

---

## Gemeinsame Stellungnahme

---

### Zur Novellierung des Landeswassergesetzes

Einige Vorschriften des vorliegenden Gesetzentwurfes werden nach der Auffassung des BÖB zu erheblichen Nachteilen für die Binnenhäfen und die Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen führen und stehen im krassen Widerspruch zum Hafenkonzept der Landesregierung. Bei unveränderter Verabschiedung des Landeswassergesetzes müssen wir befürchten und davon ausgehen, dass die Umsetzung der Inhalte und Ziele des Konzeptes generell zumindest erheblich erschwert und in essentiellen Bereichen unmöglich werden wird.

Zu den einzelnen Vorschriften:

#### § 2 a LWG Umsetzung des Rechts der Europäischen Gemeinschaft

##### Nr. 10

Mit der Regelung in § 2 a Nr. 10 soll ausweislich der Gesetzesbegründung eine Ermächtigungsgrundlage (nach unserem Verständnis für die oberste Wasserbehörde) für eine Verordnung über die wirtschaftliche Analyse der Wassernutzungen geschaffen werden. Hierdurch soll der Verpflichtung aus der WRRL nachgekommen werden, neben der fachlichen Bestandsaufnahme auch eine wirtschaftliche Analyse u. a. von Tätigkeiten mit signifikanten Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu erstellen.

Wir gehen davon aus, dass auch die Nutzung der Gewässer durch die Binnenschifffahrt und die Umschlaganlagen in den Binnenhäfen als solche Tätigkeit betrachtet wird.

Wir sehen aufgrund dieser Regelung die Gefahr, dass im Bezug auf die verkehrliche Gewässernutzung der „fachfremden“ obersten Wasserbehörde die Deutungshoheit über die wirtschaftliche Bedeutung der Nutzung durch die Binnenschifffahrt zugeteilt wird. Je geringer diese Bedeutung eingestuft wird, desto negativer sind die zu erwartenden Folgen in diesem Bereich, da die Ergebnisse der wirtschaftlichen Analyse unmittelbar in die Maßnahmenpläne einfließen sollen. Wir befürchten hier ohne die Beteiligung der obersten Verkehrsbehörde eine nicht hinnehmbare und existenzbedrohende Benachteiligung der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen zugunsten von gewässerschützenden Maßnahmen.

Ein Ausgleich der Interessen kann und muss hier durch ein **zwingend vorzuschreibendes Einvernehmen** mit der obersten Verkehrsbehörde im Bereich der wirtschaftlichen Analyse sichergestellt werden.

#### § 2 d LWG Maßnahmenprogramme und Bewirtschaftungsplan

Durch die Maßnahmenprogramme und die Bewirtschaftungspläne soll die Erreichung der Ziele der WRRL gewährleistet werden. Nach dem vorliegenden Entwurf haben diese Programme und Pläne einen allgemeinverbindlichen Charakter und müssen demnach bei de facto allen behördlichen Entscheidungen berücksichtigt werden.

Aufgrund dieser extrem weit reichenden Folgen ist in anderen Bundesländern eine Zustimmung des Landtages zu den Maßnahmenprogrammen und Bewirtschaftungsplänen zwingend vorgeschrieben worden, eine entsprechende Regelung halten wir auch für NRW für dringend erforderlich.

Unverzichtbar ist aus unserer Sicht aufgrund der möglichen weit reichenden Konsequenzen für die Gewässernutzung durch Binnenschifffahrt und Häfen jedoch, dass die Programme und Pläne **im Einvernehmen** mit der obersten Verkehrsbehörde aufgestellt werden müssen.

### **§ 19 a LWG Zugang und Erfassung von Daten, Unterrichtungspflichten**

Trotz der Formulierung in Abs. 2, dass u. a. Gewässernutzer auf Verlangen verpflichtet sind, nur „bei ihnen vorhandene Daten und Aufzeichnungen“ den zuständigen Behörden zu überlassen, halten wir hier eine weitere Klarstellung zumindest in der Gesetzesbegründung für erforderlich, dass hier nur bereits heute vorliegende Daten gemeint sind. Eine Verpflichtung zur Erhebung weiterer Daten muss ausgeschlossen sein.

