

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung gebührenrechtlicher und weiterer Vorschriften über das Befahren der Bundeswasserstraßen durch die Schifffahrt

A. Problem und Ziel

Mit der Verabschiedung des Bundeshaushalts 2019 hat der Deutsche Bundestag entschieden, die bisher für das Befahren der Binnenschifffahrtsstraßen erhobenen Abgaben der gewerblichen Güter- und Fahrgastschifffahrt zum 1. Januar 2019 abzuschaffen, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt zu stärken. Hiervon nicht betroffen sind die Abgaben für das Befahren des Nord-Ostsee-Kanals, die aufgrund der Verordnung über die Befahrungsabgaben auf dem Nord-Ostsee-Kanal vom 28. September 1993 (BAnz. 1993 Nummer 185 S. 9285), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 21. Juli 2020 (BAnz AT 22.07.2020 V1) geändert worden ist, erhoben werden. Ebenfalls nicht betroffen sind die Abgaben für das Befahren der Mosel, die aufgrund des Vertrages vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel (BGBl. 1956 II S.1837) erhoben werden. Sie können nur mit Zustimmung der Vertragspartner abgeschafft werden.

Ebenfalls nicht betroffen sind die Abgaben für das Benutzen von Häfen, die nicht bundeseigene Seehäfen sind. Für diese Häfen sind in der Regel die Länder zuständig.

§ 1 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. März 2017 (BGBl. I S. 417) geändert worden ist, verpflichtet den Bund, Gebühren und Auslagen für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen zu erheben. Zu diesen Leistungen zählt nach § 3 Absatz 1 Nummer 2 BGebG bislang auch die Ermöglichung der Inanspruchnahme von Bundeswasserstraßen. Nach Artikel 7 Absatz 3 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666) sind Gebühren und Auslagen spätestens ab dem 1. Oktober 2021 durch die Besondere Gebührenverordnung nach § 22 Absatz 4 BGebG zu erheben. Das Bundesgebührengesetz in seiner derzeitigen Fassung schreibt damit die Einführung grundsätzlich kostendeckender Gebühren für das Befahren aller Bundeswasserstraßen zum 1. Oktober 2021 vor und konterkariert daher die zum 1. Januar 2019 vollzogene Abschaffung der Befahrungsabgaben zur nachhaltigen Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Binnenschifffahrt.

Eine zusätzliche Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt in Deutschland ist absehbar, da aufgrund des Ausstiegs Deutschlands aus der Verstromung von Kohle langfristig mit einem Ausfall der entsprechenden Transporte zu rechnen ist. 12,3 Prozent der im Jahr 2019 auf den Bundeswasserstraßen transportierten Güter waren Kohle oder Kokereiprodukte. Es ist damit zu rechnen, dass es in dem bis zur vollständigen Einstellung von Steinkohle vorgesehenen Zeitraum nur sehr schwer möglich sein wird, neue Märkte zu erschließen und alternative Transportgüter zu akquirieren.

B. Lösung

Das BGebG wird geändert. Vorschriften, die eine Verpflichtung des Bundes zur Erhebung von Gebühren für das Befahren der Bundeswasserstraßen vorsehen oder voraussetzen, werden aufgehoben. Da die Erhebung von Abgaben für das Befahren des Nord-Ostsee-Kanals und die Benutzung bundeseigener Seehäfen beibehalten werden soll, werden auch die Vorschriften im Gesetz zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes, die das Außerkrafttreten der Verordnung über die Befahrungsabgaben auf dem Nord-Ostsee-Kanal und der Verordnung über die Abgaben in den bundeseigenen Häfen im Geltungsbereich der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung regeln, aufgehoben. Eine Folgeänderung ergibt sich auch im Bundeswasserstraßengesetz.

Im Zuge dieser Änderungen wird eine Rechtsbereinigung vorgenommen. Artikel 4 Absatz 122 und 133 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes betrifft Verordnungen, die durch Artikel 8 der Zweiten Verordnung zur Änderung sportbootrechtlicher Vorschriften im See- und Binnenbereich vom 3. Mai 2017 (BGBl. I S. 1016) aufgehoben wurden. Diese nicht mehr zutreffenden Änderungsbefehle in Artikel 4 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes werden daher aufgehoben.

Außerdem wird ein digitalisierungshemmendes Formerfordernis im Bundeswasserstraßengesetz angepasst.

