

**Gesetzentwurf**

**der Bundesregierung**

**Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes**



**Gesetzesentwurf**  
**der Bundesregierung**

**Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes**

**A. Problem und Ziel**

Die Wiedervereinigung Deutschlands, die Vollendung des europäischen Binnenmarktes und die Erweiterung der Europäischen Union um Staaten Mittel- und Osteuropas haben zu einem erheblichen Wachstum des Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland geführt. Dieses Wachstum wird sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen. Gleichzeitig wachsen die Anforderungen, die zum Schutz der Umwelt gerade auch an den Verkehrsbereich gestellt werden. Zur Lösung dieses Konfliktes kann die Wasserstraße als umweltfreundlicher und wirtschaftlicher Verkehrsträger einen wichtigen Beitrag leisten. Voraussetzung dafür ist, dass das Netz der Bundeswasserstraßen ausgebaut und in die Lage versetzt wird, einen höheren Anteil am Transportvolumen zu übernehmen. Zur Förderung der notwendigen Ausbaumaßnahmen können die rechtliche Gleichstellung der Wasserstraße mit den Verkehrsträgern Schiene und Straße, die Verdeutlichung der staatlichen Verantwortung für das Wasserstraßennetz und die Schaffung einer verlässlichen Grundlage für eine vorausschauende Planung der Wasserstraßenbaumaßnahmen erheblich beitragen.

**B. Lösung**

Der Ausbaubedarf des Bundeswasserstraßennetzes wird künftig, wie es beim Ausbaubedarf des Netzes der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege der Fall ist, durch Gesetz beschlossen. Durch diese Bestätigung vom Parlament wird den Wasserstraßenplanungen im Rahmen einer integrierten Bundesverkehrswegeplanung ein größeres Gewicht beigemessen und das weitere Verfahren erleichtert.

### **C. Alternativen**

Beibehaltung des derzeitigen Zustandes mit unterschiedlicher rechtlicher Absicherung des Bedarfs für Bundesfernstraßen und Schienenwege des Bundes einerseits und Bundeswasserstraßen andererseits.

### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Durch das Gesetz sind keine Mehrbelastungen für die öffentlichen Haushalte zu erwarten. Durch das Gesetz entstehen keine zusätzlichen Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

Der Bedarf für Neu- und Ausbauvorhaben an den Bundeswasserstraßen wird bereits durch den Bundesverkehrswegeplan 2030 festgestellt. Die in der Anlage zu § 1 Absatz 1 des vorliegenden Gesetzes genannten Projekte entsprechen dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Aus dem Gesetz über den Ausbau der Bundeswasserstraßen erfolgt keine eigene (zusätzliche) Ausbaupflichtung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

### **E. Erfüllungsaufwand**

#### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

#### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Für die Wirtschaft entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand; neue Informationspflichten werden nicht eingeführt.

Der Gesetzentwurf begründet daher keinen Anwendungsfall der „One in, one out“-Regel für neue Regelungsvorhaben der Bundesregierung.

#### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand ist für den Bund, nicht aber für die Länder und Kommunen zu erwarten. Die notwendigen Planungs- und Verfahrensschritte für den Neu- und Ausbau von Bundeswasserstraßen bleiben unverändert. Die Festlegung von Ausbauplanungen der Bundeswasser-

straßen mit Gesetzeskraft kann die Umsetzung beschlossener Vorhaben erleichtern und damit zu einer Beschleunigung der Investitionsvorhaben mit einem nicht näher zu quantifizierenden volkswirtschaftlichen Nutzen sowie zur Senkung von Planungs- und Verfahrenskosten in nicht näher zu quantifizierender Höhe führen. Die in § 4 des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes geregelte Pflicht, den Bedarfsplan alle fünf Jahre zu überprüfen, kann zu zusätzlichen Kosten führen, wenn die Prüfung des Bedarfsplans Neubewertungen von Projekten erfordert. Insgesamt wird der Erfüllungsaufwand auf rd. 50 000 Euro alle fünf Jahre geschätzt. Etwaiger Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

#### **F. Weitere Kosten**

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



**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 5. September 2016

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und  
zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 12. August 2016 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel



**Entwurf eines  
Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen  
und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes  
Vom ...**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1  
Bundeswasserstraßenausbaugesetz (WaStrAbG)**

§ 1

- (1) Das Netz der Bundeswasserstraßen wird nach dem Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist.
- (2) Die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienbestimmung nach § 13 Absatz 1 des Bundeswasserstraßengesetzes und für die Planfeststellung, einschließlich der vorläufigen Anordnung, nach § 14 des Bundeswasserstraßengesetzes verbindlich.

§ 2

- (1) Der Ausbau erfolgt nach Stufen, die im Bedarfsplan vorgesehen sind, und nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.
- (2) Eine Baumaßnahme, die nicht in den Bedarfsplan aufgenommen ist, kann durchgeführt werden, wenn für sie im Einzelfall der Bedarf besonders nachgewiesen wird.

