower Kanal, Wolziger See, Langer See], Zernsdorfer Lanke (von Kablow-Ziegelei (km 3,07) bis zum Krüpelsee), Notte (vom Hafen Königs Wusterhausen (km 0,99) bis zur Dahme-Wasserstraße (Niederlehme)), Möllenzugsee, Wernsdorfer Seenkette [Wernsdorfer See nördlich (km 8,20) und südlich Oder-Spree-Kanal, Krossinsee, Gr. Zug]	oberhalb der Einmündung der Teupitzer Gewässer (km 26,04)	Spree-Oder-Wasserstraße, Schmöckwitz
5	Datteln-Hamm-Kanal	Dortmund-Ems-Kanal, Datteln	Schmehausen (km 47,20)
6	Donau [Regen vom Schleusenkanal Regensburg bis zum Donau-Nordarm] mit Donau-Südarm in Regensburg	Kelheim (km 2 414,72)	deutsch-österreichische Grenze bei Jochenstein

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
7	Dortmund-Ems-Kanal [Ems von Gleesen bis Hanekenfähr, Hase vom Dortmund-Ems-Kanal bis zur Ems, Ems von Meppen bis Papenburg] mit Ersten Fahrten mit Altkanal Ems-Hase-Kanal Hanekenfähr, Altkanal Ems-Hase-Kanal Meppen (von 164,75 bis zur Hase)	Hafen Dortmund (km 1,44) und Einmündung des Rhein-Herne-Kanals bei Henrichenburg (km 15,45)	Ems, Verbindungslinie bei Papenburg zwischen dem Diemer Schöpfwerk und dem Deichdurchlass bei Halte
8	Eider	Rendsburg (km 0,12)	Nordsee, Verbindungslinie zwischen der Mitte der Burg (Tränke) und dem Kirchturm von Vollerwiek
9	Elbe [Norderelbe] mit Süderelbe und Köhlbrand, Bützflether Süderelbe (von km 0,69 bis zur Elbe), Ruthenstrom (von km 3,75 bis zur Elbe), Wischhafener Süderelbe (von km 8,03 bis zur Elbe)	deutsch-tschechische Grenze bei Schöna	Nordsee, Verbindungslinie zwischen der Kugelbake bei Döse und der westlichen Kante des Deichs des Friedrichskoogs (Dieksand)
10	Elbe-Havel-Kanal [Gr. Wendsee] mit Niegripper Verbindungskanal (zur Elbe), Niegripper Altkanal (vom Elbe-Havel-Kanal bis km 0,45), Pareyer Verbindungskanal nebst Baggerelbe (von km 2,02 bis zum Pareyer Verbindungskanal), Bergzower Altkanal (Unterhaupt der ehem. Schleuse (km 28,62) bis Elbe-Havel-Kanal), Altenplathower Altkanal, Roßdorfer Altkanal, Woltersdorfer Altkanal, Wasserstraße Kl. Wendsee-Wusterwitzer See	Mittellandkanal, Ende des unteren Schleusenvorhofs Hohenwarthe	Untere Wasserstraße [Plauer See] Havel- [Plauer See]
11	Elbe-Lübeck-Kanal	Trave, 71 m nordöstlich der Achse der Geniner Straßenbrücke	Elbe
12	Elbe-Seitenkanal	Mittellandkanal	Elbe
13	Elisabethfehnkanal	Küstenkanal bei Kampe	Sagter Ems

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
14	Ems (ohne Abschnitt des Dortmund-Ems-Kanals von Gleesen bis Hanekenfähr und von Meppen bis Papenburg)	oberhalb der Eisenbahnbrücke südlich Rheine (km 44,77)	Nordsee, Verbindungslinie der nordöstlichen Deichecke bei Het Oude Schip (geografische Koordinaten im Bezugssystem WGS84: 53° 25' 59" N/006° 52' 01" E) und der vorspringenden Deichecke westlich Pilsum (geografische Koordinaten im Bezugssystem WGS84: 53° 29' 02" N/007° 01' 49" E)
15	Ems-Seitenkanal	Ems, Oldersum	Unterhaupt der Borßumer Schleuse in Emden
16	Ems-Jade-Kanal nebst Auslasskanal Mariensiel	Ostkante der Autobahnbrücke bei Sande (km 61,96)	Unterwasser der Schleuse Mariensiel (km 67,40)
17	Este	Unterwasser der Schleuse Buxtehude (km 0,25)	Elbe [Mühlenberger Loch]
18	Freiburger Hafenpriel	Ostkante der Deichschleuse in Freiburg an der Elbe	Elbe
19	Fulda	Mecklar (km 0,00)	Weser
20	Gieselaukanal	Nord-Ostsee-Kanal	Eider
21	Hase	oberhalb der Einmündung des Ems-Hase-Kanals in Meppen (km 165,02)	Dortmund-Ems-Kanal
22	Havelkanal	Havel-Oder-Wasserstraße, Nieder Neuendorf	Untere Havel-Wasserstraße, Paretz
23	Havel-Oder-Wasserstraße [Spandauer Havel (Spandauer See, Nieder Neuendorfer See), Oder-Havel-Kanal (Lehnitzsee), Oderberger Gewässer (Lieber See, Oderberger See, Alte Oder), Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße, Westoder von der Einmündung der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße] mit Tegeler See, Veltener Stichkanal, Oranienburger Kanal, Oranienburger Havel nebst Gr. Wehram Sachsenhausen, Friedrichsthaler Havel, Malzer Kanal (bei Malz), Schnelle Havel, Finowkanal nebst Mäckerseekanal [Mäckersee], Werbelliner Gewässer [Werbellin-	Spreemündung, Spandau	deutsch-polnische Grenze bei Mescherin

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
	see, Werbellinkanal nördlich und südlich Oder-Havel-Kanal, Rosenbeckersee, Pechteichsee], Wriezener Alte Oder (von km 2,53 bis zur Havel-Oder-Wasserstraße), Verbindungskanal Hohensaaten Ost (zur Oder), Verbindungskanal Schwedter Querfahrt (zur Oder), Westoder (von der Oder bis zur Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße)		
24	Hunte	140 m unterhalb der Amalienbrücke in Oldenburg	Weser
25	Ilmenau	Nordwestkante der Brausebrücke an der Abtsmühle in Lüneburg	Elbe
26	Krückau	Südwestkante der im Verlauf der Straße Wedenkamp liegenden Straßenbrücke in Elmshorn	Elbe [Pagensander Nebenelbe]
27	Küstenkanal [Hunte von 140 m unterhalb der Amalienbrücke in Oldenburg. bis zur Einmündung des Landesgewässers Hunte] mit Stichkanal Dörpen (bis km 64,47)	140 m unterhalb der Amalienbrücke in Oldenburg	Dortmund-Ems-Kanal [Ems]
28	Lahn	Unterwasser des ehem. Wehres Badenburg nördlich Gießens (km -11,08)	Rhein
29	Leda und Sagter Ems (vom Elisabethfehnkanal bis zum Zusammenfluss mit dem Dreyschloot)	Einmündung des Elisabethfehnkanals in die Sagter Ems	Ems
30	Leine, Ihme und Schneller Graben [Schneller Graben von km 16,76 bis zur Einmündung in die Ihme (km 17,31), Ihme km 17,31 bis zur Einmündung in die Leine km 20,89, Leine bis zur Aller]	Unterwasser des Wehres im Schnellen Graben in Hannover (km 16,76)	Aller
31	Lesum	Zusammenfluss von Hamme und Wümme (km 0,00)	Weser
32	Lühe	Nordkante der Marschdammbücke in Horneburg (km 0,26)	Elbe

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
33	Main	oberhalb der Eisenbahnbrücke bei Hallstadt (km 387,69)	Rhein
34	Main-Donau-Kanal [Regnitz vom Main bis unterhalb der Schleuse Bamberg und von oberhalb des Hochwassersperrtores Neuses bis unterhalb der Schleuse Hausen, Altmühl von unterhalb der Schleuse Dietfurt bis zur Donau]	Main	Donau
35	Mittellandkanal mit Ersten Fahrten, Stichkanal Ibbenbüren (bis km 1,11), Stichkanal Osnabrück (bis km 13,00), Verbindungskanal Nord zur Weser, Verbindungskanal Süd zur Weser, Stichkanal Hannover-Linden (bis km 10,75) nebst Verbindungskanal zur Leine, Stichkanal Misburg (bis km 0,92), Stichkanal Hildesheim (bis km 14,40), Stichkanal Salzgitter (bis km 17,96), Rothenseer Verbindungskanal (zur Elbe)	Dortmund-Ems-Kanal	Elbe-Havel-Kanal, Ende des unteren Schleusenvorhafens Hohenwarthe
36	Mosel	deutsch-französische Grenze bei Apach	Rhein
37	Müritz-Elde-Wasserstraße [Mecklenburgische Oberseen (Müritz, Kölpinsee, Fleesensee, Malchower See, Petersdorfer See, Plauer See), Elde-Seitenkanal] mit Verbindungskanal Elde-Dreieck, Stör-Wasserstraße [Schweriner See, Störkanal] nebst Ziegelsee	Buchholz (km 180,00)	Elbe
38	Müritz-Havel-Wasserstraße [Mirower Kanal (Sumpfee, Ragunsee), Zotensee, Mössensee, Vilzsee Ostteil, Kl. Peetschsee, Labussee, Canower See, Kl. Pälitzsee Ostteil, Gr. Pälitzsee Nordteil, Ellbogensee Westteil] mit Bolter Kanal (von der Müritz bis Oberwasser der ehem. Schleuse Bolt (km 1,97)), Mirower See, Mirower Adlersee und Vilzsee Westteil, Gr. Peetschsee, Rheinsberger Gewässer [Kl. Pälitzsee Südteil, Wolfsbrucher Kanal, Tietzowsee, Schlaborsee, Gr.	Müritz-Elde-Wasserstraße [Kl. Müritz]	Obere Havel-Wasserstraße, Priepert