### **§ 90 a Gewässerrandstreifen**

Durch § 90 a wird erstmals ein Gewässerrandstreifen eingeführt, der bei Gewässern erster Ordnung (= Bundeswasserstraßen) und im Außenbereich eine Breite von zehn Metern und bei Gewässern zweiter Ordnung und im Innenbereich eine Breite von fünf Metern umfassen soll.

zu Abs.2

Grundsätzlich halten wir die pauschale und generelle Einführung für verfehlt und in dieser Form für nicht zielführend. Aus unserer Sicht wäre insbesondere die Ausnahme bestimmter Bereiche entlang der Gewässer angezeigt und sinnvoll. Wir schlagen daher vor, **die von den Hafenvorschriften gemäß § 37 LWG erfassten Gebiete vom Anwendungsbereich des § 90 a ausdrücklich auszunehmen.**

Anhand der folgenden Ausführungen wird deutlich, dass nur durch solch eine generelle Ausnahme die ansonsten zu befürchtenden Einschränkungen und Probleme für Binnenschifffahrt, Binnenhäfen und Umschlagbetriebe mit der notwendigen Rechtssicherheit verhindert werden können. Eine Beeinträchtigung des Schutzzwecks und des Ziels der Gesamtvorschrift ergibt sich hieraus mit Sicherheit nicht.

zu Abs. 3, Nr. 1

Die im vorliegenden Entwurf enthaltene Ausnahmeregelung für „standortgebundene Anlagen“ ist grundsätzlich zu begrüßen, reicht jedoch in der vorliegenden Form absolut nicht aus. In der Begründung zu dieser Vorschrift wird ausgeführt, dass einige Anlagen „zwangsläufig im Bereich des Gewässerrandstreifens“ liegen, „wie zum Beispiel Anlagen zur ordnungsgemäßen Benutzung

des Gewässers“. Es sei – was zutreffend ist – unverhältnismäßig, diese zu verbieten. Aus unserer Sicht ist es zur Klarstellung und zur Sicherung der Funktionsfähigkeit der Häfen zwingend erforderlich, **dass Hafenanlagen und Umschlagbetriebe als beispielhaft für eine standortgebundene Anlage zumindest in der Gesetzesbegründung ausdrücklich aufgeführt werden.**

Die Ausnahmeregelung soll jedoch ausweislich der Gesetzesbegründung nicht für Anlagen gelten, die nur zweckmäßigerweise oder aus wirtschaftlichen Überlegungen im Bereich des Gewässerrandstreifens liegen. Hierbei muss jedoch sichergestellt sein, dass z. B. die Ansiedlung von Produktionsunternehmen, die benötigte Rohstoffe über eigene Umschlaganlagen umschlagen wollen, nicht unter das Merkmal „wirtschaftliche Gründe“ subsumiert werden, z. B. mit der Begründung, dass diese Produktionsunternehmen ja auch andere Umschlagunternehmen nutzen könnten und somit nur Umschlagkosten sparen wollten. Um hier Fehlinterpretationen zu vermeiden schlagen wir vor, **den entsprechenden Satz der Gesetzesbegründung zu streichen.**

Nr. 4

In den Binnenhäfen verlaufen im Bereich des zukünftigen Gewässerrandstreifens regelmäßig auch technische Einrichtungen, zu deren Schutz der Einsatz von chemischen Pflanzenschutzmitteln erforderlich sein kann. Wir stimmen zu, dass dieser Einsatz auf ein absolutes Minimum beschränkt werden sollte, in Einzelfällen muss er jedoch weiterhin möglich sein.

Nr. 5

Die Ausnahmeregelung lediglich für den Transport von wassergefährdenden Stoffen auf öffentlichen Straßen ist nicht ausreichend. In den Binnenhäfen verlaufen im Bereich des zukünftigen Gewässer-randstreifens auch außerhalb von genehmigten Anlagen sowohl Eisenbahngleise des öffentlichen sowie des nicht-öffentlichen Verkehrs als auch Privatstraßen, auf denen zwangsläufig auch wassergefährdende Stoffe transportiert werden. **Aus unserer Sicht ist es daher zwingend erforderlich, die Vorschrift auf den gesamten Transport wassergefährdender Stoffe in Hafengebieten auszudehnen, zumindest jedoch auf die angesprochenen Verkehrswege.**

Satz 2

In der Gesetzesbegründung wird ausgeführt, dass mit Anlagen im Bereich des Gewässerrandstreifens zwangsläufig Handlungen verbunden sein können, die die Regelung verbietet (z. B. der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen). Diese Handlungen sollen nicht in den Anwendungsbereich fallen, und zwar erfreulicherweise weder für bestehende noch für zukünftige Anlagen. In der Zulassung von Anlagen liege die Bewertung, dass die damit verbundenen Handlungen auf der Fläche auch möglich sind. Diese von uns ausdrücklich unterstützte Intention der Gesetzesbegründung findet sich im Gesetzestext jedoch nicht wieder, da dieser nur Handlungen von den Verboten des Satzes 1 ausnimmt, die für den Betrieb von zugelassenen Anlagen „erforderlich“ sind. Diese Formulierung engt unnötig ein und eröffnet erhebliche Unsicherheit, welche Handlungen denn noch erforderlich sind und welche Handlungen eben nicht. Wir halten es daher für unerlässlich, das Wort „erforderlich“ z. B. durch die Formulierung „..., die beim Betrieb einer zugelassenen Anlage üblich und/oder von der Genehmigung umfasst sind“ zu ersetzen.

