

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes über den rechtlichen Status der Bundeswasserstraße Saar

A. Zielsetzung

Nach dem Verwaltungsabkommen vom 28. März 1974, das der Bund, das Saarland und das Land Rheinland-Pfalz abgeschlossen haben, soll die Saar zwischen Saarbrücken und der Mündung als Schifffahrtsweg ausgebaut werden.

Damit wird nötig, der Saar insgesamt den rechtlichen Status einer dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraße des Bundes zu geben.

B. Lösung

Aufnahme der noch nicht vom Bundeswasserstraßengesetz erfaßten Teilstrecke der Saar in das Verzeichnis der Anlage zu diesem Gesetz.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

I/4 (III/4) — 932 00 — Sa 1/74

Bonn, den 22. Oktober 1974

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes über den rechtlichen Status der Bundeswasserstraße Saar mit Begründung.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 412. Sitzung am 18. Oktober 1974 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

Entwurf eines Gesetzes über den rechtlichen Status der Bundeswasserstraße Saar

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Die Bundeswasserstraße Saar wird von km 28,871 (saarländische Kilometrierung) bis zur Mündung in die Mosel Binnenwasserstraße des Bundes, die dem allgemeinen Verkehr dient (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 Bundeswasserstraßengesetz vom 2. April 1968 — Bundesgesetzbl. II S. 173 —, zuletzt geändert durch Artikel 273 des Einführungsgesetzes zum Strafbuch vom 2. März 1974 — Bundesgesetzbl. I S. 469).

§ 2

Die lfd. Nr. 33 der Anlage zu § 1 Abs. 1 Nr. 1 des Bundeswasserstraßengesetzes wird wie folgt geändert:

Die Wörter „km 28,871 (saarländische Kilometrierung)“ werden ersetzt durch das Wort „Mosel“.

§ 3

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

§ 4

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Die Bundesrepublik Deutschland, das Saarland und das Land Rheinland-Pfalz sind durch das Verwaltungsabkommen vom 28. März 1974 übereingekommen, die erforderlichen Haushaltsmittel zum Ausbau der Saar zwischen Saarbrücken und der Mündung aufzubringen. Abdruck dieses Abkommens ist als Anlage 1 beigelegt. Die Saar soll danach nach den Richtlinien für Wasserstraßen der Klasse IV (Europa-Schiff, 2-Leichter-Schubverband) ausgebaut werden. Der Ausbau umfaßt auch die Umgestaltung der Teilstrecke von km 28,871 (saarländische Kilometrierung) bis zur Mündung in die Mosel zu einer dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraße. Diese Saarländische Strecke ist nach dem Gesetz über den Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 29. Juli 1921 (Reichsgesetzbl. S. 961) Reichswasserstraße geworden; nach Artikel 89 Abs. 1 GG ist diese Saarländische Strecke daher Bundeswasserstraße. Da diese Saarländische Strecke bisher nicht dem allgemeinen Verkehr dient, ist sie — im Gegensatz zu der Teilstrecke von km 64,975 (lothringische Kilometrierung) bis km 28,871 (saarländische Kilometrierung) — nicht in der Anlage zum Bundeswasserstraßengesetz vom 2. April 1968 (Bundesgesetzbl. II, S. 173), zuletzt geändert durch Artikel 273 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch vom 2. März 1974 (Bundesgesetzbl. I, S. 469), aufgeführt. Ein Übersichtsplan über die Saar ist als Anlage 2 beigelegt.

Das vorliegende Gesetz bewirkt, daß die genannte Teilstrecke rechtlich zu einer dem allgemeinen Verkehr dienenden Bundeswasserstraße wird. Alsdann kann die Verwaltung der gesamten Saar auf ein einheitliches Recht gestützt werden. Das Gesetz

stützt sich auf die konkurrierende Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes nach Artikel 74 Nr. 21 GG. Dieses Gesetz begründet nicht den Ausbau der Bundeswasserstraße Saar; es ändert nur ihren Rechtsstatus. Kosten entstehen durch das Gesetz also nicht.

II. Besonderer Teil

Zu § 1

Die nach § 2 Abs. 1 Satz 1 WaStrG für die Bestandsänderung vorgeschriebene Vereinbarung zwischen dem Bund, dem Saarland und dem Land Rheinland-Pfalz ist am 4. April/8. Mai/16. Mai 1974 abgeschlossen worden. Abdruck dieser Vereinbarung ist als Anlage 3 beigelegt. Einer Eigentumsregelung bedarf es nicht, da der Bund schon bisher Eigentümer der gesamten Saar ist.