§ 3

Der Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen und die entsprechenden Pläne für andere Verkehrsträger sind im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung aufeinander abzustimmen.

## § 4

Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, ob der Bedarfsplan der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Die Anpassung erfolgt durch Gesetz.

## § 5

(1) Zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan stellt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Fünfjahrespläne auf.

(2) Das Gesetz zur Förderung der Stabilität und des Wachstums der Wirtschaft vom 8. Juni 1967 (BGBl. I S. 582), das zuletzt durch Artikel 267 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, bleibt unberührt.

## § 6

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Bundeswasserstraßennetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

**Anlage****(zu § 1 Absatz 1)**

## Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen

## Abschnitt 1

## Laufende und fest disponierte Vorhaben

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Vorhaben</b>
1	VDE 17 (Hannover - Magdeburg - Berlin)
2	Ausbau der Dortmund-Ems-Kanal Südstrecke
3	Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvariante)
4	Neubau Schleuse Minden
5	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Weststrecke)
6	Ausbau des Rhein-Herne-Kanals (Östlich Gelsenkirchen)
7	Bau der 2. Schleusenkammer Trier an der Mosel
8	Fahrrinnenvertiefung am Main zwischen Wipfeld und Limbach
9	Ersatzneubau des Schiffshebewerks Niederfinow an der Havel-Oder-Wasserstraße
10	Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals
11	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe

## Abschnitt 2

## Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)

lfd. Nr.	Vorhaben
1	Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein
2	Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg
3	Fahrrinnenanpassung der Außenweser
4	Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals
5	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd)
6	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord)
7	Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) bis Marl und Ersatzneubau der "Großen Schleusen"
8	Vertiefung der Außenems
9	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Oststrecke)
10	Neutrassierung der Saatsee-Kurve am Nord-Ostsee-Kanal
11	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock
12	Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen (Variante A)
13	Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg
14	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar
15	Anpassung des Dortmund-Ems-Kanals (Nordstrecke)
16	Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße
17	Ausbau des Stichkanals Salzgitter einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen
18	Ausbau des Küstenkanals einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen
19	Vorgezogener Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck an Elbe-Seitenkanal
20	Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen
21	Bau von sieben 2. Schleusenkammern an der Mosel
22	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals

## **Artikel 2**

### **Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes**

Das Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl I S. 962, 2008 I S. 1908), das zuletzt durch Artikel 17 des Gesetzes vom 24. Mai 2016 (BGBl I S. 1217) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 14b Nummer 6 Buchstabe b wird die Angabe „Nummer 6“ durch die Angabe „Nummer 1“ ersetzt.

2. § 35 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes unterhält neben der ihr nach § 8 obliegenden Unterhaltung, soweit möglich und zumutbar, einen Wasserstands- und Hochwassermelddienst im Benehmen mit den Ländern, auch um zu einer rechtzeitigen und zuverlässigen Hochwasserwarnung und –vorhersage beizutragen.“

3. § 39 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 3 Halbsatz 2 wird die Angabe „§ 22 Abs. 2“ durch die Angabe „§ 75 Absatz 2 Satz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „§ 36 Nr. 4“ durch die Angabe „§ 36 Absatz 1 Nummer 4“ ersetzt.

## **Artikel 3**

### **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Zielsetzung des Gesetzes

Die Wiedervereinigung Deutschlands, die Vollendung des europäischen Binnenmarktes und die Erweiterung der Europäischen Union um Staaten Mittel- und Osteuropas haben zu einem erheblichen Wachstum des Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland geführt. Dieses Wachstum wird sich gemäß der für den BVWP erstellten Verkehrsverflechtungsprognose 2030 auch in den nächsten 15 Jahren fortsetzen. Deutschland wird zunehmend zur Drehscheibe der Wirtschafts- und Verkehrsströme in Europa, in Nord-Süd-Richtung ebenso wie in West-Ost-Richtung. Gleichzeitig wachsen die Anforderungen, die zum Schutz der Umwelt gerade auch an den Verkehrsbereich gestellt werden.

In einem Verkehrssystem, das diesen Anforderungen gerecht werden und Mobilität und Wirtschaftswachstum umweltgerecht sichern will, müssen die bestehenden Kapazitäten aller Verkehrsträger bestmöglich ausgeschöpft und insbesondere die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit umweltfreundlicher Verkehrsträger, wie der Wasserstraße, gestärkt werden, damit ihnen in Zukunft ein deutlich höherer Anteil am Transportvolumen zukommt, als dies bislang der Fall war.

Auch die Europäische Union hat die Bedeutung der Wasserstraßen in einem transeuropäischen Verkehrsnetz erkannt und dies entsprechend zum Ausdruck gebracht (vgl. –Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU, Amtsblatt L 348 der EU vom 20. Dezember 2013).