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
	Rheinsberger See, Grienericksee] nebst Gr. Prebelowsee, Zechliner Gewässer [Schwarzer See, Gr. Zechliner See, Zootensee, Zootzenkanal], Dollgowsee [Dollgowkanal], Gr. Pälitzsee Südwestteil		
39	Neckar	Gemeindegrenze Wernau - Plochingen	Rhein
40	Nord-Ostsee-Kanal [Audorfer See, Schirnauer See] mit Borgstedter See mit Enge, Flemhuder See, Stichkanal Achterwehrer Schifffahrtskanal	Elbe, Verbindungslinie zwischen den Molenköpfen in Brunsbüttel	Ostsee [Kieler Förde], Verbindungslinie zwischen den Einfahrtsfeuern in Kiel-Holtenau
41	Obere Havel-Wasserstraße [Kammerkanal (Zierker See), Obere Havel (Woblitzsee, Finowsee, Kl. und Gr. Priepertsee, Ellbogensee Ostteil, Zierensee, Röblinsee, Baalensee, Stolpsee), Voßkanal, Malzer Kanal] mit Quassower Havel [Gr. Labussee], Wangnitzsee Westteil, Menowsee, Schwedtsee, Lychener Gewässer [Stadtsee, Gr. Lychensee, Woblitz, Haussee], Templiner Gewässer [Zaarsee, Fährsee, Bruchsee, Templiner See, Templiner Kanal, Röddelinsee, Kl. Lankensee, Kuhwallsee, Templiner Wasser] nebst Gleuensee [Gleuenfließ] und Gr. Lankensee, Wentow-Gewässer [Kl. und Gr. Wentowsee, Wentowkanal] nebst Tornowfließ	Zierker See, Neustrelitz	Havel-Oder-Wasserstraße
42	Oder mit Lausitzer Neiße (Mündungsstrecke von km 0,45 bis zur Oder bei Ratzdorf)	deutsch-polnische Grenze bei Ratzdorf	deutsch-polnische Grenze an der Abzweigung der Westoder
43	Oste	210 m oberhalb der Achse der Straßenbrücke über das Ostesperrwerk (km 69,360)	Elbe
44	Peene [Westpeene, Kummerower See, Richtgraben] mit	Einmündung des Malchiner Peenekanals in die Westpeene (km 2,50)	Ostsee [Peenestrom], Verbindungslinie zwischen dem Oberfeuer Jahnkenort und dem Unterfeuer Pinnow

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
	Mündungsstrecke Peene		
45	Pinnau	Westkante der im Verlauf der Elmshorner Straße liegenden Straßenbrücke in Pinneberg (km - 0,36)	Elbe [Pagensander Nebenelbe]
46	Regen	(km 0,44)	Schleusenkanal Regensburg
47	Regnitz	270 m oberhalb der Brückenachse des Wehres Hausen Main-Donau-Kanal 170 m oberhalb der Brückenachse des Wehres Bamberg	Main-Donau-Kanal 150 m unterhalb des Wehres Neuses (km 21,79) Main-Donau-Kanal
48	Rhein mit Lampertheimer Altrhein (von km 4,75 bis zum Rhein), Altrhein Stockstadt-Erfelden (von km 9,80 bis zum Rhein)	deutsch-schweizerische Grenze bei Basel	deutsch-niederländische Grenze bei Millingen
49	Rhein-Herne-Kanal mit Verbindungskanal zur Ruhr	Ruhrorter Hafen, Einmündung des Beckens C (km 0,16)	Dortmund-Ems-Kanal, unterer Vorhafen des alten Hebewerks Henrichenburg
50	Rüdersdorfer Gewässer [Strausberger Mühlenfließ, Hohler See, Stolpgraben, Kalksee, Flakensee, Dämeritzsee] mit Stichkanal Langerhanskanal [Kriensee], Löcknitz [Möllensee, Peetzsee, Werlsee]	Tasdorf (km 10,48)	Gosener Kanal
51	Ruhr	oberhalb der Schlossbrücke in Mülheim (km 12,21)	Rhein
52	Ryck	Ostkante der Steinbecker Brücke in Greifswald	Ostsee [Greifswalder Bodden], Verbindungslinie der Seekanten der Molenköpfe
53	Saale	Bad Dürrenberg (km 124,16)	Elbe
54	Saale-Leipzig-Kanal	Sicherheitstor West (km 7,74)	Hafen Leipzig (km 18,93)
55	Saar	deutsch-französische Grenze bei Saargemünd	Mosel

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
56	Schifffahrtsweg Rhein-Kleve [Spoykanal vom Hafen Kleve bis zum Unterwasser der Schleuse Brienen (km 4,57), Griethauser Altrhein vom Unterwasser der Schleuse Brienen bis zum Rhein] mit Griethauser Altrhein (km 1,45 bis km 2,02)	Hafen Kleve (km 1,78)	Rhein
57	Schwinge	Nordkante der Salztorschleuse in Stade	Elbe
58	Sorge	Südwestkante der im Verlauf der Bundesstraße 202 liegenden Straßenbrücke an der Sandschleuse (km 0,00)	Eider
59	Spree-Oder-Wasserstraße [Untere Spree, Berliner Spree, Treptower Spree, Dahme (Langer See), Oder-Spree-Kanal, Fürstenwalder Spree] mit Ruhlebener Altarm, Landwehrkanal, Spreekanal, Rummelsburger See, Müggelspree [Gr. Müggelsee] (von Köpenick bis km 11,85 und vom Unterwasser des Wehres Gr. Tränke (km 44,85) bis zur Spree-Oder-Wasserstraße), Gr. Krampe, Wasserstraße Seddinsee und Gosener Kanal, Gosener Graben, Drahendorfer Spree (Mündungstrecke von km 0,38 bis zur Spree-Oder-Wasserstraße) Neuhauser Speisekanal (bis zum Ende des unteren Schleusenvorhafens Neuhaus), Kl. Müllroser See (von der Schlaube bis zur Spree-Oder-Wasserstraße), Brieskower Kanal ((ehem. Friedrich-Wilhelm-Kanal) von der Altstrecke Schlaubehammer Ost bis zur Abdämmung westl. der ehem. Schleuse Schlaubehammer (km 0,55))	Havel-Oder-Wasserstraße, Spandau	Oder
60	Stör	Pegel Rensing	Elbe
61	Teltowkanal [Glienicker Lake, Griebnitzsee, Kleinmachnower See] mit Griebnitzkanal [Stölpchensee, Pohlesee, Kl. Wannsee], Zehndorfer Stichkanal, Britzer Verbin-	Potsdamer Havel	Spree-Oder-Wasserstraße [Dahme]

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
	dungskanal (zur Spree)		
62	<p>Trave [Kanaltrave, Untertrave] mit Nebenarm Stadttrave (von der Abzweigung aus der Kanaltrave bis zur Südkante der Wipperbrücke), Dassower See, Pötenitzer Wiek</p>	<p>Elbe-Lübeck-Kanal, 71 m nordöstlich der Achse der Geniner Straßenbrücke</p>	<p>Ostsee [Lübecker Bucht], Verbindungslinie der Köpfe der Süderinnenmole und Norderaußenmole</p>
63	<p>Uecker</p>	<p>Südwestkante der Straßenbrücke in Ueckermünde</p>	<p>Ostsee [Stettiner Haff], Verbindungslinie der Seekanten der Molenköpfe</p>
64	<p>Untere Havel-Wasserstraße</p> <p>[Pichelsdorfer Havel (Pichelssee), Kladower Seestrecke, Jungfernsee, Sacrow-Paretzer Kanal (Weißer See), Brandenburger Oberhavel (Trebelsee), Silokanal, Quenzsee, Plauer See]</p> <p>mit Gr. Wannsee, Potsdamer Havel [Tiefer See, Templiner See, Gr. und Kl. Zernsee] nebst Schwielowsee, Petziensee, Glindowsee und Wublitz [Schlänitzsee ohne Fahrwasser des Sacrow-Paretzer Kanals], Nedlitzer Alte Fahrt nebst Lehnitzsee und Krampnitzsee, Ketziner Havel, Brandenburger Stadtkanal, Beetzsee-Riewendsee-Wasserstraße (Ostende des Riewendsees, Klinkgraben (km 21,80) bis zur Unteren Havel-Wasserstraße), Brandenburger Niederhavel, Breitlingsee und Mörscher See, Rathenower Havel [Rathenower Stadtkanal], Hohennauener Wasserstraße [Ferchesarer See, Hohennauener See, Hohennauener Kanal], Mündungstrecke Untere Havel (bis km 156,75)</p>	<p>Spreemündung, Spandau</p>	<p>Einmündung des Havelberger Schleusenkanals in die Elbe</p>
65	<p>Warnow (ohne Nebenarm westlich der Badewieseninsel in Rostock)</p>	<p>Südkante der Eisenbahnbrücke Rostock - Stralsund</p>	<p>Ostsee [Unterwarnow], Verbindungslinie zwischen der nördlichen Böschungunterkante auf der Landzunge zwischen Osthafen und Warnow (geografische Koordinaten im Bezugssystem WGS84: 54° 05' 40" N/012° 09' 03" E) und der nordwestlichen Bö-</p>

