



BUNDESWASSERSTRABEN ZWISCHEN VERKEHRSFUNKTION UND BEWIRTSCHAFTUNGSZIELEN

16. Mannheimer Tagung für Binnenschifffahrtsrecht

Nena Husemann

ÜBERBLICK

1. Problemstellung in tatsächlicher Hinsicht

2. Gewässerökologische Anforderungen an Bundeswasserstraßen
(Bewirtschaftungsziele)

3. Ausgleich zwischen Verkehrsfunktion und Gewässerökologie

4. Umsetzung der erforderlichen Renaturierungsmaßnahmen in der Praxis

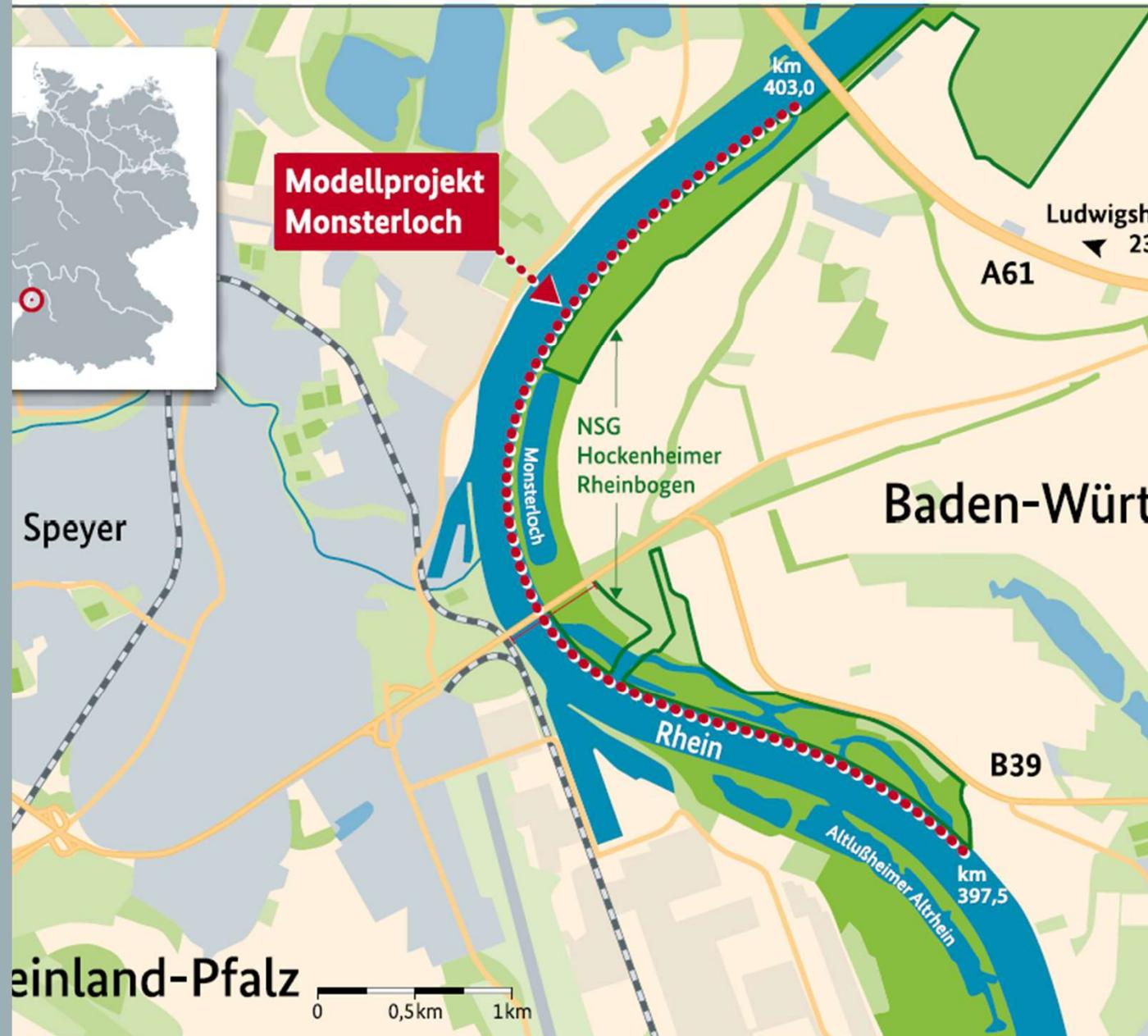
TATSÄCHLICHE PROBLEMSTELLUNG

DIE UNTERSCHIEDLICHEN ANFORDERUNGEN AN FLÜSSE



Idealer Fluss aus Sicht der Binnenschifffahrt	Idealer Fluss aus ökologischer Sicht
Geradlinig	Mäandernd
Befestigtes Ufer und Sohle	Begrünte und abwechslungsreiche Ufergestaltung
Gleichmäßiger hoher Wasserstand	Variation von Breite, Tiefe und Strömungsgeschwindigkeit
Ggf. staugeregelt	Durchgängigkeit
	Verbindung zu Nebengewässern und Aue

BEISPIEL:
MODELLPROJEKT
MONSTERLOCH



GEWÄSSERÖKOLOGISCHE ANFORDERUNGEN AN BUNDESWASSERSTRABEN

- Die Bewirtschaftungsziele

DIE BEWIRTSCHAFTUNGSZIELE

- Normiert in den §§ 27 bis 31 WHG, basierend auf der WRRL
- Statuiert ökologische und chemische Ziele für alle Gewässer
- „Ökologisierung des Wasserrechts“ → Abrücken von der nutzungsbezogenen Betrachtungsweise und stattdessen Verständnis der Gewässer als Teil des Naturhaushaltes