Zur Erreichung dieser Zielsetzung ist es erforderlich, die Wasserstraße als wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Verkehrsträger insgesamt qualitativ leistungsfähiger zu machen, die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern zu stärken und das Wasserstraßennetz rechtzeitig aufgrund vorausschauender Planung auszubauen. Zur Gleichstellung der Bundeswasserstraßen mit anderen Verkehrsträgern wird für den weiteren Ausbau des Bundeswasserstraßennetzes eine verlässliche und verbindliche gesetzliche Grundlage benötigt, die dem bereits geltenden ge-

setzunglichen Verfahren beim Bau und Ausbau von Bundesfernstraßen bzw. dem geltenden gesetzlichen Verfahren für den Schienenwegebau entspricht.

## **II. Wesentlicher Inhalt des Gesetzes**

Mit dem Wasserstraßenausbaugesetz wird der Bedarfsplan für die Linienbestimmung nach § 13 des Bundeswasserstraßengesetzes und für die Planfeststellung nach § 14 des Bundeswasserstraßengesetzes für verbindlich erklärt. Der Ausbau erfolgt nach Stufen und unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel. Weitere Projekte können durchgeführt werden, wenn für sie im Einzelfall der Bedarf besonders nachgewiesen ist. Der Bedarfsplan ist alle fünf Jahre zu bewerten und ggf. anzupassen.

Der Bedarfsplan, der das Kernstück des Wasserstraßenausbaugesetzes bildet, geht auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 zurück, der am (Datum) vom Bundeskabinett beschlossen wurde.

Durch die Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes werden lediglich redaktionelle Fehler beseitigt.

### **1. Bundesverkehrswegeplan 2030**

Der Ausbau erfolgt nach dem vom Deutschen Bundestag beschlossenen Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen. Grundlage für den Bedarfsplan Bundeswasserstraßen ist die Einstufung der Vorhaben in die Dringlichkeitsstufen Laufende und fest disponierte Projekte, Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E) des Bundesverkehrswegeplans. Der letzte Bundesverkehrswegeplan stammt aus dem Jahr 2003, der vorhergehende wurde nach der Wiedervereinigung Deutschlands im Jahr 1992 beschlossen. Der nun vorliegende Bundesverkehrswegeplan stellt wichtige verkehrspolitische Weichen für den Planungshorizont bis 2030. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 stellt die Bundesregierung aktuelle, belastbare Grundlagen für das Bundeswasserstraßenausbaugesetz zur Verfügung.

#### **a) Bundesverkehrswegeplan als zentrales Element der Infrastrukturplanung**

Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für die Finanzierung von Bau und Erhalt der Bundesverkehrswege, auf die sich demnach auch der BVWP fokussiert. Diese umfassen die Bundesautobahnen und Bundesstraßen – zusammen als Bundesfernstraßen bezeichnet –, die Bundes-schienenwege und die Bundeswasserstraßen. Die deutschen See- und Binnenhäfen, die Flughäfen

sowie die Güterverkehrszentren zählen nicht zu den Bundesverkehrswegen. Planung, Bau und Unterhaltung dieser Anlagen erfolgen durch Länder, Kommunen oder private Betreiber.

Der BVWP umfasst sowohl anfallende Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen als auch Aus- und Neubauprojekte. Die prognostizierten Kosten für Erhaltung oder Ersatz wurden je Verkehrsträger als Gesamtsumme in den BVWP aufgenommen. Bei der projektspezifischen Bewertung von Aus- und Neubaumaßnahmen konzentriert sich der BVWP auf die Vorhaben, die finanziell aufwendig und großräumig wirksam sind sowie eine wesentlich kapazitätssteigernde bzw. qualitätsverbessernde Wirkung entfalten. Der BVWP ist das wichtigste Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes.

#### **b) Leistungsfähige Verkehrsnetze als oberstes Ziel**

Der BVWP 2030 zielt primär auf diejenigen Ziele der Verkehrspolitik ab, die durch die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur konkret beeinflusst werden können. So sind eine reibungslose Mobilität im Personenverkehr und ein leistungsfähiger Güterverkehr elementar von leistungsfähigen Wegenetzen abhängig. Sie sind die zentrale Voraussetzung für einen ungehinderten Verkehrsfluss auf allen Verkehrsträgern. Aber auch Aspekte der Verkehrssicherheit sowie des Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes werden in den Bewertungen des BVWP abgebildet.

#### **c) Stärkung der Infrastruktur in einem größer werdenden Europa**

Mit der TEN-Verordnung und der Finanzierungsvorschrift Connecting Europe Facility (CEF) hat die EU-Kommission zusammen mit den Mitgliedsstaaten 2013 einen neuen verkehrspolitischen Rahmen vereinbart. Ziel ist ein leistungsfähiges und nachhaltiges Verkehrssystem, das der Europäischen Union im globalen Wettbewerb Vorteile verschaffen soll. Das setzt leistungsfähige Infrastrukturen voraus, die Anziehungspunkt für internationale Investoren und damit zentraler Standortfaktor sind. Dabei setzen Bundesregierung und Kommission gleiche Schwerpunkte: Konzentration auf die am stärksten belasteten Hauptstrecken und Engpassbeseitigung. Bis 2030 soll ein hoch leistungsfähiges Kernnetz, bis 2050 das gesamte transeuropäische Verkehrsnetz nach einheitlichen Standards realisiert werden.