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
			schungsunterkante am östlichen Ende des Stadthafens Rostock (geografische Koordinaten im Bezugssystem WGS84: 54° 05' 45" N/012° 09' 07" E)
66	Werra	2 km oberhalb des Ortes Falken (km 0,78)	Weser
67	Wesel-Datteln-Kanal	Rhein	Dortmund-Ems-Kanal, Datteln
68	Weser mit den Nebenarmen: Kleine Weser in Bremen (von der unterstromigen Kante der Wehranlage am Teerhof bis zur Weser), Westergate, Rekumer Loch, Rechter Nebenarm, Schweiburg	Zusammenfluss von Fulda und Werra	Nordsee, Verbindungslinie zwischen dem Kirchturm von Langwarden und der Mündung des Arenschen Baches
69	Wümme	östlich der Franzosenbrücke in Borgfeld (km 0,00)	Lesum

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Schon nach derzeitigem Recht nimmt die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) wasserwirtschaftlich veranlasste Aufgaben wahr, nämlich die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit an den Stauanlagen in den Bundeswasserstraßen und die ihr, wie jedem anderen Eigentümer auch, obliegende Gewässerunterhaltung. Die Gesetzesänderung hat das Ziel, der WSV neben diesen bereits bestehenden Aufgaben auch den wasserwirtschaftlichen Ausbau der Bundeswasserstraßen, soweit dieser zur Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie erforderlich ist, als Hoheitsaufgabe zu übertragen.

Die Regelung ist notwendig, da die hoheitliche Zuständigkeit für den wasserwirtschaftlichen Ausbau, auch an Bundeswasserstraßen, derzeit allein bei den Ländern liegt. Bund und Länder sind sich aber einig, dass die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie eine gesamtstaatliche Aufgabe ist, die nur im Zusammenwirken aller für Gewässer zuständigen Stellen erfolgreich bewältigt werden kann. Die Erreichung der Ziele an allen Oberflächengewässern innerhalb der von der Wasserrahmenrichtlinie gesetzten Fristen ist an den Bundeswasserstraßen absehbar unter Beibehaltung der gesplitteten Aufgabenverteilung kaum möglich. Mit der Übernahme auch der Aufgabe des wasserwirtschaftlichen Ausbaus der Bundeswasserstraßen, soweit dieser zur Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie erforderlich ist, lassen sich die Synergien zwischen verkehrlicher und wasserwirtschaftlicher Verwaltung der Bundeswasserstraßen vollumfänglich zugunsten der Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie nutzen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die Richtlinie RL 2000/60/EG(Wasserrahmenrichtlinie) ist am 22.12.2000 in Kraft getreten und wurde durch die Novellierung des Wasserhaushaltsgesetzes von 2002 in deutsches Recht umgesetzt. Ein Ziel der Wasserrahmenrichtlinie für Oberflächengewässer ist es, den guten ökologischen Zustand bzw. bei als künstlich oder erheblich verändert eingestuftem Gewässern das gute ökologische Potenzial und den guten chemischen Zustand zu erreichen. Dieses Ziel der Wasserrahmenrichtlinie soll grundsätzlich spätestens bis Ende 2027 erreicht sein. Nach dem Stand von September 2016 erreichen in Deutschland unter den 8.995 Fluss-Wasserkörpern lediglich 799, das entspricht einem Anteil von 8,2 Prozent, den guten ökologischen Zustand. Von diesen 8.995 Wasserkörpern sind allerdings ca. 50 Prozent als künstlich oder erheblich verändert eingestuft. Aber auch hier ist die Abweichung von der Zielerreichung erheblich (Broschüre „Die Wasserrahmenrichtlinie – Deutschlands Gewässer 2015“ im Internet unter: www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1968/publikationen/final_broschure_wasserrahm_enrichtlinie_bf_112116.pdf).

Bundeswasserstraßen sind sowohl Verkehrswege als auch Gewässer im wasserwirtschaftlichen Sinn. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ist nach Artikel 87 und 89 GG hoheitlich für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen als Verkehrswege zuständig. Für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen als Gewässer sind nach Artikel 30 und 83 GG die Bundesländer zuständig. Mit der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie in das deutsche Recht (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) im Jahr 2002 wurde im Wasserrecht ein Paradigmenwechsel hin zu einer ganzheitlichen, ökologisch geprägten Betrachtung eingeleitet, der auch auf die Bewirtschaftung der Bun-

deswasserstraßen massiv Einfluss nimmt. Mit dem neuen Wasserhaushaltsgesetz 2010 wurde der WSV die Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit an Stauanlagen des Bundes als hoheitliche Aufgabe (§ 34 Absatz 3 WHG) übertragen. Des Weiteren wurde bundesgesetzlich geregelt, dass die wasserwirtschaftliche Unterhaltung der Bundeswasserstraßen auch den Bund wie jeden anderen Eigentümer trifft (§ 4 Absatz 1 Satz 2 i. V. m. § 40 Absatz 1 Satz 1 WHG).

Die Erreichung der Ziele, welche die Wasserrahmenrichtlinie für die Oberflächengewässer setzt, ist innerhalb der von der Wasserrahmenrichtlinie gesetzten Fristen an den Bundeswasserstraßen unter Beibehaltung der Aufgabenverteilung absehbar kaum möglich.

Die neue wasserwirtschaftliche Aufgabe der WSV soll an allen Bundeswasserstraßen, die unter die Verwaltungskompetenz des Bundes nach Artikel 89 GG fallen, bestehen. Mit der erstmals im Gesetz vorgenommenen Konkretisierung des Begriffs „dem allgemeinen Verkehr dienend“ wird dieser den aktuellen Entwicklungen und Verhältnissen auf den Bundeswasserstraßen angepasst und über die tradierte, rein güterverkehrliche Betrachtung hinaus, um die mittlerweile gewichtigen Wirtschaftsfaktoren Fahrgastschifffahrt und Sport- und Freizeitverkehr mit Wasserfahrzeugen erweitert.

III. Alternativen

Keine. Bei unveränderter Rechtslage blieben bei der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie an den Bundeswasserstraßen in Deutschland mögliche Synergien nicht genutzt und dadurch blieben mögliche Effizienzsteigerungen aus.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 und Nummer 32 des Grundgesetzes (GG).

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Gesetz dient einer verbesserten Umsetzung von Maßnahmen zur Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie an Bundeswasserstraßen. Es ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch die Zusammenführung der Zuständigkeiten in einer Verwaltung werden Verwaltungsabläufe vereinfacht.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Gesetz trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und steht im Einklang mit der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Betroffen sind die Bereiche SDG 3 Gesundheit und Wohlergehen, SDG 11 Nachhaltige Städte und Gemeinden (Indikator 11.2 Mobilität) und SDG 14 Leben unter Wasser.

Der nachhaltige Charakter des Regelungsvorhabens ergibt sich allgemein bereits daraus, dass es der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie dient. Die Wasserrahmenrichtlinie ist Ausfluss einer nachhaltigen Wasserschutzpolitik der EU, zielt auf die nachhaltige Bewirtschaftung von Gewässern und einen nachhaltigen Wassergebrauch ab. Im Einzelnen sind o. g. Bereiche der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wie folgt betroffen. Ziele der Wasserrahmenrichtlinie sind der gute ökologische Zustand bzw. das gute ökologische Potenzial von Oberflächengewässern und damit auch der Bundeswasserstraßen. Durch die ökologische Weiterentwicklung der Bundeswasserstraßen (insbesondere der sog. Nebenwasserstraßen) werden diese auch für Freizeit und Erholung aufgewertet. Freizeit und Erholung in attraktiver und ökologisch gesunder Umgebung haben positive Einflüsse auf Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3). Das Regelungsvorhaben schafft Synergien zwischen verkehrlicher und wasserwirtschaftlicher Verwaltung der Bundeswasserstraßen, die zugunsten der Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie genutzt werden sollen. Die Synergien arbeiten dabei in beide Richtungen, so dass das Regelungsvorhaben sowohl der Umwelt als auch der Schifffahrt auf den Bundeswasserstraßen – und damit der Mobilität (SDG 11.2) – zugute kommt. Die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie – guter ökologischer Zustand bzw. gutes ökologisches Potential - setzen insbesondere Verbesserungen bei den biologischen Qualitätskomponenten – also der Gewässerflora und der Gewässerfauna – voraus. Verbesserungen von Flora und Fauna (z. B. Fische) in den vom Regelungsvorhaben betroffenen Binnenwasserstraßen des Bundes dürften auch positive Auswirkungen auf das Leben im Meer (SDG 14) haben.