Die Vorschrift bewirkt den nach § 2 Abs. 1 Satz 2 WaStrG vorgeschriebenen Übergang.

Zu § 2

Die Änderung der Anlage zu § 1 Abs. 1 Nr. 1 des WaStrG ist nach § 2 Abs. 2 WaStrG vorgeschrieben.

Zu § 3

§ 3 enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu § 4

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

**Verwaltungsabkommen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland,
dem Saarland und dem Land Rheinland-Pfalz**

über

den Ausbau der Saar zwischen Saarbrücken und der Mündung.

Die Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch den Bundesminister für Verkehr,

das Saarland,
vertreten durch den Ministerpräsidenten,
und

das Land Rheinland-Pfalz,
vertreten durch den Ministerpräsidenten,
dieser vertreten durch den Minister für Wirtschaft
und Verkehr

vereinbaren:

§ 1

Die Bundesrepublik Deutschland (Bund), das Saarland (Saarland) und das Land Rheinland-Pfalz (Rheinland-Pfalz) werden in vertrauensvollem Zusammenwirken die Mittel für den Ausbau der Saar zwischen Saarbrücken und der Mündung nach diesem Abkommen aufbringen.

§ 2

(1) Das in § 1 bezeichnete Bauvorhaben ist nach den Richtlinien für Wasserstraßen der Klasse IV (Europaschiff, 2-Leichter-Schubverband) auszuführen. Es umfaßt

- a) die Umgestaltung der staugeregelten, dem allgemeinen Verkehr dienenden Bundeswasserstraße Saar zwischen Saarbrücken (km 2,460 der saarländischen Kilometrierung) und Saarlouis/Lisdorf (km 28,871 der saarländischen Kilometrierung) und
- b) die Umgestaltung der anschließenden Strecke der Saar bis zur Mündung zu einer dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraße.

Die vom Bund bereits hergestellten Durchstiche Saarbrücken/St. Arnual (km 2,460 bis km 5,735 der saarländischen Kilometrierung) und Saarlouis I (km 33,800 bis km 38,000 der saarländischen Kilometrierung) sind Teil des Bauvorhabens nach Buchstabe a.

(2) Zu dem Bauvorhaben nach Absatz 1 gehören auch Einrichtungen, Maßnahmen und Entschädigungen, die durch das Bauvorhaben bedingt sind und nach den einschlägigen Gesetzen im öffentlichen Interesse oder zum Schutz einzelner vorgesehen werden müssen.

(3) Das Bauvorhaben soll so gefördert werden, daß die Schifffahrt möglichst bis zum Ende des Jahres 1983 den Betrieb aufnehmen kann.

(4) Bei dem Ausbau sind nach Artikel 89 Abs. 3 des Grundgesetzes die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren.

§ 3

(1) Das Bauvorhaben wird von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ausgeführt.

(2) Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mainz hat die Entwürfe dem Bundesminister für Verkehr zur Genehmigung vorzulegen und die Baumaßnahmen nach den für sie geltenden Vorschriften, insbesondere unter Beachtung der Richtlinien des Rates der Europäischen Gemeinschaften betr. die Vergabe öffentlicher Bauaufträge, die Verdingungsordnung für Bauleistungen und die Verdingungsordnung für Leistungen (ausgenommen Bauleistungen), durchzuführen.

§ 4

(1) Die Kosten des Ausbaues sind nach dem Preisstand vom Oktober 1972 mit 870 Millionen DM veranschlagt. Der Bund übernimmt $\frac{2}{3}$, Saarland und Rheinland-Pfalz übernehmen $\frac{1}{3}$ der Kosten. Von dem auf die Länder entfallenden Anteil trägt das Saarland 80 %, Rheinland-Pfalz 20 %.

(2) Der Bund und die Finanzierung des Vorhabens werden nach einem zwischen dem Bund und den Ländern abgestimmten Bau- und Finanzierungsprogramm ausgeführt.

(3) Auf der Grundlage dieses Bau- und Finanzierungsprogramms stellt der Bund einen Bau- und Finanzierungsplan für das nächste Jahr sowie einen Kostenvoranschlag für das übernächste Jahr auf und leitet diese Unterlagen zum Ende eines jeden Kalenderjahres den Ländern zu. Bund und Länder stellen die danach von ihnen zu tragenden Beträge entsprechend dem Baufortschritt rechtzeitig bereit.