- Instrumente der Bewirtschaftungsziele



BEWIRTSCHAFTUNGSZIELE - DAS VERBESSERUNGSGEBOT

Natürliches/naturnahes Gewässer

⇒ Guter ökologischer & chemischer Zustand

Maßstab: Geringe Abweichung von einem vergleichbaren Referenzgewässer ohne Belastungen durch Industrialisierung und Urbanisierung

Künstliches/erheblich verändertes Gewässer

Die zur Erreichung des guten ökologischen Zustands erforderlichen hydromorphologischen Veränderungen hätten signifikant nachteilige Auswirkungen auf eine nachhaltige Entwicklungstätigkeit (z.B. Schifffahrt)

⇒ Gutes ökologisches Potenzial & chemischer Zustand

Maßstab: Guter ökologischer Zustand abzüglich der Maßnahmen, die zu einer signifikanten Beeinträchtigung der nachhaltigen Entwicklungstätigkeit führen würden

BEWIRTSCHAFTUNGSZIELE

- DAS VERSCHLECHTERUNGSVERBOT

Grundsatz

- Jegliche Verschlechterungen des Zustands aller Gewässer sind zu vermeiden
- Kein Platz für Abwägungen oder Erheblichkeitskriterium im Tatbestand

 **Konsequenz:** Sämtliche Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen zum Erhalt / zur Verbesserung der Schiffbarkeit verstoßen gegen das Verschlechterungsverbot

Abschwächungen

- Bezug auf den gesamten Wasserkörper
- Maßgeblichkeit der biologischen QK
- Messbarkeitskriterium