C. Alternativen

Beibehaltung der Verpflichtung des Bundes, ab dem 1. Oktober 2021 Gebühren für das Befahren von Bundeswasserstraßen zu erheben. Dies würde aber dem mit der Abschaffung der bisher erhobenen Schifffahrtsabgaben verfolgten Ziel einer nachhaltigen Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt zuwiderlaufen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Es ergeben sich Mindereinnahmen des Bundes, die nicht bezifferbar sind, weil die Höhe der nach dem BGebG zu erhebenden Gebühren bisher nicht geregelt ist. Mindereinnahmen ergeben sich insbesondere nicht in Höhe kostendeckender Gebühren. Solche wären auch bei Anwendung des BGebG nicht zu erheben gewesen, sondern sie wären aus Gründen des öffentlichen Interesses niedriger festzusetzen gewesen. Das öffentliche Interesse an dieser niedrigeren Festsetzung ergibt sich aus dem Interesse an einer wettbewerbsfähigen Binnenschifffahrt.

Zur Ermittlung der Mindereinnahmen wurden die Gebühreneinnahmen vor der zum 1. Januar 2019 vollzogenen Abschaffung der Schifffahrtsabgaben in Höhe von ca. 45 Millionen Euro pro Jahr zugrunde gelegt. Zudem sind Aufgaben der

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes entfallen. Daraus ergab sich ein Minderbedarf von 40,8 Dienstposten mit Minderausgaben von 2 502 039,40 Euro.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner. Allerdings würde ein solcher entstehen, wenn die Änderung nicht vollzogen würde, da dann Informationspflichten für die Schifffahrt hinsichtlich der Kriterien der Gebührenerhebung geschaffen werden müssten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keiner.

F. Weitere Kosten

Keine.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 31. März 2021

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung gebührenrechtlicher und
weiterer Vorschriften über das Befahren der Bundeswasserstraßen
durch die Schifffahrt

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 1002. Sitzung am 26. März 2021 gemäß Artikel 76 Absatz 2
des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich
Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der
als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung gebührenrechtlicher und weiterer Vorschriften über das Befahren der Bundeswasserstraßen durch die Schifffahrt

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1**Änderung des Bundesgebührengesetzes**

Das Bundesgebührengesetz vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. März 2017 (BGBl. I S. 417) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 6 wird das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt.
 - b) In Nummer 7 wird der Punkt am Ende durch das Wort „sowie“ ersetzt.
 - c) Folgende Nummer 8 wird angefügt:

„8. der Ermöglichung des Befahrens von Bundeswasserstraßen mit Wasserfahrzeugen.“
2. In § 3 Absatz 1 Nummer 2 werden die Wörter „sowie von Bundeswasserstraßen“ gestrichen.

Artikel 2**Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes**

Das Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), das zuletzt durch Artikel 335 des Gesetzes vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 5 Satz 1 werden die Wörter „einschließlich des Schifffahrtsabgabenrechts“ gestrichen.
2. In § 25 Absatz 3 Satz 2 werden nach dem Wort „schriftlich“ die Wörter „oder elektronisch“ eingefügt.

Artikel 3

Änderung des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes

Artikel 4 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2020 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Absatz 122 wird aufgehoben.
2. Absatz 123 wird wie folgt gefasst:

„(123) § 12 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1489), das zuletzt durch Artikel 337 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Absätze 1 und 2 werden aufgehoben.
 2. In Absatz 3 wird die Absatzbezeichnung „3“ gestrichen.
 3. Absatz 4 wird aufgehoben.“
3. Die Absätze 124, 133 und 136 werden aufgehoben.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Ziel der Regeländerung ist, die zum 1. Januar 2019 erfolgte Abschaffung der Befahrungsabgaben auf den Binnenschifffahrtsstraßen des Bundes zu verstetigen. Die bisherigen Abgaben sind abgeschafft worden, um die Wettbewerbsposition der Binnenschifffahrt in Deutschland im intermodalen Wettbewerb, insbesondere im Hinblick auf die ebenfalls zum 1. Januar 2019 erfolgte Reduzierung der Trassenpreise im Güterverkehr der Bahn, zu stärken.

§ 1 des Gesetzes über Gebühren und Auslagen des Bundes vom 7. August 2013 (BGebG, BGBl. I S.3154) verpflichtet den Bund zur Erhebung von Gebühren und Auslagen für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen, zu denen nach § 3 Absatz 1 Nummer 2 BGebG auch die Ermöglichung der Inanspruchnahme von Bundeswasserstraßen zählt. Tragender Grundsatz der Gebührenbemessung ist nach § 9 Absatz 1 BGebG das Kostendeckungsprinzip. Nach Artikel 4 in Verbindung mit Artikel 7 Absatz 3 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666) sind entsprechende Gebühren und Auslagen spätestens ab dem 1. Oktober 2021 zu erheben. Dies würde die zum 1. Januar 2019 vollzogene Abschaffung der Befahrungsabgaben zur nachhaltigen Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Binnenschifffahrt konkretisieren.