(4) Falls sich bei der Baudurchführung Abweichungen von den in Absatz 1 veranschlagten Kosten ergeben, werden Bund und Länder die Mittel zur Finanzierung des Bauvorhabens entsprechend dem Verhältnis ihrer Beteiligung an der Finanzierung nach Absatz 1 erhöhen oder ermäßigen.

§ 5

(1) Der Bund wird Grundstücke und auf Grundstücke bezügliche Rechte, die für das Bauvorhaben beschafft werden müssen, zu Lasten der Baumittel für den Bund erwerben.

(2) Der Bund und die Länder werden ihnen gehörende, unmittelbar für den Ausbau beanspruchte Grundstücke und auf Grundstücke bezügliche Rechte unentgeltlich zur Verfügung stellen. Die Grund-

stücke und Rechte sollen dem Bund auf Wunsch kostenlos übereignet werden.

(3) Der Erlös aus dem Verkauf der Grundstücke des Bundes und der Länder, die nach Durchführung des Bauvorhabens für den Betrieb und die Unterhaltung der Bundeswasserstraße nicht mehr benötigt werden, sowie Einnahmen aus der Veräußerung von Stoffen, die aus den Baugrundstücken gewonnen werden (z. B. Kies), werden den Baumitteln zugeführt.

§ 6

Beträge für die Ablösung von Unterhaltungs- und Betriebsverpflichtungen, die als Folge der Baumaßnahmen sich auf Grundstücke und Anlagen Dritter beziehen, gehen als Kosten für Einrichtungen, Maßnahmen und Entschädigungen im Sinne von § 2 Abs. 2 zu Lasten der Baumittel. Diese Beträge werden, soweit eine Ablösung an Dritte nicht möglich ist, von den Ländern anteilig (§ 4 Abs. 1) an den Bund entrichtet und spätestens bis zum Abschluß des Bauvorhabens kapitalisiert.

§ 7

(1) Die Verpflichtung des Bundes und der Länder zur Finanzierung des Bauvorhabens gilt nur, wenn

- a) die Finanz- oder Konjunkturlage, insbesondere im Tiefbau, die Durchführung des Bauvorhabens zuläßt,
- b) die gesetzgebenden Körperschaften die Mittel bewilligen.

(2) Bund und Länder werden von dem Vorbehalt nach Absatz 1 Buchstabe a keinen Gebrauch machen,

soweit die Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes bereits Verbindlichkeiten eingegangen ist.

§ 8

Zur Durchführung dieses Abkommens wird eine Arbeitsgruppe aus Vertretern des Bundes und der Länder gebildet, die zusammentritt, wenn der Bund oder eines der Länder es verlangt.

§ 9

(1) Streitigkeiten über die Auslegung dieses Abkommens sind, soweit sie nicht beigelegt werden können, auf Verlangen einem Schiedsgericht zu unterbreiten. Der Bund bestimmt zwei Mitglieder, Saarland und Rheinland-Pfalz bestimmen je ein Mitglied, und zwar innerhalb von drei Monaten, nachdem das Verlangen geäußert ist. Dazu wird ein Obmann vom Präsidenten des Bundesgerichtshofs bestellt. Dieser wird auch die Mitglieder des Schiedsgerichts benennen, soweit diese nicht innerhalb der genannten Frist bestimmt worden sind. Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind bindend.

(2) Der Schiedsvertrag wird in einer besonderen Urkunde niedergelegt.

§ 10

Ergibt sich aus wichtigen Gründen, besonders aus gesetzlichen Maßnahmen, daß Änderungen oder Ergänzungen der in diesem Abkommen getroffenen Vereinbarungen erforderlich werden, so sind sie unverzüglich in vertrauensvoller Zusammenarbeit zu vereinbaren.

