

BDB e.V. · Dammstraße 26 · 47119 Duisburg

per Mail: ref-g10@bmvi.bund.de

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Leiterin des Referates G 10  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Dammstraße 26  
D-47119 Duisburg-Ruhrort

Internet: [www.Binnenschiff.de](http://www.Binnenschiff.de)  
Mail:

JS/AS

25. April 2023

## Stellungnahme des BDB e.V. zum Entwurf eines Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes

Sehr geehrte Frau

vielen Dank für die per Mail vom 19. April 2023 eingeräumte Möglichkeit, zum Entwurf des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes Stellung zu nehmen (Bearbeitungsstand 14.04.2023).

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) nimmt wie folgt Stellung:

### 1. Änderungen des Bundeswasserstraßengesetzes

Das Bemühen des Gesetzgebers um eine weitere Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren bei Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der Bundeswasserstraßen wird seitens des BDB anerkannt. Insofern finden die in Artikel 5 des Gesetzes genannten Änderungen des Bundeswasserstraßengesetzes unsere Zustimmung.

### 2. Änderungen der Ausbaugesetze für Fernstraße und Schiene

Grundsätzliche Zustimmung findet unsererseits auch das Bemühen des Gesetzgebers, Regelungen aus dem LNG-Beschleunigungsgesetz aufzugreifen und für den Verkehrsbereich anwendbar zu machen. Das betrifft konkret die Möglichkeit, Prüfungen und Entscheidungen über ggf. notwendige naturschutzrechtliche Ausnahmeregelungen nach § 34 Abs. 4 S. 1 bzw. § 45 Abs. 7 S. 1 Nrn. 4 und 5 BNatSchG zu vereinfachen.

Dies macht Änderungen in den Ausbaugesetzen erforderlich (Artikel 2 Nr. 1 betr. FStrAbG, Artikel 4 Nr. 1 betr. BSWAG): Im Fernstraßenausbaugesetz (§ 1 Abs. 3) wird eine Liste von Baumaßnahmen an Fernstraßen eingefügt, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen sollen. Im Schienenwegeausbaugesetz (§ 1 Abs. 3) wird der Bau oder die Änderung eines Bundesschienenweges, der festdisponiert ist oder für den der Bedarfsplan einen Vordringlichen Bedarf feststellt, als im überragenden öffentlichen Interesse liegend und der öffentlichen Sicherheit dienend qualifiziert. Diese qualifizierenden Merkmale ermöglichen die Zulassung und Durchführung von Projekten, die aufgrund erheblicher Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten grundsätzlich unzulässig wären (§ 34 Abs. 2 BNatSchG).

Der Gesetzentwurf listet für die Fernstraße in einer Anlage 2 148 Maßnahmen des Baus oder der Änderung von Fernstraßen auf, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen sollen. In der Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz werden ca. 60 Maßnahmen genannt.

### **a) Rechtliche Zweifel an der Begründung des überragenden öffentlichen Interesses und der Sicherheit**

Es bestehen Zweifel, dass eine so große Zahl an lediglich katalogartig aufgeführten Maßnahmen im Fernstraßen- und Schienenbereich und ohne inhaltliche Begründung im Einzelfall derart weitreichende Eingriffe in Naturschutzgebiete legitimiert. Ausnahmen im Sinne der o.g. Paragraphen des Bundesnaturschutzgesetzes müssen Einzelfälle bleiben, die auch im Einzelfall jeweils zu begründen sind. Diese erforderlichen Begründungen liefert der Gesetzentwurf auf den Seiten 80 f. für die Straßenbaumaßnahmen bzw. S. 89 für den Schienenwegebau nicht. Beide Listen wirken willkürlich und lassen nicht erkennen, dass im Einzelfall eine Prüfung in Bezug auf das überragende öffentliche Interesse und die öffentliche Sicherheit erfolgt ist.

Für beide Ausbaugesetze werden nahezu wortgleich sehr allgemein gehaltene Aussagen zur grundsätzlichen Bedeutung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur für die Wirtschaftskraft und damit verbunden für Wachstum und Wohlstand getroffen. Die weiter genannten Argumente – Daseinsvorsorge, Grundversorgung mit Lebensmitteln, Energie, etc. und der Bedarf ausreichender flächendeckender Transportkapazitäten – sind so allgemein gehalten, dass nicht erkennbar ist, inwieweit im konkreten Einzelfall ein überragendes öffentliches Interesse an der Ausbaumaßnahme gegeben sein soll, das zudem in Interesse der öffentlichen Sicherheit liegt. Die strengen naturschutzfachlichen Prüfungs- und Genehmigungsvorbehalte bei Hunderten von Infrastrukturvorhaben laufen ohne ausreichende Begründung damit de facto ins Leere.

