



Bahn frei für das Blaue Band?

Rechtsgutachten zur Umsetzung der WRRL an Bundeswasserstraßen zeigt Reformbedarf auf

Das Bundesprogramm Blaues Band kommt. Damit steigt auch die Hoffnung auf mehr Ökologie an Bundeswasserstraßen, insbesondere die Renaturierung von nicht mehr verkehrlich genutzten Bundeswasserstraßen soll vorangetrieben werden. Ein vom NABU beauftragtes Rechtsgutachten zeigt nun, dass hier noch erhebliche rechtliche Hürden im Wege stehen, die es zu beseitigen gilt.

Der NABU hatte es lange gefordert, im Koalitionsvertrag der aktuellen Regierung wurde seine Erarbeitung festgeschrieben - nun arbeitet eine interministerielle Arbeitsgruppe an der Konzeption des Bundesprogramms Blaues Band zur Förderung der Renaturierung von Fließgewässern und Auen. Der NABU begleitet diesen Prozess konstruktiv und möchte mit proaktiven Impulsen die inhaltliche Entwicklung voran bringen.

Rechtsrahmen nicht eindeutig

In vielen Gesprächen, politischen Diskussionen und auch bei der Umsetzung von konkreten Projekten vor Ort hat sich immer wieder gezeigt, dass es unterschiedliche Auffassungen über die bestehenden Verpflichtungen, Möglichkeiten und Spielräume der Wasserstraßenverwaltung des Bundes (WSV) bei Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und der Renaturierung von Flussabschnitten an Bundeswasserstraßen gibt. Ebenso strittig war dabei stets die Abgrenzung zwischen den Zuständigkeiten des Bundes und der Länder bei der Gewässerbewirtschaftung. Ein zukunftsorientiertes, starkes Bundesprogramm Blaues Band braucht jedoch eindeutige Kompetenzen, klare Aufgabenzuordnungen und einen belastbaren Rechtsrahmen.

Aus diesem Grund hatte der NABU den renommierten Rechtswissenschaftler Prof. Dr. Kurt Faßbender gebeten, in einem Gutachten zu untersuchen, wer für die Umsetzung der Umweltziele der WRRL an Wasserstraßen im Eigentum des Bundes (sowohl Bundeswasserstraßen als auch sonstige Wasserstraßen des Bundes [entwidmete Bundeswasserstraßen]) zuständig ist, welche Aufgaben zur ökologischen Entwicklung von Wasserstraßen die WSV unter dem geltenden Rechtsrahmen bereits jetzt schon durchführen muss und wie ggf. der Rechtsrahmen angepasst werden müsste, um eine Erfüllung der Umweltziele der WRRL an Wasserstraßen im Eigentum des Bundes zu gewährleisten.



Kontakt

NABU Bundesgeschäftsstelle

Till Hopf
Referent für Naturschutz

Tel. +49 (0)30.284 984-1618

Fax +49 (0)30.284 984-3618

Till.Hopf@NABU.de

Ansatzpunkte für notwendige Rechtsreform

Das Gutachten analysiert die relevanten gesetzlichen Grundlagen der Bewirtschaftung von Bundeswasserstraßen, namentlich das Wasserhaushaltsgesetz (WHG), das Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) und das Grundgesetz (GG), benennt deutliche Defizite des bestehenden Rechtsrahmens und identifiziert klaren Reformbedarf:

- Verfassungsrechtlich betrachtet könnte die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) als zuständige bundeseigene Verwaltung bereits heute eigenständige ökologische Maßnahmen ohne verkehrlichen Bezug umsetzen und somit auch die Umsetzung der Umweltziele der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) voran treiben. Dies gilt auch für die Kategorie der sonstigen Wasserstraßen, die nicht mehr verkehrlich genutzt werden.
- Der Bundesgesetzgeber hat es bisher jedoch versäumt, die durch die Föderalismusreform von 2006 eröffnete Chance einer klaren Zuschreibung ökologischer Verantwortlichkeiten zu nutzen. Damit besteht weiterhin der Gegensatz von Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen nach Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG), die von der WSV durchzuführen sind, und andererseits Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen nach Wasserhaushaltsgesetz (WHG), die in der Verantwortung der Länder liegen.
- Dies führt nach geltender Rechtslage dazu, dass die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen durch die WSV nicht allein auf die Umsetzung der Umweltziele der WRRL abzielen darf, sondern auch einen verkehrlichen Bezug aufweisen muss. Damit sind Renaturierungsmaßnahmen, die zu einer wesentlichen Umgestaltung der Bundeswasserstraßen führen, wie etwa der Rückbau von Uferbefestigungen oder Wehren, in der Regel nicht vom bestehenden Rechtsrahmen gedeckt. Hinzu kommt die Erkenntnis, dass das WaStrG an den sonstigen („entwidmeten“) Wasserstraßen überhaupt nicht anzuwenden ist. Damit fehlt an diesen für den Natur- und Gewässerschutz besonders bedeutsamen Flussabschnitten momentan die Rechtsgrundlage für Rückbaumaßnahmen durch die WSV.
- Auch bei rein verkehrsbezogenen Ausbau- oder Unterhaltungsmaßnahmen muss die WSV unter strikter Beachtung der Umweltziele der WRRL prüfen, ob diese nach der neuen Kategorisierung der Bundeswasserstraßen tatsächlich noch erforderlich sind. Ist dem nicht so, können die Länder (die nach nationalem Recht primär verantwortlich für die Einhaltung der Umweltziele der WRRL sind) ihr Einvernehmen verweigern. In der Konsequenz dürfte dann beispielsweise der Planfeststellungsbeschluss für einen Ausbau nicht erlassen werden.
- Durch die Novellierungen des WHG in den zurückliegenden Jahren haben sich für die Umsetzung der WRRL zwar zwei bedeutsame Ausnahmen von der grundsätzlichen Vollzugszuständigkeit der Länder ergeben (Pflicht der WSV zur wasserwirtschaftlichen Unterhaltung -> Förderung der ökologischen Funktionsfähigkeit des Gewässers; Umsetzung der ökologischen Durchgängigkeit). Insgesamt ergibt sich aus der Summe der bestehenden gesetzlichen Regelungen aber weiterhin ein Kompetenzgewirr. Eine integrierte Bewirtschaftung der Bundeswasserstraßen wird dadurch erheblich erschwert.

Fazit des Gutachters: „Aus diesen Gründen erscheint eine weitergehende Reform der Vorschriften angezeigt, die sich mit der Umsetzung der Umweltziele der WRRL an den Bundeswasserstraßen und mit der sonstigen Verwaltung der Bundeswasserstraßen befassen.“

Gesetzgeber ist gefordert

Der Gesetzgeber hat es bisher versäumt, die ökologischen Verantwortlichkeiten klar zu regeln. So ergibt sich weiterhin ein Kompetenzgewirr.

Insbesondere an den „sonstigen“ Wasserstraßen besteht rechtlicher Handlungsbedarf, da sonst die mit dem Blauen Band verbundenen Zielsetzungen nicht erreicht werden können.