Damit sind zugleich die Prinzipien 1 und 2 gewahrt. Die Wasserrahmenrichtlinie als Ausfluss einer nachhaltigen Wasserschutzpolitik der EU, zielt auf die nachhaltige Bewirtschaftung der Gewässer und einen nachhaltigen Wassergebrauch ab. Das Regelungsvorhaben, welches ihrer Umsetzung dient, folgt somit dem Prinzip 1, eine nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anzuwenden. Das Regelungsvorhaben wahrt außerdem das Prinzip 2 der globalen Verantwortung, indem es dem Schutz der Umwelt in einem europäischen Rahmen dient.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch das Gesetz entstehen beim Bund im Einzelplan 12 in dem betrachteten Zeitraum bis zum Jahr 2027 nachfolgend aufgeführte zusätzliche Haushaltsausgaben von 403.333.890 Euro, davon Personal- und Sachkosten 121.333.890 Euro und Investitionskosten 282.000.000 Euro. Es ergibt sich ein zusätzlicher Personalbedarf von 208 unbefristeten Stellen.

Im Haushaltsjahr 2021 fallen maximal 9.009.605 Euro an Personal- und Sachkosten an. Aufgrund der erst nach Inkrafttreten der Gesetzesänderung beginnenden Stellenbesetzung wird von einem geringeren Mittelbedarf im ersten Jahr ausgegangen. Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Im Haushaltsjahr 2022 fallen Personal- und Sachkosten von 12.409.534 Euro und Investitionskosten von 12.000.000 Euro, also insgesamt 24.409.534 Euro an. Im Haushaltsjahr 2023 fallen Personal- und Sachkosten von 18.128.067 Euro und Investitionskosten von 30.000.000 Euro, also insgesamt 48.128.067 Euro und ab dem Jahr 2024 fallen zusätzliche jährliche Haushaltsausgaben von 80.446.671 Euro an, davon 20.446.671 Euro Personal- und Sachkosten und 60.000.000 Euro Investitionskosten. Die vorgenannten Personal-, Sach- und Investitionskosten in den Jahren 2022 bis 2027 von insgesamt 394.324.285 Euro sind Gegenstand der Aufstellung des Haushalts 2022.

Es ergibt sich grundsätzlich ein zusätzlicher jährlicher Investitionsbedarf in Höhe von 60 Mio. Euro pro Jahr (vgl. unten 4.3). Zur Umsetzung dieses Investitionsbedarfs werden zusätzliche 208 Stellen benötigt (vgl. unten 4.3). Die notwendigen Stellen in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und in den Oberbehörden Bun-

desanstalt für Gewässerkunde (BfG) und Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) sind wie aus der folgenden Tabelle ersichtlich verteilt und bewertet.

Behörde	Anzahl	Wertigkeit
WSV	5,0	A 14
	5,0	A 12
	19,0	E 14
	7,0	E 13
	47,0	E 12
	8,0	E 11
Σ	23,0	E 9b
	45,0	E 8
	30,0	E 7
	189,0	
BAW	1,0	A 14
	1,0	A 13g
	4,0	E 14
	2,0	E 13
Σ	8,0	
BfG	1,0	E 14
	8,0	E 13
	2,0	E 11
Σ	11,0	
$\Sigma\Sigma$	208,0	

Es wird von einer sukzessiven Stellenbesetzung nach Inkrafttreten ausgegangen. Die Anmeldung der notwendigen zusätzlichen Stellen und Investitionsmittel erfolgt gemäß einem Stufenplan. Der Stufenplan sieht folgende Verteilung der Stellenanmeldungen auf die Haushaltsjahre 2021 bis 2024 vor.

Haushaltsjahr 2021

Behörde	Anzahl	Wertigkeit	Personaleinzelkosten	Sacheinzelkosten	gesamt
WSV	3,0	A 14	312.186	74.550	386.736

	2,0	A 12	169.708	49.700	219.408
	10,0	E 14	935.380	248.500	1.183.880
	6,0	E 13	468.942	149.100	618.042
	21,0	E 12	1.756.587	521.850	2.278.437
	4,0	E 11	307.508	99.400	406.908
	13,0	E 9b	878.995	323.050	1.202.045
	7,0	E 8	409.276	173.950	583.226
	10,0	E 7	561.470	248.500	809.970
Σ	76,0		5.800.052	1.888.600	7.688.652
BAW	1,0	A 14	104.062	24.850	128.912
		A 13g			0
	3,0	E 14	280.614	74.550	355.164
	1,0	E 13	78.157	24.850	103.007
Σ	5,0		462.833	124.250	587.083
BfG	1,0	E 14	93.538	24.850	118.388
	4,0	E 13	312.628	99.400	412.028
	2,0	E 11	153.754	49.700	203.454
Σ	7,0		559.920	173.950	733.870
ΣΣ	88		6.822.805	2.186.800	9.009.605

Hauhaltsjahr 2022

Behör- de	An- zahl	Wertig- keit	Personaleinzelkos- ten	Sacheinzel- kosten	gesamt
WSV	1,0	A 14	104.062	24.850	128.912
	3,0	A 12	254.562	74.550	329.112
	6,0	E 14	561.228	149.100	710.328
	1,0	E 13	78.157	24.850	103.007
	16,0	E 12	1.338.352	397.600	1.735.952
	3,0	E 11	230.631	74.550	305.181
	7,0	E 9b	473.305	173.950	647.255

	18,0	E 8	1.052.424	447.300	1.499.724
	10,0	E 7	561.470	248.500	809.970
Σ	65,0		4.654.191	1.615.250	6.269.441
BAW		A 14			
		A 13g			
	1,0	E 14	93.538	24.850	118.388
	1,0	E 13	78.157	24.850	103.007
Σ	2,0		171.695	49.700	221.395
BfG		E 14			
	3,0	E 13	234.471	74.550	309.021
		E 11			
Σ	3,0		234.471	74.550	309.021
ΣΣ	70,0		5.060.357	1.739.500	6.799.857

Hauhaltsjahr 2023

Behör- de	An- zahl	Wertig- keit	Personaleinzelkos- ten	Sacheinzel- kosten	gesamt
WSV	1,0	A 14	104.062	24.850	128.912
		A 12			
	3,0	E 14	280.614	74.550	355.164
		E 13			
	10,0	E 12	836.470	248.500	1.084.970
	1,0	E 11	76.877	24.850	101.727
	3,0	E 9b	202.845	74.550	277.395
	20,0	E 8	1.169.360	497.000	1.666.360
	10,0	E 7	561.470	248.500	809.970
Σ	48,0		3.231.698	1.192.800	4.424.498
BAW		A 14			
	1,0	A 13g	84.854	24.850	109.704
		E 14			

		E 13			
Σ	1,0		84.854	24.850	109.704
BfG		E 14			
	1,0	E 13	78.157	24.850	103.007
		E 11			
Σ	1,0		78.157	24.850	103.007
ΣΣ	50,0		3.394.709	1.242.500	4.637.209

Die im ersten Jahr benötigten 88 Stellen sind gesperrt im Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2021 enthalten. Die Besetzung der für das Jahr 2021 angemeldeten Stellen kann nach Inkrafttreten dieses Gesetzes und des Haushaltsgesetzes 2021 beginnen. Es wird davon ausgegangen, dass das Gesetz im Lauf des Jahres 2021 in Kraft tritt und eine Besetzung eines Teils der für das Jahr 2021 angemeldeten Stellen bis zum Jahresende 2021 erfolgen kann. Von den Personaljahreskosten des für 2021 angemeldeten Stellenbedarfs in Höhe von rd. 9 Mio. € wird ein tatsächlicher Mittelbedarf von rd. 1 Mio. € prognostiziert. Im ersten Jahr (Haushaltsjahr 2021) werden mit der sukzessiven Stellenbesetzung zunächst erste Maßnahmeplanungen und Voruntersuchungen aufgenommen. Die geplanten Maßnahmen werden im Haushaltsjahr 2021 noch nicht ausgabewirksam. Der Mehrbedarf an Personal- und Sachmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen..

Für das Haushaltsjahr 2022 wird davon ausgegangen, dass die für das Haushaltsjahr 2021 angemeldeten Stellen vollständig besetzt werden können und die Stellen für das Haushaltsjahr 2022 zu 50%. Daraus ergeben sich zusätzliche Personaleinzelkosten von 9.352.984 Euro und 3.056.550 Euro zusätzliche Sacheinzelkosten. Mit fortschreitender Stellenbesetzung werden weitere Maßnahmeplanungen vorgenommen. Erste Maßnahmen werden in die Umsetzung kommen und ausgabewirksam werden. Es wird von 20% des jährlichen Investitionsbedarfs von 60 Mio. Euro, mithin von 12 Mio. Euro Investitionskosten ausgegangen, so dass im Haushaltsjahr 2022 Ausgaben von insgesamt 24.409.534 Euro entstehen.

Für das Haushaltsjahr 2023 wird angenommen, dass die angemeldeten Stellen für die Haushaltsjahre 2021 und 2022 vollständig besetzt und die für das Haushaltsjahr 2023 angemeldeten Stellen zu 50% besetzt werden können. Danach belaufen sich die Personaleinzelkosten auf 13.580.517 Euro und die Sacheinzelkosten auf 4.547.550 Euro. Mit fortschreitender Stellenbesetzung werden weitere Maßnahmeplanungen aufgenommen und weitere Maßnahmen kommen in die Umsetzung und werden ausgabewirksam. Für das Haushaltsjahr 2023 wird mit einer Umsetzung von 50% des jährlichen Investitionsbedarfs, also 30 Mio. Euro gerechnet, so dass Ausgaben von insgesamt 48.128.067 Euro entstehen.