Über den Bereich der Befahrungsabgaben auf den Binnenschifffahrtsstraßen des Bundes hinaus kann auch für die aufgrund der Verordnung für Befahrungsabgaben auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOKBefAbgV) erhobenen Abgaben das Kostendeckungsgebot des Bundesgebührengesetzes keine Anwendung finden. Diese Abgaben erreichen einen Kostendeckungsgrad von 20-25 Prozent. Kostendeckende Gebühren wären daher nur bei einer Steigerung auf das Vier- bis Fünffache der bisherigen Gebühren zu erwarten. Damit entfielen die durch die Benutzung des Kanals entstehenden Kostenvorteile für die durchgehende Schifffahrt gegenüber der Route um das Skagerrak und damit die wesentliche Motivation, den Kanal zu nutzen. Dies hätte erhebliche Auswirkungen auf die Wirtschaftskraft des maritimen Sektors in Deutschland. Daher ist das Befahren von Bundeswasserstraßen vom Anwendungsbereich des Bundesgebührengesetzes auszunehmen.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hatte, bevor es zur Abschaffung der bisherigen Schifffahrtsabgaben zum 1. Januar 2019 kam, eine Untersuchung zur Höhe zukünftig nach dem Bundesgebührengesetz zu erhebender Befahrungsgebühren und deren Auswirkungen auf den Schiffsverkehr in Auftrag gegeben. Hiernach hätte sich die Höhe der bis 2019 erhobenen Abgaben bei Einführung einer Kostendeckung verzehnfacht. Die durchschnittlichen Transportkosten der Binnenschifffahrt hätten sich um 27,6 Prozent erhöht. Es wäre bis 2030 mit einem Rückgang des Transportaufkommens um 15,8 Prozent gegenüber dem Ausgangsniveau bei unveränderten Schifffahrtsabgaben zu rechnen gewesen. Aufgrund dieser Zahlen wäre mit einem Verlust von ca. 2200 Arbeitsplätzen in der Hafenwirtschaft zu rechnen gewesen. Aus all dem ergibt sich, dass gemäß § 9 Absatz 4 BGebG aus Gründen des öffentlichen Interesses eine niedrigere Gebühr als die kostendeckende Gebühr festzusetzen wäre. Das öffentliche Interesse, das hier zu berücksichtigen gewesen wäre, ist das Interesse an einer wettbewerbsfähigen Binnenschifffahrt, das sich wiederum am Interesse an einer Diversifizierung der Verkehrsträger und verschiedenen Umweltschutzaspekten, insbesondere dem Klimaschutz, ergibt. Die Untersuchung hat ergeben, dass auch bereits bei geringen Erhöhungen der Gebühren wettbewerbsschädliche Effekte für die Binnenschifffahrt eingetreten wären, weshalb letztlich zu einem Beibehalten der bis 2019 gültigen Einnahmen geraten wurde. Diese Einnahmen beliefen sich auf 40 bis 45 Millionen Euro pro Jahr.

Trotz dieser grundsätzlichen Möglichkeit, die für eine Gebührenreduzierung maßgeblichen Erwägungen in einer auf der Grundlage des § 22 Absatz 4 Satz 1 BGebG zu erlassenden Besonderen Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zu berücksichtigen, ist es selbst bei einer eventuellen Wiedereinführung von Befahrungsabgaben auf den Binnenschifffahrtsstraßen des Bundes geboten, diese Abgaben für

das Befahren von Bundeswasserstraßen generell aus dem Anwendungsbereich des Bundesgebührengesetzes auszunehmen. Denn zum einen soll für das Befahren der Bundeswasserstraßen mit Wasserfahrzeugen das hinsichtlich einer Gebührenerhebung im Bundesgebührengesetz bestehende Regel-Ausnahme-Verhältnis umgekehrt werden: Grundsätzlich erfolgt die Nutzung gebührenbefreit, nur in bestimmten Sonderfällen (s.o.) wird eine Gebühr erhoben. Da zudem auch in diesen Sonderfällen eine Kostendeckung im Interesse an einer wettbewerbsfähigen Schifffahrt nicht zielführend ist, kann der Grundsatz kostendeckender Gebühren für den Bereich des Befahrens der Bundeswasserstraßen mit Wasserfahrzeugen generell nicht angewendet werden.