 **Konsequenz:** Tatbestandliche Verschlechterung wurde selbst bei der Elbvertiefung nicht angenommen

AUSGLEICH ZWISCHEN
VERKEHRSFUNKTION UND
GEWÄSSERÖKOLOGIE

HÖHERRANGIGER RECHTSRAHMEN

Gewässerökologie

Verkehrsfunktion

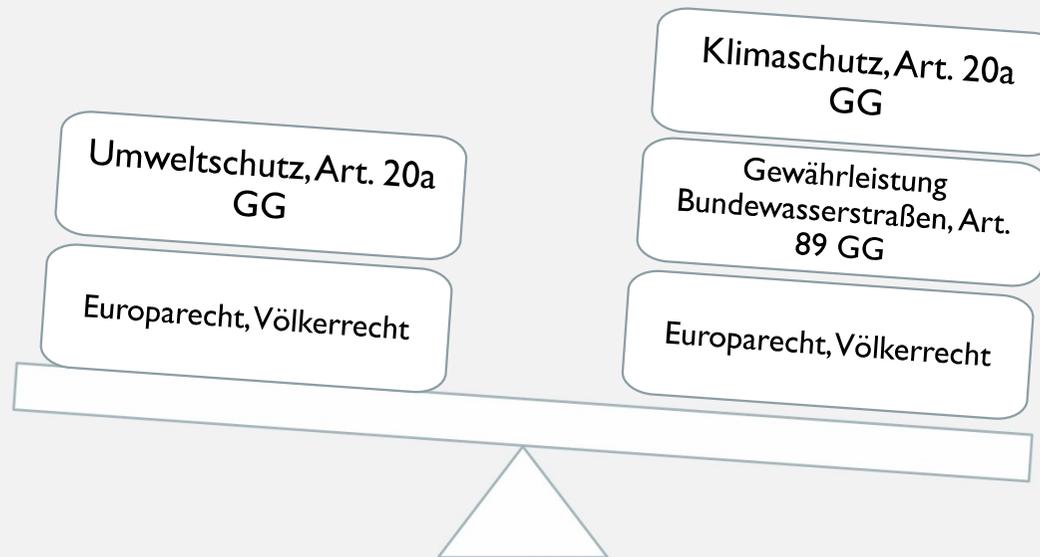
Umweltschutz, Art. 20a
GG

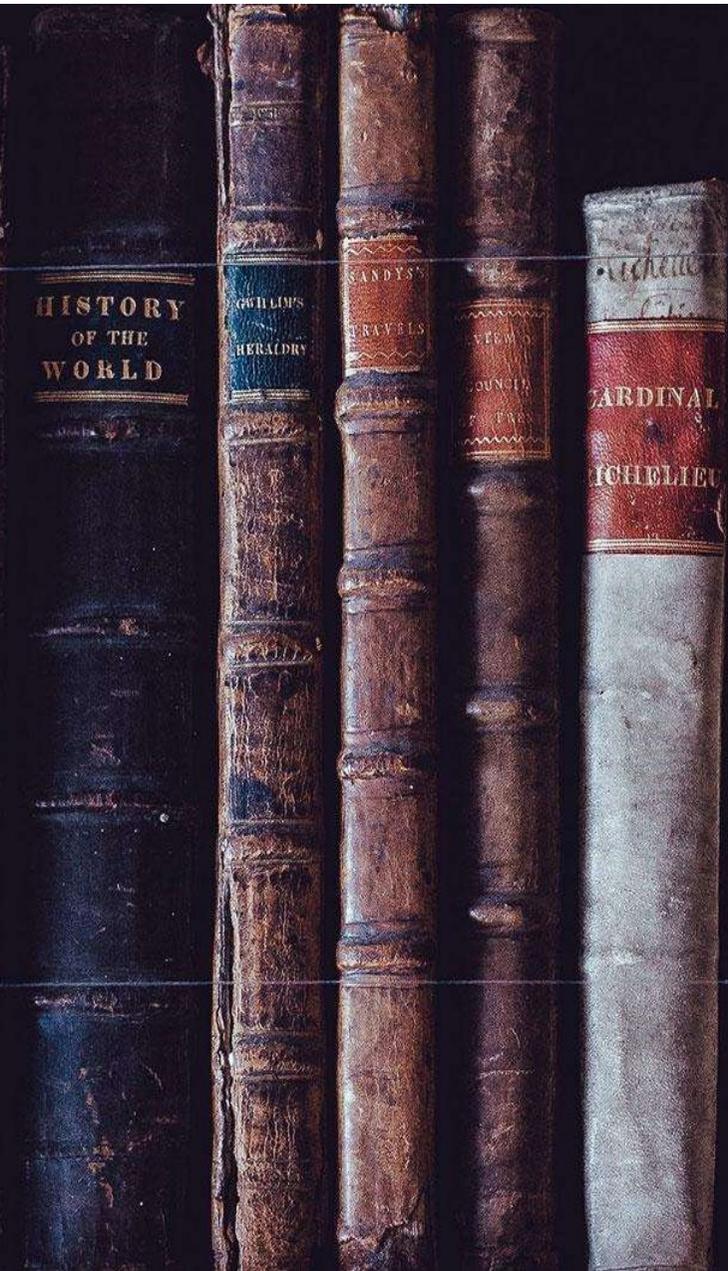
Europarecht, Völkerrecht

Klimaschutz, Art. 20a
GG

Gewährleistung
Bundwasserstraßen, Art.
89 GG

Europarecht, Völkerrecht





HÖHERRANGIGER RECHTSRAHMEN - MANNHEIMER AKTE

Ungehinderte Schifffahrt
auf dem Rhein,
Art. I Mannheimer Akte



Ökologische
Anforderungen der
WRRL

➔ Vorrang der MA gem. Art. 351 AEUV, d.h. ökologische
Zielsetzungen sind am Rhein zwingend schifffahrtsfreundlich
auszulegen

AUSGLEICH IM RAHMEN DER BEWIRTSCHAFTUNGSZIELE

VERBESSERUNGSGEBOT

- Anpassung des Ziels an die Gegebenheiten an den Bundeswasserstraßen im Rahmen des ökologischen Potenzials
- Aber auch Chance und Pflicht zum „Aussortieren“ nicht mehr genutzter Nebenwasserstraßen

VERSCHLECHTERUNGSVERBOT

- Gilt unverändert für alle Gewässer, keine Berücksichtigung der Besonderheiten an Bundeswasserstraßen im Rahmen des Tatbestands
- Sachgerechter Ausgleich muss durch Auslegung der Ausnahmenvorschriften erfolgen



AUSGLEICH - AUSNAHME VOM VERSCHLECHTERUNGSVERBOT

Voraussetzungen Ausnahme nach
§ 3 I Abs. 2 WHG:

1. Grund für die Veränderung sind von übergeordnetem Interesse oder der Nutzen der neuen Veränderung ist größer als der Nutzen, der die Erreichung der Bewirtschaftungsziele hat,