#### **d) Investitionen für Ersatz und Erhaltung**

Ein wesentliches Ziel des neuen BVWP ist, die Mobilität in Deutschland langfristig zu sichern. Neben dem verkehrlich notwendigen Aus- und Neubau von Verkehrswegen gilt es daher, den Zustand der bestehenden Verkehrsinfrastruktur wieder auf ein höheres Niveau zu heben. Der BVWP 2030 gibt deshalb dem Ersatz- und Erhaltungsbedarf Vorrang bei den Investitionen.

### **2. Rahmenbedingungen für das Bundeswasserstraßenausbaugesetz**

Die Bedarfsplanung ist als eine der ersten Planungsstufen zur Verwirklichung eines Vorhabens auf eine großräumige, noch sehr grobe Betrachtung angelegt. Sie schließt ab mit der gesetzgeberischen Entscheidung, dass für ein nach Art und Ausbauziel beschriebenes Projekt ein verkehrlicher Bedarf besteht und es planerisch weiterzuverfolgen ist. Andere betroffene Belange werden erst auf den nachfolgenden Planungsstufen in immer detaillierterer Form untersucht und in eine Abwägung eingestellt. Die abschließende Entscheidung über Realisierbarkeit und Gestaltung des Vorhabens fällt erst auf der letzten Planungsstufe des öffentlich-rechtlichen Verfahrens, in der Regel im Planfeststellungsverfahren.

Die Umweltauswirkungen des Bundesverkehrswegeplans 2030 – und damit auch die des Bedarfsplans – wurden erstmalig im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) ermittelt, beschrieben und bewertet. Diese ersetzt auf Projektebene die Umweltrisikoeinschätzung und die FFH-Verträglichkeitseinschätzung (Flora-Fauna-Habitat) aus dem letzten Bundesverkehrswegeplan. Des Weiteren wurde im Zuge der SUP erstmals eine Bewertung der Umweltauswirkungen des Gesamtplans vorgenommen.

Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren wird der Bedarfsplan unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklung geprüft und ggf. angepasst. Die Anpassung erfolgt durch Gesetz. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stellt Fünfjahrespläne zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan auf. Über den Fortgang des Ausbaus des Bundeswasserstraßennetzes berichtet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dem Deutschen Bundestag jährlich.

### **3. Verkehrsnachfrage und –prognosen 2030**

Ausgehend vom Basisjahr 2010 werden aufgrund der neuen Verkehrsprognose bis 2030 starke Zuwächse bei der Transportleistung vor allem im Güterverkehr (+ 38%), aber auch im Personen-

verkehr (+ 13%) erwartet. Maßgebliche Einflussfaktoren auf die Verkehrsentwicklung sind die demografische Entwicklung und das auch weiterhin zu erwartende Wirtschaftswachstum. Letzteres führt zu erheblichen Steigerungen insbesondere im Außenhandel und damit zu einem überproportionalen Zuwachs im grenzüberschreitenden Gütertransport.

#### **4. Methodik zur Bewertung von Aus- und Neubauprojekten**

Das Bewertungsverfahren des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist gegenüber früheren Bundesverkehrswegeplänen im Hinblick auf internationale Standards, wissenschaftlichen Erkenntnisgewinn sowie Effizienz der Anwendung umfassend methodisch weiterentwickelt worden. Dies erfolgte auf Grundlage mehrerer Forschungsprojekte. Die Transparenz, fachliche Fundierung und Qualitätssicherung des Bundesverkehrswegeplan-Verfahrens und seiner Ergebnisse spielten bei der Überarbeitung eine zentrale Rolle. Dem Bundesverkehrswegeplan liegen vier Bewertungsmodule zugrunde. Detaillierte Erläuterungen zur Berechnungsmethodik aller Module können dem Methodenhandbuch zum Bewertungsverfahren des Bundesverkehrswegeplans 2030 entnommen werden.

##### **a) Weiterentwicklung der Kosten-Nutzen-Analyse (Modul A)**

Das zentrale Bewertungsmodul des Bundesverkehrswegeplans 2030 stellt die Kosten-Nutzen-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenüberstellt. Nutzen und Kosten wurden jeweils für die Jahre des so genannten Betrachtungszeitraums ermittelt. Der Betrachtungszeitraum besteht aus der Planungsphase, der Bauphase und der Betriebsphase eines Vorhabens.

Die Kosten-Nutzen Analyse deckt verschiedene Wirkungsbereiche erwogener Maßnahmen ab. Erfasst werden insbesondere Nutzen aus Veränderungen in den Bereichen Transportkosten, Abgasbelastungen, Betriebs- und Instandhaltungskosten der Verkehrswege und Verkehrssicherheit. Sie liefert im Ergebnis das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), das die Rentabilität der eingesetzten Finanzmittel widerspiegelt.