Ab dem Haushaltsjahr 2024 bis 2027 fallen jährlich bei vollständiger Stellenbesetzung 15.277.871 Euro Personaleinzelkosten und 5.168.800 Euro Sacheinzelkosten an sowie 100% der Investitionskosten, also 60 Mio. Euro, so dass sich die jährlichen Gesamtausgaben auf 80.446.671 Euro belaufen.

Die vorgenannten Personal-, Sach- und Investitionskosten in den Jahren 2022 bis 2027 von insgesamt 394.324.285 Euro sind Gegenstand der Aufstellung des Haushalts 2022.

4. Erfüllungsaufwand¹⁾

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch das Gesetz voraussichtlich ein jährlicher zeitlicher Erfüllungsaufwand von etwa 131 Stunden und zusätzliche jährliche Sachkosten in Höhe von 1380 €.

Durch die Änderung von § 1 Absatz 1 WaStrG und der Anlage 1 zum WaStrG wird der Anwendungsbereich des Bundeswasserstraßengesetzes räumlich auf die bisher nicht erfassten sogenannten sonstigen Bundeswasserstraßen erweitert. . Künftig gelten an diesen Bundeswasserstraßen damit auch die die Regelungen zur Strompolizei im Bundeswasserstraßengesetz und dort insbesondere die Regelung des § 31 WaStrG zur strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung. Gemäß WebSKM des Statistischen Bundesamts gibt es an den in der bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes gültigen Fassung der Anlage 1 genannten Bundeswasserstraßen 3000 Fälle einer Anzeige bzw. eines Antrags nach § 31 Abs. 2 WaStrG jährlich. Die Strecke der durch die durch dieses Gesetz neu in die Anlage 1 aufgenommenen Bundeswasserstraßen beträgt etwa zehn Prozent der Länge der bisher dort aufgeführten Bundeswasserstraßen, so dass man davon ausgehen kann, dass auch 10 Prozent der Fälle, also 300 jährlich, anfallen. Aufgrund der Nutzungsstruktur im Bereich der neu hinzukommenden Bundeswasserstraßen, die in größerem Maße durch touristische und private Nutzungen geprägt ist, ist davon auszugehen, dass die Zahl der Fälle jährlich höher ausfällt und wird auf 11,5%, also 345 Fälle jährlich, geschätzt. Von diesen 345 Fällen dürften etwa 80 Prozent, also 276 Fälle auf die Bürgerinnen und Bürger entfallen. Laut WebSKM des Statistischen Bundesamts fällt für eine Anzeige bzw. einen Antrag auf Erteilung einer strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung pro Einzelfall ein Zeitaufwand von 28,5 Minuten und Sachkosten in Höhe von 5 Euro für die Wirtschaft an. Diese Schätzung kann auf Bürgerinnen und Bürger übertragen werden. Bei 276 Fällen jährlich ergeben sich damit 131 Stunden zusätzlicher jährlicher Zeitaufwand und 1380 Euro zusätzliche jährliche Sachkosten.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Das Gesetz verursacht für die Wirtschaft zusätzlichen jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von etwa 1400 Euro.

Davon ausgehend, dass von den 345 jährlich anfallenden Fällen (s. o. 4.1) etwa 20 Prozent auf die Wirtschaft fallen, wird von 69 zusätzlichen jährlichen Fällen ausgegangen. Laut WebSKM fallen für die Wirtschaft 28,5 Minuten Zeitaufwand pro Fall bei einem gemittelten Stundenlohn von 31,47 Euro und Sachkosten in Höhe von 5 Euro pro Fall an. Damit ergibt sich ein zusätzlicher jährlicher Zeitaufwand für die Wirtschaft von etwa 1030 Euro und jährliche Sachkosten von 345 Euro.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für den Bund entsteht voraussichtlich bis zum Jahr 2027 ein jährlicher Erfüllungsaufwand von etwa 72,9 Mio. Euro. Für die Länder entfällt voraussichtlich bis zum Jahr 2027 ein jährlicher Erfüllungsaufwand von etwa 72,9 Mio. Euro.

Vorgabe: wasserwirtschaftlicher Ausbau zur Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie

Mit dem neuen § 12 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) übernimmt die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes den wasserwirtschaftlichen Ausbau der Binnenwasserstraßen des Bundes als hoheitliche Aufgabe nach Bundeswasserstraßengesetz, soweit dieser erforderlich ist zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele nach Maßgabe der §§ 27 bis 31 des Wasserhaushaltsgesetzes.

Zur Erreichung des guten ökologischen Zustands bzw. des guten ökologischen Potentials werden durch die WSV insbesondere Maßnahmen zur hydromorphologischen Verbesserung vorgenommen.

Der Erfüllungsaufwand wurde auf Basis eines Berichts der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) ermittelt. In diesem wird abgeschätzt, welche jährlichen Sach- und Personalkosten für den wasserwirtschaftlichen Ausbau durch die WSV (einschließlich der Oberbehörden Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) und Bundesanstalt für Wasserbau (BAW)) erforderlich sind, die inhaltlich der vollständigen Erreichung der Bewirtschaftungsziele der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) an den Bundeswasserstraßen entsprechen.

Die Ermittlung des zusätzlichen Investitionsbedarfs basiert auf den von den Bundesländern insgesamt gemeldeten -zum Teil noch sehr unkonkreten - WRRL-Maßnahmen zur Entwicklung der Hydromorphologie an den Bundeswasserstraßen sowie, mangels anderer konkreter Zahlen für vergleichbare Maßnahmen, auf den der GDWS vorliegenden Zahlen zur Umsetzung des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“, welches vergleichbare Ziele verfolgt, und geht - auch in Anlehnung an das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ - von einem Umsetzungszeitraum bis 2050 aus.

Von Seiten der Bundesländer sind in den vergangenen Jahren größtenteils keine detaillierten Umsetzungspläne erstellt worden, aus denen Zeit- und Kostenansätze zu entnehmen wären. Die bestehenden Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme der Länder enthalten damit keine hinreichend konkreten Festlegungen insbesondere für die Bundeswasserstraßen, so dass die GDWS basierend auf den bisherigen Erkenntnissen einzelner Landesmaßnahmen von einer größtmöglichen Umsetzung ausgegangen ist. Die Übertragbarkeit der Ergebnisse aus den kleinen bis mittelgroßen Landesgewässern auf die großen Bundeswasserstraßen und die Durchführung aller modelltechnisch denkbaren Maßnahmen ist aber angesichts der vielfältigen Nutzungsinteressen und unveränderbaren Randbedingungen an Bundeswasserstraßen nicht realistisch. Eine weitere Unsicherheit besteht darin, dass das „gute ökologische Potenzial“, das in den größtenteils als „erheblich verändert“ eingestuften Wasserkörpern der Bundeswasserstraßen zu erreichen ist, an vielen Bundeswasserstraßen und auch EU-weit noch nicht abschließend methodisch definiert ist. Sinnvollerweise wurde daraufhin eine Differenzierung vorgenommen, die nicht auf einer großflächigen Maßnahmenumsetzung basiert, sondern nach dem sogenannten, wissenschaftlich anerkannten Strahlwirkungs- und Trittsteinprinzip abschnittsweise Maßnahmen erfordert und damit eine möglichst effektive Aufgabenerledigung erlaubt.

Die einzelnen Differenzierungsschritte sind nachfolgend dargestellt.

Maßnahmenumfang:

Der Bericht der GDWS geht von ca. 1.720 km Strecke aus, an denen Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Dies entspricht ca. 25 % der in Frage kommenden Gesamtstrecke der Bundeswasserstraßen. Ein Drittel dieses Streckenumfangs soll dabei mit dem sogenannten „großen Maßnahmenpaket“ umgestaltet werden. Dieser Ansatz erscheint angesichts der vielfältigen Nutzungsinteressen an Bundeswasserstraßen viel zu hoch und ist aufgrund des bei erheblich veränderten Wasserkörpern wie Bundeswasserstraßen bereits reduzierten Grades der Zielerreichung (gutes ökologisches „Potenzial“ statt „Zustand“) auch nicht erforderlich. Realistisch ist eine überschlägig ermittelte Streckenlänge von ca. 700 km, die immerhin auch noch 10 % der Bundeswasserstraßen entspricht.

Umsetzungsgrad:

Bei der Maßnahmenumsetzung nimmt die GDWS einen Umsetzungsgrad von 90 % an. Auch dies ist nach allen Erfahrungen sowohl im verkehrlichen Bereich als auch aus den Modellprojekten „Blaues Band“ in höchstem Maße unwahrscheinlich. Realistisch erscheint ein Ansatz von ca. 50 %, wie er z.B. auch bei der entsprechenden Ermittlung im Bundes-

programm „Blaues Band Deutschland“ angenommen wurde. Mit diesem Ansatz wären die Kosten pro km vergleichsweise mehr als halbiert.

Unterhaltungsaufwand:

Die GDWS führt in ihrem Bericht auf, dass etwaige Unterhaltungsmehraufwendungen derzeit nicht absehbar und damit nicht kalkulierbar sind und somit nicht in die Kostenschätzung einfließen. Trotzdem wird ein Personalmehrbedarf in Höhe von 400 DP angesetzt, der sich nicht nur auf die laut GDWS zu bearbeitende Strecke von ca. 1.720 km bezieht, sondern sogar auf das gesamte Netz der Bundeswasserstraßen. Die Gesetzesfolgenabschätzung muss sich aber auf die tatsächlich durch diese Gesetzesänderung resultierenden Auswirkungen beschränken.