Die Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes wird damit begründet, die Straßenverkehrsinfrastruktur müsse „jederzeit in der Lage sein, militärisch notwendige Transporte mit erhöhten Lasten sowie Transporte der anderen Verkehrsträger aufzunehmen, wenn diese aufgrund von Überlastung oder Umwelteinflüssen dazu nicht oder nicht in vollem Umfang in der Lage sind.“ (S. 81). Es mag wünschenswert sein, dass weite Teile der Fernstraßen Deutschlands zu einer allzeitig verfügbaren Verkehrsinfrastruktur ertüchtigt werden. Das legitimiert aber noch nicht, diese Projekte als im „überragenden öffentlichen Interesse liegend und der öffentlichen Sicherheit dienend“ zu bezeichnen.

### **b) Änderung des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes, Aufnahme eines neuen Artikels im Genehmigungsbeschleunigungsgesetz**

Sollten diese allgemein gehaltenen Begründungen hingegen seitens des Gesetzgebers für ausreichend erachtet werden, stellt sich die Frage, weshalb der Ausbau bestimmter Bundeswasserstraßen nicht ebenfalls als im „überragenden öffentlichen Interesse liegend und der öffentlichen Sicherheit dienend“ qualifiziert werden.

Dies wäre sachgerecht, da die Begründung des Gesetzgebers auch für den Ausbau der Wasserstraßen trägt – hierauf wird im Folgenden noch näher eingegangen. Dies wäre auch im Hinblick auf das Gebot der gesetzgeberischen Gleichbehandlung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße im Planungsrecht dringend erforderlich.

Es wird deshalb angeregt, dem **§ 1 des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes** vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3224) folgenden **Absatz 3** anzufügen:

*„(3) Die Umsetzung von Vorhaben, die im Bedarfsplan laufend und fest disponiert sind oder für die der Bedarfsplan einen vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung feststellt, liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit.“*

#### **Begründung:**

Im Bundeswasserstraßenausbaugesetz werden 11 Ausbaumaßnahmen als „Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs“ genannt. Weitere 24 Maßnahmen werden als

„Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs“, 7 davon als „Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung“ aufgelistet. Es handelt sich also um eine vergleichsweise kleine Anzahl an Maßnahmen, deren verkehrliche und volkswirtschaftliche Bedeutung im BVWP 2030 intensiv untersucht und bestätigt wurde. Einige Beispiele verdeutlichen dies:

- Das Projekt „Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein“ hat die Dringlichkeitseinstufung „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ (VB-E) bei mittlerer Umweltbetroffenheit. Mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 30,7 ist es das bestbewertete Projekt im gesamten BVWP.
- Das zweitbestbewertete Projekt ist die Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg. Das Projekt hat ebenfalls die Dringlichkeitseinstufung „VB-E“, es dient ebenfalls der Beseitigung eines qualifizierten Engpasses bei mittlerer Umweltbetroffenheit, und es hat einen Nutzen-Kosten-Faktor von über 27.
- Ebenfalls die Dringlichkeitsstufe VB-E hat der Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals bis Marl und der Ersatzneubau der sog. großen Schleusen sowie die Brückenhebung bei Ersatzneubau.

Diese Auflistung ließe sich erweitern. Es wird aus Platzgründen an dieser Stelle auf die Projektdarstellung und -bewertung im Projektinformationssystem PRINS des BMDV verwiesen: [Bundesverkehrswegeplan 2030 \(bvwp-projekte.de\)](https://www.bvwp-projekte.de)

Der Handlungsdruck, Planungs- und Genehmigungsverfahren für den Ausbau an Bundeswasserstraßen deutlich zu beschleunigen, ist nachweislich gegeben: Das Bundesverkehrsministerium hat im Rahmen des derzeit laufenden „Infrastrukturdialogs“ ein „Zahlen-Daten“-Papier veröffentlicht (Stand: 1. März 2023). Demnach sind 13 Flussausbaumaßnahmen des Bedarfsplans Wasserstraße (davon sechs VB-E) bis heute nicht im Bearbeitungsstand „Planfeststellungsphase“ angekommen. Acht Projekte sind in einer ersten Planungsphase (VB-E: 3); fünf Hauptprojekte sind bis heute ohne Planung (VB-E: 3).

### Relevanz für Wirtschaft und Industrie

Die Güterschifffahrt erbringt mit ihren Rohstofftransporten, etwa für die Chemie-, Stahl-, Kraftwerks- und Mineralölindustrie, einen wesentlichen Beitrag für den Wirtschaftsstandort Deutschland: Über 50 Mio. Tonnen Erze, Steine und Erden werden pro Jahr über die deutschen Wasserstraßen transportiert. Hinzu kommen 24 Mio. Tonnen an chemischen Erzeugnissen und Mineralerzeugnissen (Glas, Gips, Zement etc.). Bis zu 35 Mio. Tonnen Steinkohle für die Stahl- und Kraftwerksindustrie werden pro Jahr per Binnenschiff transportiert. Hinzu kommen weitere flüssige und feste Massengüter, etwa im Bereich der Agrarrohstoffe (Nahrungsmittel, Futtermittel, Ölpflanzen).