##### **b) Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)**

Die Umweltauswirkungen des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurden erstmalig im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) ermittelt, beschrieben und bewertet. Diese ersetzt auf Projektebene die Umweltrisikoeinschätzung und die FFH-Verträglichkeitseinschätzung aus dem

letzten Bundesverkehrswegeplan. Des Weiteren wurde im Zuge der Strategischen Umweltprüfung erstmals eine Bewertung der Umweltauswirkungen des Gesamtplans vorgenommen.

Im Modul B, Teil 1 werden die monetarisierten Umweltwirkungen aus der Kosten-Nutzen-Analyse übernommen. Im Modul B, Teil 2 werden die nicht monetarisierten Umweltwirkungen erfasst. Im Fokus des Bewertungsmoduls steht vor allem die Frage, ob und in welchem Maße schutzwürdige Flächen, die wie Natura 2000-Gebiete und Naturschutzvorrangflächen eine besondere Bedeutung haben oder empfindlich gegenüber Eingriffen durch Verkehrsinfrastrukturvorhaben sind, durch die untersuchten Verkehrsprojekte von Flächeninanspruchnahme, Zerschneidungswirkungen oder Durchfahrungen betroffen wären.

Für detaillierte Erläuterungen zur Methodik der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung beziehungsweise der Strategischen Umweltprüfung sei auf den Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan 2030 verwiesen.

### **c) Weitere Module**

Die Module Raumordnerische Beurteilung (Modul C) und Städtebauliche Beurteilung (Modul D) spielen für die Bewertung der Bundeswasserstraßenprojekte keine Rolle.

## **5. Finanzpolitische und haushaltsrechtliche Bedeutung**

Der Bundesverkehrswegeplan ist ein Investitionsrahmenplan. Hinsichtlich der Finanzierung und des Zeitpunktes der Realisierung eines Projektes des Bundesverkehrswegeplans werden keine Festlegungen getroffen. Zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan werden gemäß § 5 Absatz 1 des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Fünfjahrespläne aufgestellt. Die Realisierung der einzelnen Maßnahmen erfolgt nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

## **III. Alternative**

Alternativ kann der derzeitige Zustand beibehalten werden, in dem der Bedarf für Bundesfernstraßen und Schienenwege des Bundes einerseits und Bundeswasserstraßen andererseits unterschiedlich rechtlich abgesichert ist.

#### **IV. Gesetzgebungskompetenz des Bundes**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 des Grundgesetzes.

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

Das Gesetz trägt den Bestrebungen der Europäischen Union Rechnung, den Verkehrsträger Wasserstraßen zu fördern. Die in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU, Amtsblatt L 348 der EU vom 20. Dezember 2013, wurden berücksichtigt.

#### **VI. Nachhaltigkeit**

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Nachhaltigkeit ergibt sich bezüglich der Managementregel 6 („Energie- und Ressourcenverbrauch sowie die Verkehrsleistung müssen vom Wirtschaftswachstum entkoppelt werden. Zugleich ist anzustreben, dass der wachstumsbedingte Anstieg der Nachfrage nach Energie, Ressourcen und Verkehrsleistungen durch Effizienzgewinne mehr als kompensiert wird. Dabei spielt die Schaffung von Wissen durch Forschung und Entwicklung sowie die Weitergabe des Wissens durch spezifische Bildungsmaßnahmen eine entscheidende Rolle.“) sowie des Indikators II („Lebensqualität“) Nr. 11 d) („Mobilität sichern, Umwelt schonen“). Ziel der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ist es, den Anteil der Binnenschifffahrt an der Beförderungsleistung bis 2015 auf 14 % zu steigern. Dieses Ziel wurde noch nicht erreicht. Derzeit liegt der Anteil der Binnenschifffahrt an der Beförderungsleistung bei rd.10 %. Voraussetzung für eine spürbare Steigerung des Anteils der Binnenschifffahrt ist die Instandhaltung und der bedarfsgerechte Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen. Die Bedarfsplanung ist der erste und wesentliche Schritt für die Modernisierung des Bundeswasserstraßennetzes. Die gesetzgeberische Festlegung, dass für ein nach Art und Ausbauziel beschriebenes Projekt ein verkehrlicher Bedarf besteht und es planerisch weiterzuverfolgen ist, erleichtert dessen planerische und genehmigungsrechtliche Umsetzung wesentlich.

## VII. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Der Gesetzentwurf führt nicht zu zusätzlichen Haushaltsausgaben. Mit dem Gesetzentwurf wird zwar der verkehrliche Bedarf gesetzlich festgelegt und für die Linienbestimmung und Planfeststellung vorgegeben, haushaltswirksam wird jedoch erst die Umsetzung der einzelnen Projekte. Der Bedarfsplan wird nur in dem Umfang durchgeführt, in dem Haushaltsmittel nach Maßgabe anderer gesetzlicher Vorschriften zur Verfügung gestellt werden. Durch den Bedarfsplan selbst werden unmittelbar keine Haushaltsbelastungen verursacht.