Realisierung:

Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Wasserrahmenrichtlinie bis 2027 befristet, weshalb für die Ermittlung des Erfüllungsaufwands hinsichtlich der Vorgabe des Gesetzesentwurfs zum wasserwirtschaftlichen Ausbaus von einem Zeithorizont bis zum Jahr 2027 ausgegangen wird und nicht wie im Bericht der GDWS bis zum Jahr 2050. Mit einem weitergehenden Erfüllungsaufwand über das Jahr 2027 hinaus ist abhängig von den dann geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler und EU-Ebene und dem Grad der Zielerreichung zu rechnen. Nach Artikel 19 Absatz 2 der Wasserrahmenrichtlinie überprüft die Europäische Kommission die Richtlinie spätestens 19 Jahre nach ihrem Inkrafttreten und schlägt gegebenenfalls erforderliche Änderungen vor. Am 10. Dezember 2019 hat die Europäische Kommission ihren Bericht zu den Ergebnissen des Fitness Checks der Wasserrahmenrichtlinie und weiterer Gewässerschutzrichtlinien vorgelegt. Sie kommt darin zu dem Ergebnis, dass sich die Wasserrahmenrichtlinie bewährt hat und grundsätzlich geeignet ist, auch künftigen wasserwirtschaftlichen Herausforderungen zu begegnen. Der Bericht verweist aber auch auf Defizite in der Umsetzung durch die Mitgliedstaaten, u. a. bei Maßnahmen zur Verbesserung des ökologischen Zustands, zu denen auch Maßnahmen des wasserwirtschaftlichen Ausbaus zählen. Entsprechend macht die Europäische Kommission deutlich, dass seitens der Mitgliedstaaten verstärkte Anstrengungen erforderlich sind.

Nach dieser vorgenommenen Differenzierung sind bis zum Zeitraum 2027 zusätzliche jährliche Investitionskosten von etwa 60 Mio. Euro erforderlich. Dies umfasst technische und sonstige Mittel, um bspw. Altarme oder Nebenrinnen anzuschließen oder Bundeswasserstraßen so auszubauen, dass deren ökologischer Zustand oder ökologisches Potenzial verbessert wird.

Darüber hinaus wird ein zusätzlicher Personalaufwand bei der WSV und den wissenschaftlichen Oberbehörden (BfG und BAW) von jährlich ca. 12,4 Mio. Euro geschätzt. Dies resultiert aus einem Personalaufwand für etwa 200 Techniker, Ingenieure, Juristen und Verwaltungsmitarbeiter mit einem Aufwand von jeweils etwa 1.600 Stunden p.a. (Lohnkostensatz 38,80 Euro pro Stunde) zur Verbesserung des ökologischen Zustands der Bundeswasserstraßen. Für die Schätzung wurde auf Basis des Bauleitungsmodells der WSV annäherungsweise ermittelt, wieviel zusätzlicher Personalaufwand für die Umsetzung des jährlichen sächlichen Erfüllungsaufwands erforderlich wäre. Zusätzlicher Personalaufwand entsteht dabei in den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern für die Planung und Umsetzung der Ausbaumaßnahmen, für die baubegleitende Bauüberwachung sowie für die nachsorgende Unterhaltung. Auf Ebene der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt entsteht Personalaufwand für die Koordination der Umsetzung, für zusätzliche Fachaufsicht sowie bei der Planfeststellungsbehörde für die Durchführung der erforderlichen Planfeststellungsverfahren. Außerdem wird auf beiden Ebenen zusätzlicher Personalaufwand für die durch Personalmehrung vermehrten Vorgänge im Bereich der Verwaltungsdienstleistungen erforderlich (Personalverwaltung, Organisation, IT, etc.). Bei den wissenschaftlichen Oberbehörden Bundesanstalt für Gewässerkunde und Bun-

desanstalt für Wasserbau wird zusätzlicher Personalaufwand für die Beratung der WSV in Zusammenhang mit dem wasserwirtschaftlichen Ausbau benötigt.

Insgesamt entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand für den Bund bis 2027 von rund 72,4 Mio. Euro.

Länder

Da die Zuständigkeiten für den wasserwirtschaftlichen Ausbau der Bundeswasserstraßen mit diesem Regelungsvorhaben von den Ländern auf den Bund übertragen werden, entfällt im Grundsatz in dem Maße der Erfüllungsaufwand bei den Ländern, wie er beim Bund entsteht.

Dabei sind die Länder zwar in höchst unterschiedlichem Maße von Bundeswasserstraßen betroffen. Insgesamt kann aber angenommen werden, dass bei gleichen Bewirtschaftungszielen und -maßnahmen ebenfalls jährliche Investitionskosten von etwa 60 Mio. Euro entstanden wären, die nun entfallen.

Der geschätzte Personalaufwand, der sich ja an den umzusetzenden Maßnahmen orientiert, kann hier ebenfalls mit etwa 1.600 Stunden für etwa 200 Techniker, Ingenieure, Juristen und Verwaltungsmitarbeiter angenommen werden. Bei einem vom Bund leicht abweichenden Lohnkostensatz der Länder von 40,30 Euro pro Stunde entfällt damit ein jährlicher Aufwand von rund 12,9 Mio. Euro. Mit der Schätzung des wegfallenden Personalaufwands ist keine Feststellung zum Personalbedarf der Länder verbunden.

Insgesamt ist daher davon auszugehen, dass mit der Aufgabenverlagerung für die Länder eine jährliche Entlastung von etwa 72,9 Mio. Euro einhergeht.

Vorgabe: Erweiterung des räumlichen Anwendungsbereichs

Damit die in § 12 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 des Bundeswasserstraßengesetzes neu geregelte Aufgabe des wasserwirtschaftlichen Ausbaus der Bundeswasserstraßen für alle Binnenwasserstraßen des Bundes gilt, also auch für diejenigen, die zwar Bundeswasserstraßen im Sinne von Artikel 89 GG, aber derzeit nicht in der Anlage 1 enthalten sind, wird der räumliche Anwendungsbereich des Bundeswasserstraßengesetzes durch die Änderung von § 1 Absatz 1 WaStrG und der Anlage 1 zum WaStrG erweitert. Durch die Erweiterung wird aber nicht nur der wasserwirtschaftliche Ausbau zur Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie an den bisherigen sonstigen Bundeswasserstraßen ermöglicht. Es gelten auch die weiteren Bestimmungen des Bundeswasserstraßengesetzes wie z. B. die Regelungen der Strompolizei und dort insbesondere die Regelung des § 31 WaStrG zur strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung. Durch diese Aufgaben der sogenannten Wasserstraßenüberwachung entsteht zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Im Schwerpunkt entsteht dieser zusätzliche Erfüllungsaufwand im Hinblick auf die Anzeige, Erteilung und Überwachung strom- und schiffahrtspolizeilicher Genehmigungen nach § 31 WaStrG. Die weiteren zusätzlichen Aufgaben sind mit verhältnismäßigem Aufwand nicht quantifizierbar und im Umfang zu vernachlässigen.

Es werden 345 zusätzlichen jährliche Fällen zugrunde gelegt (s. o. 4.1). Es wird davon ausgegangen, dass in 95 Prozent dieser Fälle aufgrund der Anzeige eine Genehmigung zu erteilen ist, da eine Genehmigung nach § 31 Abs. 1 WaStrG bereits erforderlich ist, wenn durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustands der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist. Eine Beeinträchtigung in diesem Sinne geht aber anders als eine Gefahr von fast allen Maßnahmen oder Benutzungen aus. Bei den 17 verbleibenden Fällen, die mit der Anzeige bereits abgeschlossen sind, entsteht für die Prüfung der Anzeige ein zeitlicher Aufwand von etwa 4 Stunden. Bei einem Lohnkostensatz 38,80 Euro pro Stunde entsteht somit zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand von 2.640 Euro. In

den 328 Fällen, in denen eine Genehmigung erteilt wird, fällt zusätzlicher personeller Erfüllungsaufwand im Umfang von 509.056 Euro an. Zunächst fällt zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Bearbeitung der Anzeige, die Betreuung des Antragstellers, die Prüfung der Unterlagen und die Erteilung der Genehmigung im Umfang von etwa 2,5 Tagen (20 Stunden) an. Für die Wahrnehmung von Ortsterminen, Erstellung eines Übergabeprotokolls und die Überwachung der Baumaßnahme vor Ort entsteht weiterer personeller Erfüllungsaufwand von etwa 2 Tagen (16 Stunden) an. Außerdem entsteht für die Abnahme der Anlage vor Ort ein geschätzter personeller Erfüllungsaufwand von etwa 4 Stunden an. Somit beläuft sich der personelle Erfüllungsaufwand auf etwa 5 Tage pro Fall.

In der Summe entsteht beim Bund durch die Vorgabe Erweiterung des räumlichen Anwendungsbereichs zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand von etwa 512.000 Euro.

Bei den Ländern entfällt durch die Vorgabe kein Erfüllungsaufwand, da die Aufgabe der Wasserstraßenüberwachung in strompolizeilicher Hinsicht erst durch die Geltung des Bundeswasserstraßengesetzes für die betroffenen Bundeswasserstraßen bei der WSV als dafür nach dem Bundeswasserstraßengesetz zuständiger Verwaltung entsteht.

5. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Der Gesetzesentwurf hat keine Auswirkungen für Verbraucherinnen und Verbraucher.

Der Gesetzesentwurf hat auch keine gleichstellungsspezifischen Auswirkungen.

Von dem Vorhaben sind ferner keine demographischen Auswirkungen – unter anderem auf die Geburtenentwicklung, Altersstruktur, Zuwanderung, regionale Verteilung der Bevölkerung oder das Generationenverhältnis – zu erwarten.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung ist nicht möglich. Die Übertragung des wasserwirtschaftlichen Ausbaus als Hoheitsaufgabe auf den Bund ist auf die Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie beschränkt. Wann in Deutschland diese Ziele erreicht sein werden, ist nicht konkret vorhersehbar. Deshalb ist eine Befristung nicht möglich. Eine Evaluierung der Wirkungen der Kompetenzübertragung auf die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für die Zielerreichung nach Wasserrahmenrichtlinie soll jedoch im Zuge der Bestandaufnahme 2025 zur Vorbereitung des Bewirtschaftungsplans 2027 - 2033 von der Bundesregierung unternommen und gegenüber den gesetzgebenden Verfassungsorganen berichtet werden.

VIII. Zustimmungspflichtigkeit

Das Gesetz bedarf gemäß Artikel 87 Absatz 3 Satz 2 des Grundgesetzes der Zustimmung des Bundesrates und der Mehrheit der Mitglieder des Bundestages, da der Bund aufgrund des in Artikel 1 Nummer 3 dieses Gesetzes neu eingefügten § 12 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 des Bundeswasserstraßengesetzes neue Verwaltungsaufgaben im Bereich Wasserwirtschaft durch bundeseigene Behörden im Bereich der fakultativen Bundesverwaltung ausübt.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes)

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

§ 1 enthält die Definition der Bundeswasserstraßen, für die das Bundeswasserstraßengesetz gilt. Die genannte Anlage 1 ist nach wie vor konstitutiv für die Geltung des Bundeswasserstraßengesetzes. Die Anlage ist auch erforderlich, um den Zuständigkeitsbereich des Bundes konkret räumlich festzulegen. Die Änderung des bisherigen Wortlauts ist zum einen erforderlich, da die in § 12 Absatz 2 Nummer 3 neu geregelte Aufgabe des wasserwirtschaftlichen Ausbaus der Bundeswasserstraßen für alle Binnenwasserstraßen des Bundes gelten soll, also auch für diejenigen, die zwar Bundeswasserstraßen im Sinne von Artikel 89 GG, aber derzeit nicht in der Anlage 1 enthalten sind (z. B. die Fulda (von Mecklar (km 0,00) bis Waldauer Kiesteich bei Kassel (km 76,78)); die Werra (von Falken (km 0,78) bis Unterwasser der Staustufe „Letzter Heller“ (km 84,00)); Rheinsberger Gewässer). Daneben wird mit der hier getroffenen Regelung der Begriff „dem allgemeinen Verkehr dienend“ den aktuellen Entwicklungen und Verhältnissen auf den Bundeswasserstraßen angepasst und über die tradierte, rein güterverkehrliche Betrachtung hinaus, um die mittlerweile gewichtigen Wirtschaftsfaktoren Fahrgastschiffahrt und Sport- und Freizeitschiffahrt mit Wasserfahrzeugen erweitert. Bislang wurde zur Auslegung dieses Begriffs auf historische Quellen wie die Materialien zum Grundgesetz oder die Gesetzesbegründung zum Bundeswasserstraßengesetz aus dem Jahr 1968 zurückgegriffen.

Der neue letzte Halbsatz von Nummer 1 entspricht im Wesentlichen dem alten, der die Definition der Bundeswasserstraßen auch auf Gewässerteile ausdehnt, die die genannten Voraussetzungen erfüllen. Entfallen ist hier der alte Buchstabe c), welcher das Zulassen des Schiffsverkehrs mit der Bundeswasserstraße als weitere kumulative Voraussetzung für die Zugehörigkeit eines Gewässerteils zu einer Bundeswasserstraße normierte. Diese Voraussetzung muss im Hinblick darauf, dass die Bundeszuständigkeit nicht mehr allein auf den Verkehr beschränkt ist, entfallen. Zu den Maßnahmen, mit denen im Rahmen des neuen Ausbautatbestands nach § 12 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 WaStrG die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie zu erreichen sind, gehört insbesondere auch der Anschluss von Altarmen und Nebenrinnen. Auf diesen findet aber regelmäßig kein Schiffsverkehr statt. Durch die Herstellung einer Verbindung mit der Bundeswasserstraße werden diese zu Gewässerteilen, die zur Bundeswasserstraße gehören und vom Bund verwaltet werden, wenn sie die Voraussetzungen nach den Buchstaben a) bis c) (neu) erfüllen. Für das Vorliegen der Voraussetzung nach Buchstabe b) ist es unschädlich, wenn der Zu- bzw. Abfluss temporär z.B. bei Niedrigwasser nicht besteht.

Zu Buchstabe b

Der neue Absatz 2 definiert die seitliche Abgrenzung der Bundeswasserstraßen, der neue Absatz 3 den Begriff des Ufers von Binnenwasserstraßen des Bundes erstmals bundeseinheitlich. Bislang war eine solche Definition im Bundeswasserstraßengesetz nicht erforderlich, da verkehrsbedingte Maßnahmen naturgemäß nur in und unmittelbar an der Bundeswasserstraße durchgeführt werden. Maßnahmen zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie können aber auch in räumlich davon entfernten Bereichen stattfinden. Da die Verwaltungskompetenz der WSV aber auf die Bundeswasserstraßen beschränkt ist, ist nunmehr eine bundeseinheitliche Festlegung der seitlichen Abgrenzung der Bundeswasserstraßen und eine bundeseinheitliche Definition des Begriffs „Ufer einer Binnenwasserstraße des Bundes“ erforderlich. Bei der Festlegung der Werte durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wird auf das arithmetische Mittel langjähriger Messreihen zurückgegriffen, wie dies in der Hydrologie übliche Praxis ist. Damit stellt die Regelung insbesondere auch die Abgrenzung zum Hochwasserschutz klar. Daneben

kann sich die seitliche Abgrenzung der Bundeswasserstraße, wie bisher, aus der räumlichen Ausdehnung des in Absatz 6 geregelten Zubehörs ergeben. Durch die Definition „Ufer einer Binnenwasserstraße des Bundes“ im Regelungskontext des WaStrG bleiben wasserwirtschaftliche bzw. -rechtliche Festlegungen des Uferbegriffs für andere Oberflächengewässer, insbesondere auch im Landesrecht, unberührt

Zu Buchstabe c

Folgeänderung zu Nummer 1 Buchstabe b.

Zu Nummer 2

Folgeänderung zu Nummer 1 Buchstabe c.

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a

Folgeänderung zu Nummer 3 Buchstabe b.

Zu Buchstabe b

Der neugefasste Absatz 2 regelt nun alle drei Ausbautatbestände, die in die hoheitliche Zuständigkeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) fallen. Die Nummern 1 und 2 regeln unverändert zur bestehenden Rechtslage den verkehrlichen Ausbau der Bundeswasserstraßen sowie den Aus- und Neubau von Einrichtungen oder Gewässerteilen, die der Herstellung der Durchgängigkeit der Stauanlagen dienen.

Nummer 3 regelt neu den wasserwirtschaftlichen Ausbau, soweit dieser erforderlich ist, um die Bewirtschaftungsziele nach Maßgabe der §§ 27 bis 31 Wasserhaushaltsgesetz zu erreichen. Hierdurch übernimmt die WSV neue Aufgaben, was die Zustimmungsbedürftigkeit nach Artikel 87 Absatz 3 Satz 2 des Grundgesetzes auslöst. Durch Satz 2 wird zum Ausdruck gebracht, dass hierzu auch der Anschluss von Altarmen, Nebenrinnen und ähnlichen Gewässern sowie von verlandeten Altarmen oder ähnlichen Strukturen zur Verbesserung des ökologischen Zustands der Bundeswasserstraßen gehört, auch wenn sie sich vor der Ausbaumaßnahme außerhalb des Ufers der Binnenwasserstraße befinden. Solche Maßnahmen fallen als einheitliches Gesamtprojekt künftig auch in die Zuständigkeit des Bundes, wenn diese Gewässer einen räumlichen Zusammenhang mit der Binnenwasserstraße aufweisen. Die hierunter fallenden Maßnahmen und ihre konkrete Ausgestaltung werden in den einvernehmlich zwischen Bund und Ländern abzustimmenden Bewirtschaftungsplänen und Maßnahmenprogrammen festgelegt.