Für diese Unternehmen ist eine funktionierende Wasserstraße, die planbar und verlässlich zur Verfügung steht, eine wichtige Voraussetzung für deren wirtschaftliche Aktivität. Bereits ein kurzer Blick auf das rund 6.000 Kilometer umfassende Wasserstraßennetz in Deutschland zeigt, dass sämtliche Wirtschaftszentren und die Industrie sich entlang dieser Flüsse und Kanäle angesiedelt haben. Chemie- und Stahlunternehmen längs des Rheins oder im westdeutschen Kanalgebiet sorgen für Prosperität und schaffen Arbeitsplätze. Beispielhaft sei der Chemiepark Marl im Ruhrgebiet genannt, der in seiner Logistik essenziell auf die Wasserstraßen im westdeutschen Kanalgebiet angewiesen ist. Das Gelände erstreckt sich über eine Fläche von mehr als sechs Quadratkilometern und bietet rund 10.000 Arbeitsplätze.

### Relevanz für die Bevölkerung

Die Güterschifffahrt erfüllt darüber hinaus eine wichtige Funktion für die Grundversorgung der Bevölkerung. Zu nennen sind etwa die Heizöl-, Diesel- oder Benzintransporte von den nationalen und europäischen Seehäfen in das Hinterland. Das Transportvolumen bei diesen Gütern liegt bei 35 Mio. Tonnen p.a. auf deutschen Flüssen und Kanälen. Artikel des täglichen Bedarfs

werden im Container per Binnenschiff zu den Terminals transportiert (über 2 Mio. TEU p.a.), bevor sie im Wege der Feinverteilung an die Supermärkte für deren Kundschaft ausgeliefert werden.

Auch diese Transporte sind im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit: Die Niedrigwasserjahre 2018 und 2022 haben gezeigt, wie stark die Industrie (Rohstoffversorgung) und die Bevölkerung (Tankstellenversorgung) betroffen sind, wenn wichtige Wasserstraßen wie etwa der Rhein als Transportweg nur eingeschränkt zur Verfügung stehen. Die aktuellen Erfahrungen mit Niedrigwasserperioden machen deutlich, dass in solchen Situationen die Gütertransporte nur schwer bzw. gar nicht von anderen Verkehrsträgern ersetzt werden können.

#### Relevanz für die öffentliche Sicherheit

Die überragende Bedeutung einer leistungsfähigen Wasserstraßeninfrastruktur für die öffentliche Sicherheit zeigt sich insbesondere in der derzeitigen politischen Situation. Viele Energieträgertransporte werden über die Wasserstraße abgewickelt. Allein die Güterschifffahrt war in der Lage, nach dem Angriffskrieg auf die Ukraine ab Februar 2022 in massiver Weise und äußerst kurzfristig die Kohletransporte für die Energiekraftwerke zu bewerkstelligen. Die Wasserstraße kann zudem in Krisensituationen (z.B. beim Ausfall von Pipelines) weitere Kapazitäten aufnehmen, etwa beim deutschlandweiten Transport von Diesel oder Heizöl. Der Transport von militärischen Gerätschaften wie Lkw und Panzern ist seit Jahrzehnten im Wege sog. Ro-Ro-Verkehre üblich. Aufgrund der Relevanz für die öffentliche Sicherheit zählt die Güterbinnenschifffahrt in Deutschland zu den sog. kritischen Infrastrukturen.

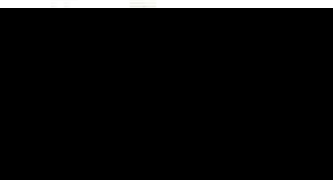
#### Relevanz für Umwelt- und Klimaschutz

Die Binnenschifffahrt ist in der Lage, enorme Gütermengen in besonderer Weise umweltschonend und ohne Nachteile für die Bevölkerung und den Individualpersonenverkehr zu transportieren:

Das Emissionsberechnungsmodell „TREMOD“ (Transport Emission Model) des Umweltbundesamtes bildet den motorisierten Verkehr in Deutschland hinsichtlich seiner Verkehrs- und Fahrleistungen, Energieverbräuche und den zugehörigen Klimagas- und Luftschadstoffemissionen ab. Dem TREMOD des Jahres 2021 ist zu entnehmen, dass der Lkw über 3,5-mal so viel Treibhausgase wie das Binnenschiff emittiert. Er verursacht auch mehr Partikelemissionen als das Binnenschiff. [Emissionsdaten | Umweltbundesamt](#)

Studien im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums belegen, dass die Binnenschifffahrt im Vergleich zu Straße und Schiene die geringsten externen Kosten verursacht. Die mit Ausbaumaßnahmen einhergehenden Umweltbeeinträchtigungen sind gering und werden stets mit dem geringsten ökologischen Eingriff realisiert. Die Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) ist ein Gesetzesauftrag für die WSV, die für Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an Flüssen und Kanälen zuständig ist. Ein stärkerer Gütertransport auf dem Wasser wird daher europäisch (Green Deal) und national (Koalitionsvertrag der Bundesregierung) befürwortet. Die auf den Wasserstraßen liegenden Transportkapazitätsreserven sind ein weiteres Argument, Ausbauvorhaben möglichst schnell zu planen, zu genehmigen und hiernach zu realisieren.

Mit freundlichen Grüßen



Geschäftsführer