## VIII. Erfüllungsaufwand

Für die Wirtschaft entsteht durch den Gesetzentwurf kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Es entsteht auch kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand aus Informationspflichten (Bürokratiekosten) für die Wirtschaft. Der Gesetzentwurf begründet daher keinen Anwendungsfall der „One in, one out“-Regel für neue Regelungsvorhaben der Bundesregierung (siehe hierzu den Kabinettsbeschluss vom 25. März 2015).

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch den Gesetzentwurf im Ergebnis kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung (Vollzugaufwand) entsteht auf Bundesebene durch die in § 4 des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes geregelte Pflicht, den Bedarfsplan alle fünf Jahre zu überprüfen. Dies führt zu zusätzlichen Kosten, wenn die Prüfung des Bedarfsplans Neubewertungen von Projekten erfordert. Unter der Annahme, dass im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung ein Teil der Projekte einer erneuten Bewertung unterzogen werden muss, wird der Erfüllungsaufwand auf rd. 50.000 € alle 5 Jahre geschätzt. Durch die Berichtspflicht in § 6 des Bundeswasserstraßengesetzes entstehen im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt keine zusätzlichen Kosten, da die Bundeswasserstraßen bereits heute in dem jährlichen Verkehrsinvestitionsbericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erfasst sind, mit dem diese Berichtspflicht künftig für alle drei Verkehrsträger erfüllt wird. Auf Länderebene einschließlich der Kommunen entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Etwaiger Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Epl. 12 ausgeglichen werden.

**IX. Weitere Kosten**

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

**X. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Mit dem Gesetzentwurf wird die Rechtslage bei den Bundeswasserstraßen an die Rechtslage bei den Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen angeglichen.

**XI. Geschlechterspezifische Auswirkungen**

Der Gesetzentwurf hat keine gleichstellungsspezifischen Auswirkungen.

**XII. Demografie-Check**

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

**XIII. Zeitliche Geltung; Befristung**

§ 4 des Gesetzentwurfs sieht eine Überprüfung des Bedarfsplans alle fünf Jahre vor. Damit wird die regelmäßige Überprüfung des Bedarfs sichergestellt. Eine darüber hinausgehende Befristung ist nicht erforderlich.

## **B. Besonderer Teil zu den Einzelbestimmungen**

### **Zu Artikel 1 (Bundeswasserstraßenausbaugesetz)**

#### Zu § 1

Wie das Netz der Bundesfernstraßen gemäß Fernstraßenausbaugesetz und das Netz der Schienenwege des Bundes gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz soll auch das Bundeswasserstraßennetz nach einem Bedarfsplan ausgebaut werden. Er ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans. In den Bedarfsplan aufgenommen werden nicht alle Investitionen, sondern nur Ausbaumaßnahmen. Mit der Aufnahme dieser Investitionen in den Bedarfsplan liegt ein durch das Parlament festgestelltes öffentliches Interesse am entsprechenden Ausbau des Bundeswasserstraßennetzes vor. Die Bedarfsfeststellung betrifft allerdings nur einen der öffentlichen Belange, die untereinander und gegenüber entgegenstehenden privaten Belangen im Rahmen der Planfeststellung oder Plangenehmigung abzuwägen sind. Dies bedeutet insbesondere, dass sich Umweltbelange gegenüber dem Verkehrsbedarf durchsetzen können und von daher auch die Prüfung von (baulichen) Alternativen, die dem im Bedarfsplan festgestellten Verkehrsbedürfnis gerecht werden, nicht ausgeschlossen ist.

#### Zu § 2

##### Zu Absatz 1

Ebenso wie beim Ausbau des Bundesfernstraßennetzes gemäß Fernstraßenausbaugesetz und des Schienenwegenetzes gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz erfolgt der Ausbau von Bundeswasserstraßen nach Stufen, die im Bedarfsplan vorgesehen sind.

##### Zu Absatz 2

An Baumaßnahmen, die in den Bedarfsplan aufgenommen wurden, besteht ein durch das Parlament festgestelltes öffentliches Interesse. Andere Baumaßnahmen, die über eine bloße Ersatzinvestition hinausgehen, müssen daneben gleichwohl durchgeführt werden können, wenn für sie ein Bedarf besteht, der im Einzelfall besonders nachzuweisen ist.

Zu § 3

Eine vorausschauende Verkehrsplanung erfordert eine Gesamtbetrachtung aller Verkehrswege und eine Abstimmung der Planungen aller Verkehrsträger, um Fehlinvestitionen zu vermeiden und die Vernetzung der Verkehrsträger in Wegen und Leistung zu fördern.

Zu § 4

Wie nach dem Fernstraßenausbaugesetz und Bundesschienenwegeausbaugesetz ist auch hier nach Ablauf von jeweils 5 Jahren zu prüfen, ob der Bedarfsplan der zwischenzeitlichen Entwicklung anzupassen ist. Die Anpassung erfolgt durch Gesetz. Sie kann sowohl in einer Erweiterung als auch in einer Reduzierung von Anzahl, Art und Umfang der im Bedarfsplan genannten Projekte bestehen. Die Anpassung der Bedarfspläne ist ebenso wie der Bundesverkehrswegeplan einer Strategischen Umweltprüfung zu unterziehen (§ 14 b Absatz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Anlage 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung).