2. Keine bessere Umweltoption und
3. Es werden alle Möglichkeiten getroffen, um nachteilige Auswirkungen auf den Gewässerzustand zu verringern



Übergeordnetes Interesse an
Ausbaumaßnahmen nach dem WaStrAbG



- Rechtssicherheit für Planung
- Angemessener Ausgleich

UMSETZUNG DER RENATURIERUNGSMABNAHMEN

Insbesondere Zuständigkeitsfragen

UMSETZUNGSDEFIZITE VOR GESETZESÄNDERUNG

- Weit unterdurchschnittliche Umsetzung der Bewirtschaftungsziele an den Bundeswasserstraßen
- Hauptgrund: Unklare Zuständigkeitsverteilung Bund \leftrightarrow Länder



NEUE GESETZESLAGE

Zuständigkeit des Bundes für:

- Verkehrlichen Ausbau
- Ausbau zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit
- Hydromorphologischen Ausbau zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele

Gleichzeitig Erweiterung des Begriffs der Bundeswasserstraße



WSV wird von Verkehrsbehörde zur Umweltbehörde



Vereinbarkeit mit der verfassungsrechtlichen Verwaltungskompetenz (Art. 89 GG)?

NEUE GESETZESLAGE



Voraussetzungen fakultative
Bundeseigenverwaltung nach Art. 87
Abs. 3 S. 2 GG:

1. Erwachsen neue Aufgaben auf einem Gebiet, in dem der Bund die Gesetzgebungskompetenz inne hat und
2. Dringender Bedarf an Bundeseigenverwaltung



Wasserwirtschaftlicher Ausbau als neue Aufgabe?

Bewusste Teilung zwischen verkehrlicher Verwaltung und wasserwirtschaftlicher Verwaltung durch Verfassungsgeber



Hätten die Länder den Ausbau nicht wahrnehmen können?

Neue Kompetenzen beim Bund aufbauen

VIELEN DANK!

Fragen oder Anregungen?