zu Abs. 4

Die vorgesehene Möglichkeit der zuständigen Behörde, von einem Verbot des Abs. 3 eine „widerrufliche“ Befreiung erteilen zu können, reicht aus unserer Sicht nicht aus und ist unter keinen Umständen geeignet, für die – bei größeren Investitionen in Hafenstandorte unerlässliche – Rechtssicherheit zu sorgen. Für die Unternehmen muss die Sicherheit bestehen, dass eine einmal erteilte Befreiung auch dauerhaft Bestand hat, ansonsten wird die Weiterentwicklung der Hafenstandorte zumindest erheblich erschwert, wenn nicht verhindert. **Wir halten es daher für zwingend geboten, dass Wort „widerruflich“ zu streichen.**

### **§ 99 LWG Anlagen in und an Gewässern**

zu Abs. 1 Nr.3

Die Ausnahmeregelung für Häfen, Lande – und Umschlagstellen ist zu eng formuliert und sollte um den Begriff „**Werften**“ ergänzt werden. Weiterhin sollte die Formulierung zur Klarstellung wie folgt ergänzt werden: „..., in der die Belange des Absatz 2 **Satz 2** berücksichtigt werden“.

zu Abs. 2

Auch nach dieser Vorschrift sollen Genehmigungen nur widerruflich erteilt werden. Auch hier gelten die Ausführungen (s. o.) zu den Folgen einer solchen Rechtsunsicherheit für den Genehmigungsempfänger.

Weiterhin erfolgt in dieser Vorschrift eine Legaldefinition des Begriffs des „Wohls der Allgemeinheit“, nämlich die Bewirtschaftungspläne nach § 2 und ein Maßnahmenprogramm nach §§ 2d und 2e. **Diesen Schritt halten wir in dieser Form für nicht gerechtfertigt, die entsprechende Formulierung sollte gestrichen werden.**

### **§ 113 LWG Überschwemmungsgebiete**

Die meisten Häfen in NRW mit ihren Umschlag- und Transportunternehmen und insbesondere mögliche Hafenerweiterungsflächen liegen in Überschwemmungsgebieten, so dass diese Vorschrift massive nachteilige Auswirkungen für die weitere Entwicklung der Binnenhäfen nach sich ziehen kann und wird. Dies muss unbedingt verhindert werden. Grundsätzlich muss festgestellt werden, dass ein erheblicher Teil der nun im Katalog des Absatz 1 aufgeführten Tätigkeiten oder Handlungen auch schon nach der geltenden Rechtslage genehmigungsbedürftig waren. Allerdings konnte diese Genehmigung nur dann versagt werden, „wenn es der Hochwasserschutz erfordert“, ansonsten bestand ein Rechtsanspruch auf Genehmigungserteilung.

Die vorliegende Fassung wandelt diese bisherige Genehmigungserfordernis nun in ein Verbot mit Erlaubnisvorbehalt um, wobei der Katalog der erfassten Maßnahmen noch erweitert und mögliche Befreiungen nur widerruflich erteilt werden. Es liegt auf der Hand, dass sich schon hieraus (Inanspruchnahme einer Ausnahmeregelung durch die Unternehmen) eine erhebliche und nicht hinnehmbare Verschlechterung der Rechtsposition der betroffenen Unternehmen ergibt. **Die bisherige Form der Genehmigungsbedürftigkeit mit grundsätzlichem Genehmigungsanspruch muss beibehalten werden, ansonsten werden die im Hafenkonzept**

**der Landesregierung festgelegten Maßnahmen zur Förderung „nasser“ Standorte durch diese Vorschrift konterkariert und unmöglich.**

Wir weisen darauf hin, dass das im Gesetzgebungsverfahren befindliche Hochwasserschutzgesetz des Bundes in der Regelung des § 31 b Abs. 4 WHG ausdrücklich Bauleitpläne für Häfen und Werften vom Verbot der Ausweisung neuer Baugebiete durch Bauleitpläne in Überschwemmungsgebieten ausnimmt. Weiterhin wird festgelegt, dass „die Errichtung und Erweiterung einer baulichen Anlage nach den §§ 30, 34 und 35 BauGB in diesen Gebieten der Genehmigung durch die zuständige Behörde bedarf, die nur bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen erteilt werden darf.“