Bonn, den 28. März 1974

Für die Bundesrepublik Deutschland

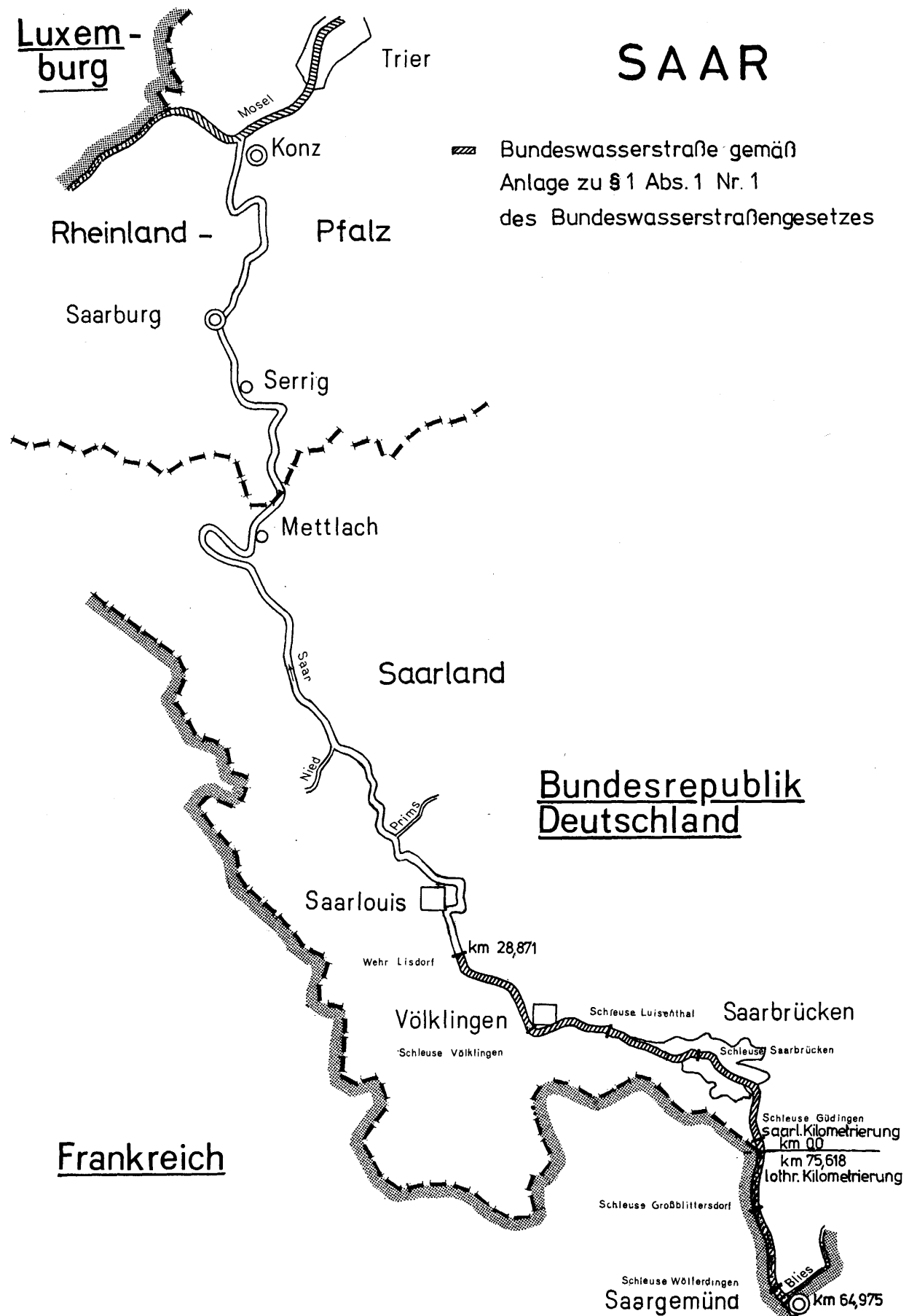
Der Bundesminister für Verkehr
gez. Dr. Lauritzen

Für das Saarland

Der Ministerpräsident
gez. Dr. Röder

Für das Land Rheinland-Pfalz

Der Minister für Wirtschaft
und Verkehr
gez. Holkenbrink



Anlage 3

Vereinbarung

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr,

das Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch den Minister für Wirtschaft und Verkehr,

und

das Saarland, vertreten durch den Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft,

vereinbaren:

§ 1

Die Bundeswasserstraße Saar wird von km 28,871 (saarländische Kilometrierung) bis zur Mündung in die Mosel Binnenwasserstraße des Bundes, die dem allgemeinen Verkehr dient (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 Bundeswasserstraßengesetz — WaStrG — vom 2. April 1968 — Bundesgesetzbl. II S. 173 —, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Seerechtsänderungsgesetzes vom 21. Juni 1972 — Bundesgesetzbl. I S. 966).

§ 2

Der Bundesminister für Verkehr wird der Bundesregierung den Entwurf eines Gesetzes, das den Übergang nach § 2 Abs. 1 WaStrG bewirkt, zum Beschluß vorlegen.

Bonn, den 16. Mai 1974

Mainz, den 4. April 1974

Saarbrücken, den 8. Mai 1974

Der Bundesminister für
Verkehr

Der Minister für
Wirtschaft und
Verkehr

Der Minister für
Wirtschaft, Verkehr
und Landwirtschaft

In Vertretung
Wittrock

In Vertretung
Schwarz

Sinnwell