Zu § 5

Zu Absatz 1

Zur Umsetzung der im Bedarfsplan als vordringlich ausgewiesenen Vorhaben stellt das Bundesministerium für Verkehr Fünfjahrespläne auf. Die Vorschrift entspricht der Regelung im Fernstraßenausbaugesetz und Bundesschienenwegeausbaugesetz.

Zu Absatz 2

Der Bedarfsplan und die Fünfjahrespläne sind nicht identisch mit den nach § 10 des Gesetzes zur Förderung der Stabilität und des Wachstums der Wirtschaft (StabG) aufzustellenden Investitionsprogrammen; sie bilden jedoch eine Grundlage für die mittelfristige Finanzplanung nach dem StabG.

Zu § 6

Die Vorschrift stellt sicher, dass das Parlament jährlich über die Umsetzung des von ihm aufgestellten Bedarfsplans unterrichtet wird. Sie entspricht der Regelung im Fernstraßenausbaugesetz und Bundesschienenwegeausbaugesetz.

Zu Anlage 1 zu § 1 Absatz 1

Die Anlage enthält alle Bundeswasserstraßenvorhaben, die in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und nach den Kategorien „Laufende und fest disponierte Projekte“, „Vordringlicher Bedarf (VB)“, „Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)“ priorisiert worden sind.

Zu den Kriterien der Einstufung der Vorhaben in die vorgenannten Dringlichkeitskategorien sowie zur angewendeten Bewertungsmethodik wird auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 verwiesen.

### **I. Einstufungen der Vorhaben in die Dringlichkeitskategorien des BVWP**

Der Bau und Ausbau nach dem Bedarfsplan erfolgt gemäß § 2 Absatz 1 des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes nach Stufen, die im Bedarfsplan unterschieden werden. Für die neuen Vorhaben gibt es im Bundesverkehrswegeplan 2030 die Dringlichkeitsstufen Vordringlicher Bedarf (VB) mit Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E) sowie Weiterer Bedarf (WB). Es ist vorgesehen, die Vorhaben des VB/VB-E im Geltungszeitraum des Bundesverkehrswegeplans bis 2030 umzusetzen beziehungsweise zu beginnen. Die in den WB eingeordneten Projekte an den Bundeswasserstraßen haben in der Bewertung nur Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) unter 1 erreicht. Da diese Projekte in der Laufzeit des BVWP 2030 nicht zur Realisierung anstehen, werden sie nicht in den Bedarfsplan übernommen, bleiben jedoch nachfolgenden Bedarfsplanüberprüfungen zugänglich. Die Kriterien zur Einstufung in die Dringlichkeitskategorien werden im Folgenden erläutert.

#### **1. Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E)**

Wichtigstes Kriterium für die Einstufung der Vorhaben in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Innerhalb dieser vordringlichen Projekte sind Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb möglichst frühzeitig umgesetzt werden sollen. Voraussetzung dafür ist ein besonders hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis sowie keine hohe Umweltbetroffenheit. Berücksichtigt werden zudem Synergien zwischen Erhaltungs- beziehungsweise Ersatz- und Ausbauplanung. Ausbauprojekte mit einem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis, die gleichzeitig zur Beseitigung eines akuten Erhaltungs- beziehungsweise Ersatzbedarfs beitragen, werden ebenfalls vorrangig umgesetzt. Die Einstufung von Vorhaben in den VB erfolgt jedoch nicht ausschließlich

auf Grundlage der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Vielmehr werden auch vier Wasserstraßenprojekte aus übergeordneten Überlegungen (Lage im Kernnetz, Reduzierung des Ausfallrisikos, Verbesserung der Qualität der Seehafenhinterlandanbindung) in den VB eingestuft, obwohl aufgrund ihres Nutzen-Kosten-Verhältnisses kein Bedarf nachgewiesen ist.

## **2. Weiterer Bedarf (WB)**

In die Dringlichkeitskategorie Weiterer Bedarf werden grundsätzlich Vorhaben eingestuft, denen ein grundsätzlicher verkehrlicher Bedarf zugeschrieben wird, deren Investitionsvolumen jedoch den voraussichtlich bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzrahmen überschreitet. Für die in den WB eingeordneten Projekte an den Bundeswasserstraßen ist aufgrund ihrer unter 1 liegenden Nutzen-Kosten-Verhältnisse kein Bedarf nachgewiesen. Sie werden daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht in den Bedarfsplan aufgenommen, bleiben jedoch nachfolgenden Bedarfsplanüberprüfungen zugänglich.

## **II. Auswirkungen auf die weiteren Planungsstufen**

Mit den Festlegungen des Bedarfsplans wird der verkehrliche Bedarf für die bezeichneten Wasserstraßenprojekte festgestellt. Deren Realisierung hängt von der weiteren Detailplanung der Vorhaben in den Planfeststellungsverfahren ab.