Für uns ist unverständlich, warum hier bereits landesrechtliche Regelungen getroffen werden sollen, ohne die endgültigen Regelungen auf Bundesebene abzuwarten. Auf keinen Fall ist es akzeptabel, dass diese Regelungen auf Landesebene – wie derzeit beabsichtigt - noch über die Bundesregelungen hinausgehen und diese verschärfen.

zu Abs. 1, Nr. 1

Das Erhöhen oder Vertiefen der Erdoberfläche ist in den Binnenhäfen erforderlich, um bisher nicht hoch-wasserfreie Flächen für den Umschlag von wasserempfindlichen Gütern wie z. B. Containern herzurichten. Durch das grundsätzliche Verbot dieser Maßnahmen befürchten wir, dass hierfür zukünftig keine Befreiungen mehr erteilt werden und die Weiterentwicklung der Hafenstandorte in diesem Punkt unmöglich wird. Diese Befürchtung wird bestätigt durch die Ausführungen in der Gesetzesbegründung, wonach davon auszugehen sei, dass nur in Ausnahmefällen aufgrund von Besonderheiten des Einzelfalls die Zumutbarkeitsgrenze überschritten werde.

Nr. 2

Die bereits aus § 90 a bekannte Ausnahmegesetzvorschrift für standortgebundene Anlagen reicht hier bei weitem nicht aus. Zum einen ist die Gesetzesbegründung zu dieser Vorschrift ungleich kürzer und weniger aussagekräftig als im Falle des § 90 a. So ist hier nur von einem ausreichenden Schutz für bestehende, nicht jedoch für zukünftige Anlagen die Rede. **Die Gesetzesbegründung zu § 113 muss die identischen Ausführungen wie zu § 90 a enthalten oder aber auf die dortigen Ausführungen verweisen.** Darüber hinaus erfasst der Begriff „standortgebunden“ nach den Ausführungen in der Gesetzesbegründung zu § 90 a nur Anlagen, die zwangsläufig unmittelbar an einem Gewässer errichtet werden müssen. Dies hätte zur Folge, dass sonstige Ansiedelung in den Binnenhäfen, die nicht unmittelbar am Wasser errichtet werden, vom Verbot erfasst werden, von dem lediglich unter bestimmten eng gefassten Voraussetzungen eine widerrufliche Befreiung erteilt werden kann. **Auf dieser Grundlage wird es unmöglich sein, Unternehmen für mit hohen Investitionen verbundene Ansiedlungen im Bereich der Binnenhäfen zu gewinnen, wie es das Hafenkonzept NRW im Rahmen der Förderung „nasser“ Standorte vorsieht.**

Nr. 3 und 5

Die hier aufgeführten Tätigkeiten sind hafentypische Tätigkeiten, es erscheint aus unserer Sicht geradezu widersinnig, diese auch in Hafengebieten dem Grunde nach zu verbieten.

Nr. 6

Diese Regelung geht ohne Not über die Regelungen des zukünftigen Hochwasserschutzgesetzes des Bundes in § 31 b WHG hinaus. Dort sind Bauleitpläne für Häfen und Werften ausdrücklich vom Verbot der Planaufstellung ausgenommen. **Die Nr. 6 ist daher zu streichen.**

Satz 2

Auch hier ist die Ausnahmeregelung – nicht ausreichend – nur auf Handlungen beschränkt, die für den Betrieb von zugelassenen Anlagen „erforderlich“ sind.

zu Abs. 2

Die Behörde ist nicht verpflichtet, eine – dann nur widerrufliche – Befreiung zu erteilen, sondern kann hier nach freiem Ermessen entscheiden. Hinsichtlich der Auswirkungen für den weiteren Ausbau der Binnenhäfen gelten die bisherigen Ausführungen.

Wir möchten Sie bitten, sich im Sinne der Binnenhäfen, der Unternehmen in den Binnenhäfen sowie der Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen für eine Aufnahme der aufgeführten Punkte im weiteren Gesetzgebungsverfahren einzusetzen, um die befürchteten erheblichen negativen Auswirkungen auf das gemeinsam mit Ihnen verfolgte Ziel der Stärkung der Binnenhäfen und der Binnenschifffahrt zu verhindern.

Berlin, 6. Oktober 2004