Die Bezugnahme auf § 67 Wasserhaushaltsgesetz bewirkt, dass zu der neuen Aufgabe für den Bund nur wesentliche Umgestaltungen des Gewässers oder seiner Ufer gehören, nicht dagegen die Zulassung von Einleitungen, noch die Sanierung von Gewässerverunreinigungen. Der Bund soll nicht für die Gewässergüte zuständig werden. Gleiches gilt für den Hochwasserschutz, der schon nicht zu den Zielen der Wasserrahmenrichtlinie zählt. Im Interesse der Rechtssicherheit und -klarheit wird dies mit dem letzten Halbsatz in Buchstabe c ausdrücklich geregelt, wobei auf die Zweckbestimmung einer vorgesehenen Maßnahme durch den Vorhabenträger abgestellt wird. Der Begriff der „Verbesserung der physikalischen oder chemischen Wasserbeschaffenheit“ bezieht sich auf die Begriffsbestimmung in § 3 Nummer 9 WHG und beschreibt den üblicherweise unter „Gewässergüte“ zu verstehenden Handlungsbereich. Die Zuständigkeit für wasserwirtschaftliche Ausbaumaßnahmen, die nicht der Erreichung der Bewirtschaftungsziele dienen (z.B. Bau von Yachthäfen), fällt nicht unter Absatz 2 Satz 1 Nummer 3; insoweit bleibt es bei der bisherigen Zuständigkeit der Länder (siehe auch § 68 Absatz 4 WHG neu).

Nach dem neuen Satz 3 von Absatz 2 sind Ausbaumaßnahmen nach Satz 1 Nummer 3 mit Blick auf die verbindlichen Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie durchzuführen, soweit es die Bewirtschaftungsziele erfordern.

Zu Buchstabe c

Die Änderung in Absatz 7 zeichnet die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (Urteil vom 01.07.2015, C-461/13, Rn. 29 ff.) und des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 09.02.2017, BVerwG 7 A 2/15, BVerwGE 158, 1 Rn. 478) zur Wasserrahmenrichtlinie nach, wonach das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot auch im Rahmen des verkehrlichen Ausbaus einer Bundeswasserstraße strikt beachtet werden müssen. Da der neu in Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 geregelte wasserwirtschaftliche Ausbau gerade der Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie dient, die Bewirtschaftungsziele nach §§ 27 bis 31 WHG also nicht nur beachtet, sondern im Wege der Ausbaumaßnahmen aktiv verfolgt werden, ist das Beachtungsgebot auf die Ausbautvorhaben nach Absatz 2 Satz 1 Nummern 1 und 2 beschränkt.

In Absatz 7 Satz 3 wird außerdem geregelt, dass sich die materiellen Anforderungen an einen wasserwirtschaftlichen Ausbau nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 aus dem Wasserhaushaltsgesetz ergeben. Dies dient der Klarstellung der Rechtslage.

Zu Nummer 4

§ 14b Absatz 1 Nummer 6 umfasst bisher die Gründe, nach denen eine Planfeststellung für einen Ausbau oder Neubau einer Bundeswasserstraße zu versagen ist. Durch die Erweiterung der Zuständigkeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung auf den wasserwirtschaftlichen Ausbau sind hierfür auch die Versagungsgründe des Wasserrechts aufzunehmen. Die Regelung enthält die hierzu notwendige klarstellende Bestimmung.

Zu Nummer 5

In Anlehnung an den bisherigen § 31 Absatz 3 Nummern 2 und 3 stellt der neue Satz 2 von Absatz 3 klar, dass für Benutzungen und Anlagen, die an den durch dieses Gesetz neu in Anlage 1 aufgenommenen Binnenwasserstraßen des Bundes bereits vor Inkrafttreten rechtmäßig vorhanden sind, keine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung erteilt werden muss. Damit wird Erfüllungsaufwand auf Seiten der Bürger und der Wirtschaft eingespart.

Zu Nummer 6

Folgeänderung zu Nummer 1 Buchstabe c).

Zu Nummer 7

Für die Abwicklung bereits begonnener Verfahren ist eine Übergangsregelung erforderlich.

Nach dem neuen § 56 Absatz 7 sollen bereits begonnene Verfahren von der zuständigen Landesbehörde nach altem Recht zu Ende geführt werden, um einen Wechsel der Zuständigkeit zwischen Land und Bund im laufenden Verfahren zu vermeiden. Die Vorschrift betrifft solche Maßnahmen, für die bereits ein Verfahren zur Unterrichtung über die voraussichtlich beizubringenden Unterlagen nach § 15 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren eingeleitet wurde.

Die zuständige Landesbehörde ist nach Maßgabe der wasserrechtlichen Vorschriften auch für die Überwachung der Durchführung von Ausbautvorhaben zur Erreichung der

wasserrechtlichen Bewirtschaftungsziele zuständig, wenn der Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung nach § 68 WHG bereits vor Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes erteilt worden ist.

Der neue § 56 Absatz 8 stellt klar, dass eine Kostenerstattung vom Bund an den bisherigen Träger des Vorhabens nicht stattfindet, wenn ein Verfahren zur Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen nach § 15 des Gesetzes über Umweltverträglichkeitsprüfung oder ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren nach § 68 WHG für eine Maßnahme im Sinne von Absatz 2 noch nicht eingeleitet wurde und der Bund daher mit Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes die Trägerschaft übernimmt, dem bisherigen Vorhabenträger aber bereits Kosten entstanden sind.

Zu Nummer 8

Die Anlage wird entsprechend der Änderung von § 1 Absatz 1 Nummer 1 WaStrG durch Aufnahme der bisherigen sogenannten sonstigen Binnenwasserstraßen des Bundes erweitert (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c)).

Zu Artikel 2 (Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes)

Der neue Absatz 4 in § 68 WHG zeichnet die in Artikel 1 Nummer 3 dieses Gesetzes vorgesehene Übertragung des wasserwirtschaftlichen Ausbaus als Hoheitsaufgabe auf die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes im Wasserhaushaltsgesetz nach. Für das Verfahren gelten die Vorschriften des Wasserstraßengesetzes; § 68 Absatz 2 sowie die §§ 69 bis 71 WHG finden im künftigen wasserstraßenrechtlichen Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren keine Anwendung.

Zu Artikel 3 (Folgeänderungen)

Zu Absatz 1

Folgeänderung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c.

Zu Absatz 2

Folgeänderung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c.

Zu Absatz 3

Folgeänderung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c.

Zu Absatz 4

Folgeänderung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c.

Zu Absatz 5

Folgeänderung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c.

Zu Absatz 6

Folgeänderung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c.

Zu Artikel 4 (Evaluierung)

Mit der Übernahme der Zuständigkeiten für den wasserwirtschaftlichen Ausbau der Bundeswasserstraßen durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) wird diese erstmals für den dritten Bewirtschaftungszyklus nach der Wasserrah-

menrichtlinie (2021 - 2027)) - neben der bereits bestehenden Verantwortung für die Erhaltung und Wiederherstellung der Durchgängigkeit für Stauanlagen an Bundeswasserstraßen - verantwortlich für die Erreichung der Bewirtschaftungsziele nach Maßgabe des § 12 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 WaStrG.

1. Regelungsziel

Ziel des Gesetzes ist eine Effizienzsteigerung bei der Umsetzung von wasserwirtschaftlichen Ausbaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen. Durch die Übertragung dieser Zuständigkeit auf den Bund ist zu erwarten, dass Synergien zwischen verkehrlicher und wasserwirtschaftlicher Verwaltung der Bundeswasserstraßen genutzt werden können. Letztendlich soll so die Erreichung der Bewirtschaftungsziele nach Maßgabe der Wasserrahmenrichtlinie an den Bundeswasserstraßen unterstützt werden.

Mit der Zuständigkeitsverlagerung von den Ländern auf den Bund ist notwendigerweise die Erwartung verbunden, dass der WSV die erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung gestellt werden, um die Aufgabe zu bewältigen.

2. Indikatoren/Kriterien für die Zielerreichung

Bezüglich der Indikatoren/Kriterien für die Zielerreichung wird darauf abgestellt, welche/wie viele wasserwirtschaftliche Ausbaumaßnahmen von der WSV nach Inkrafttreten dieses Gesetzes ergriffen wurden.

Wann eine Maßnahme als ergriffen gilt, wird auf der Grundlage der von der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) auf der 159. LAWA-Vollversammlung beschlossenen Systematik beurteilt. Danach wird unterschieden in: „nicht begonnen“, „in Vorbereitung“, „laufend (einmalige Maßnahmen)“, „fortlaufend (wiederkehrende Maßnahmen)“ und „abgeschlossen“. Erreicht eine Maßnahme den Status „laufend“ bzw. „fortlaufend“, gilt sie als ergriffen.

3. Datengrundlage

Für den vierten Bewirtschaftungsplan (nach geltender Wasserrahmenrichtlinie für den Zeitraum 2027 - 2033), ist im Jahre 2025 eine Bestandsaufnahme zu erstellen. Auf der Grundlage dieser Bestandsaufnahme wird die Bundesregierung verpflichtet, eine Evaluierung der mit der Zuständigkeitsverlagerung erwarteten Fortschritte vorzunehmen und den gesetzgebenden Verfassungsorganen zu berichten, damit dort ggf. gesetzgeberisch oder haushälterisch nachgesteuert werden kann. Da die Bestandsaufnahme im Jahr 2025 ohnehin ansteht und eine gesonderte Datenerhebung einen unzumutbaren Aufwand darstellen würde, wird die Evaluierung nicht früher durchgeführt.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Das Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Zu Anlage (Bundeswasserstraßengesetz Anlage 1 (zu § 1 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 7 und § 2 Abs. 2) Verzeichnis der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes)

Die Anlage wird entsprechend der Änderung von § 1 Absatz 1 Nummer 1 WaStrG durch Aufnahme der bisherigen sogenannten sonstigen Binnenwasserstraßen des Bundes erweitert (vgl. Begründung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c)).