Bei der Entscheidung über Verkehrswegeplanungen stehen in der Regel mehrere hochrangige Ziele untereinander in Konflikt. Ausgewogene Lösungen erfordern eine Interessenabwägung, wobei alle relevanten fachlichen und außerfachlichen Belange einzubeziehen sind. Die Prüfung und Abwägung der relevanten Belange geschieht stufenweise auf den verschiedenen Planungsebenen. Als eine der ersten Planungsstufen ist die Bedarfsplanung auf eine großräumige Betrachtung abgestellt. Sie kann wegen ihres noch groben Maßstabes nur generell sein. Sie schließt ab mit der gesetzgeberischen Entscheidung, dass für ein nach Art und Ausbauziel beschriebenes Projekt ein verkehrlicher Bedarf besteht und es planerisch weiterzuverfolgen ist.

Erst in den nachfolgenden Planungsstufen, insbesondere der Planfeststellung, können Untersuchungen zu Einzelfragen vertieft und die einzelnen Belange mit dem ihnen jeweils zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt werden, so dass über die Realisierbarkeit und Gestaltung des Vorhabens abschließend entschieden werden kann. Die Verbindlichkeit der Bedarfsfeststellung nach § 1 Absatz 2 bedeutet, dass diese der Linienbestimmung und der Planfeststellung vorgege-

ben ist; hingegen verleiht die gesetzliche Verbindlichkeitserklärung den fachplanerischen Belangen keine zusätzliche rechtliche Durchsetzungskraft gegenüber entgegenstehenden Belangen. Deshalb kann die Bedarfsplanung die aufgrund der Abwägung aller betroffenen Belange in den nachfolgenden Planungsebenen zu treffenden Entscheidungen nicht vorwegnehmen oder ersetzen.

Der Abwägungsgrundsatz gilt auch, wenn das Vorhaben im Verwaltungsverfahren nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungs- oder dem Planungsvereinfachungsgesetz für rechtlich zulässig erklärt wird.

Entsprechend sind auch Aussagekraft und Gewicht der ökologischen Beurteilung der Projekte auf der Stufe der Bedarfsfeststellung zu bewerten. Die im Rahmen der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommenen Einschätzungen der Umweltbetroffenheit stellen eine erste grobe, auf der Basis vorhandener Daten vorgenommene Einschätzung der ökologischen Auswirkungen der Projekte des Bedarfsplans dar. Sie sind ein erster Einstieg im Hinblick auf Art und Intensität der auf den nachfolgenden Planungsstufen durchzuführenden Untersuchungen. Die Bewertungsergebnisse sind grundsätzlich nicht abschließend. Das bedeutet, dass auf der Ebene der Bedarfsplanung in der Regel weder eine ökologische Unbedenklichkeit noch eine endgültige Verwerfung eines Vorhabens ausgesprochen werden kann.

Gleiches gilt für Fragen des Hochwasserschutzes. Auch sie können erst auf den späteren Planungsstufen beantwortet werden. Generell kann aber gesagt werden, dass die Projekte für besiedelte Bereiche hochwasserneutral geplant werden müssen. Dies wird durch die im Wasserwegerecht bestehende, verfassungsrechtlich verankerte Besonderheit der Einvernehmenspflicht garantiert, der zufolge Maßnahmen an Bundeswasserstraßen, soweit sie wasserwirtschaftliche Belange beeinträchtigen, insofern nur mit Zustimmung des betroffenen Bundeslandes durchgeführt werden können.

## **Zu Artikel 2 (Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes)**

Zu Nummer 1

Die Änderung berichtigt einen redaktionellen Fehler.

Zu Nummer 2

Das Einfügen des Wortes „auch“ in § 35 Absatz 1 Satz 1 macht deutlich, dass die rechtzeitige und zuverlässige Hochwasserwarnung und –vorhersage nicht der einzige Zweck ist, zu dem die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes den Wasserstands- und Hochwassermelddienst unterhält. Dieser dient – der Verwaltungskompetenz des Bundes entsprechend – in erster Linie verkehrlichen Zwecken. Die Schifffahrt soll sich auf Niedrig- oder Hochwasserstände einstellen können. Der Wasserstands- und Hochwassermelddienst trägt daneben zu einer rechtzeitigen und zuverlässigen Hochwasserwarnung bei, die Aufgabe der Bundesländer ist.

Zu Nummer 3

Der Verweis auf § 22 Absatz 2 des Bundeswasserstraßengesetzes geht ins Leere, da diese Vorschrift aufgehoben wurde. Stattdessen ist auf § 75 Absatz 2 Satz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu verweisen, der die Voraussetzungen für die Zahlung einer Entschädigung bei nicht voraussehbaren Wirkungen des Vorhabens oder des festgestellten Plans regelt.

Zu Nummer 4

Die Änderung berichtigt einen redaktionellen Fehler.

### **Zu Artikel 3**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.