Da die Besondere Gebührenverordnung für Schifffahrt und Wasserstraßen des BMVI aus den dargelegten Gründen kein Kapitel hinsichtlich von Befahrungsgebühren enthalten wird, entstand die Notwendigkeit, die Befahrungsabgabenverordnung für den Nord-Ostsee-Kanal und die Bundes-Seehäfen-Abgabenverordnung beizubehalten. Zusätzlich ist zu beachten, dass die Systematik des Bundesgebührengesetzes für das System Schiff-Wasserstraße nicht zuträglich ist. Dies gilt insbesondere für das grundsätzliche Erfordernis der Kostendeckung, dessen Einhaltung sich auf die Nutzung des Nord-Ostsee-Kanals durch die Schifffahrt gravierend auswirken würde.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Das Befahren der Bundeswasserstraßen wird dem Geltungsbereich des Bundesgebührengesetzes entzogen. Die Fortgeltung der Verordnung über die Befahrungsabgaben auf dem Nord-Ostsee-Kanal und der Bundes-Seehäfen-Abgabenverordnung wird sichergestellt. Der Verweis in § 5 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) auf das Schifffahrtsabgabenrecht wird gestrichen. Eine Rechtsbereinigung in Artikel 4 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes erfolgt durch die Aufhebung der gegenstandslos gewordenen Absätze 122 und 133.

III. Alternativen

Gebührenerhebung nach dem Bundesgebührengesetz.

Damit würde die zum 1. Januar 2019 erfolgte Abschaffung der Befahrungsabgaben auf den Binnenschifffahrtsstraßen konterkariert. Der beabsichtigte Stärkungseffekt für die Wasserstraßen im intermodalen Wettbewerb würde hinfällig.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für das Bundesgebührengesetz ergibt sich aus der Natur der Sache, da dieses Gesetz ausschließlich für die Behörden des Bundes und der bundesunmittelbaren Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts gilt.

Die Gesetzgebungskompetenz für das Bundeswasserstraßengesetz beruht auf Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 des Grundgesetzes (See- und Binnenwasserstraßen).

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, insbesondere mit dem Vertrag vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel (BGBl. 1956 II S.1837), vereinbar.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch die Änderung entfällt die Notwendigkeit, im Rahmen der Besonderen Gebührenverordnung Schifffahrt und Wasserstraßen ein Kapitel für Befahrungsgebühren vorzusehen. Für die Verwaltung entfällt die Notwendigkeit der Einziehung dieser Gebühren.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Im Rahmen der Gesetzesfolgenabschätzung wurden die Managementregeln und Indikatoren der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie entsprechend ihrer Einschlägigkeit beachtet.

Managementregeln und Nachhaltigkeitsindikatoren sind nicht betroffen.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Mindereinnahmen gegenüber der Situation vor dem 1. Oktober 2021 ergeben sich nicht. Allerdings ergeben sich Mindereinnahmen gegenüber der Situation, die eintreten würde, wenn kostendeckende Gebühren eingeführt würden. Nach der damaligen Untersuchung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur hätte sich die Höhe der bis 2019 erhobenen Abgaben in Höhe von ca. 45 Millionen Euro pro Jahr bei Einführung einer Kostendeckung verzehnfacht. Das Bundesgebührengesetz lässt in § 9 Absatz 3 und § 9 Absatz 4 BGebG u.a. aus Gründen der Verhältnismäßigkeit und des öffentlichen Interesses Ausnahmen von der Verpflichtung der Erhebung kostendeckender Gebühren zu, die hier auch einschlägig sind. Zur Ermittlung der Mindereinnahmen können die Gebühreneinnahmen vor der zum 1. Januar 2019 vollzogenen Abschaffung der Schifffahrtsabgaben in Höhe von ca. 45 Millionen Euro pro Jahr zugrunde gelegt werden. Zudem sind Aufgaben der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes entfallen. Daraus ergab sich ein Minderbedarf von 40,8 Dienstposten mit Minderausgaben von 2 502 039,40 Euro. Diese Dienstposten verteilen sich auf den gehobenen Dienst (1), den mittleren Dienst (5) und den einfachen Dienst (34,8). Bei einer Einführung von Befahrungsabgaben nach dem BGebG müsste mit einem wieder entstehenden Personalbedarf gerechnet werden, dessen Höhe allerdings abhängig von der näheren Ausgestaltung insbesondere der Gebührenerhebung wäre.

4. Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner. Allerdings würde ein solcher entstehen, wenn die Änderung nicht vollzogen würde, da dann Informationspflichten für die Schifffahrt hinsichtlich der Kriterien der Gebührenerhebung geschaffen werden müssten.

Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Aufgrund der Abschaffung der bisherigen Befahrungsabgaben zum 1. Januar 2019 sind Aufgaben der Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung des Bundes entfallen. Daraus ergab sich ein Minderbedarf von 40,8 Dienstposten. Diese Dienstposten verteilen sich auf den gehobenen Dienst (1), den mittleren Dienst (5) und den einfachen Dienst (34,8). Die eingesparten Kosten belaufen sich auf 2 502 039,40 Euro. pro Jahr. Bei einer Einführung von Befahrungsabgaben nach dem BGebG müsste mit einem wieder entstehenden Personalbedarf gerechnet werden, dessen Höhe allerdings abhängig von der näheren Ausgestaltung insbesondere der Gebührenerhebung wäre.

5. Weitere Kosten

Keine.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Auswirkungen auf Verbraucher

Keine.

Gleichstellungspolitische Relevanzprüfung

Im Zuge der gemäß § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) vorzunehmenden Relevanzprüfung sind unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenssituationen von Frauen und Männern keine Auswirkungen erkennbar, die gleichstellungspolitischen Zielen zuwiderlaufen.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung ist nicht möglich, da es sich um die Änderung eines bestehenden Gesetzes handelt.

Eine Evaluierung hinsichtlich der Frage, ob die beabsichtigten Wirkungen der Regelungen erreicht wurden, ist nicht möglich, da auch zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Gesetzesänderung Befahrungsabgaben nicht erhoben werden.

Eine Evaluierung hinsichtlich der durch die Abschaffung der Schifffahrtsabgaben im Jahr 2019 eingetretenen verkehrlichen Auswirkungen ist beabsichtigt. Es soll überprüft werden, welche Effekte von der erfolgten Abschaffung der Schifffahrtsabgaben auf den Binnenschiffsverkehr ausgegangen sind und welche Effekte eintreten würden, wenn diese in gleicher Höhe wieder eingeführt würden und wenn zudem Gebühren eingeführt würden, die die für Betrieb und Unterhaltung der Bundeswasserstraßen entstehenden Kosten decken. Dabei wird eine vergleichende Betrachtung zu anderen Verkehrsträgern anzustellen sein. Bei dieser Betrachtung kommt der Entwicklung des Schienengüterverkehrs besonderes Gewicht zu. Insbesondere wird zu ermitteln sein, wie sich dieser Verkehrsträger vor dem Hintergrund der fast halbierten Trassenpreise im Vergleich zur Binnenschifffahrt entwickelt hat. Um valide Daten zu erhalten, sollte eine entsprechende Untersuchung nicht vor 2025 stattfinden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass durch die gegenwärtige COVID-19-Pandemie und deren Folgen in der näheren Zukunft ein stark von der normalen Realität abweichendes Bild entstehen dürfte.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes)

Zu Nummer 1

§ 5 WaStrG enthält eine Gebrauchsbefugnis in Form eines subjektiv-öffentlichen Rechts (Friesecke, Kommentar zum WaStrG, § 5 Rdnr.2). Diese Gebrauchsbefugnis wird aber nur im Rahmen des Schifffahrtsrechts einschließlich des Schifffahrtabgabenrechts gewährt. Hiermit wird klargestellt, dass die Gebrauchsbefugnis unter Gesetzesvorbehalt steht und keinen Anspruch auf unentgeltlichen Gebrauch begründet. Da ein „Schifffahrtabgabenrecht“ nicht mehr existiert, wird dieser Begriff gestrichen.

Zu Nummer 2

In § 25 Absatz 3 Satz 2 WaStrG wird ein digitalisierungshemmendes Formerfordernis aufgelöst. Der Besitzer einer Sache kann bisher auch zur strompolizeilichen Verantwortung gezogen werden, wenn er auf einen im Einverständnis mit dem Eigentümer schriftlich gestellten Antrag als allein verantwortlich anerkannt worden ist. Nunmehr reicht aus, wenn dieser Antrag elektronisch gestellt wird.

Zu Artikel 2 (Änderung des Bundesgebührengesetzes)

Zu Nummer 1

Mit dem neuen Satz 3 wird klargestellt, dass die individuell zurechenbare öffentliche Leistung der Möglichkeit des Befahrens von Bundeswasserstraßen dem Geltungsbereich des Bundesgebührengesetzes entzogen wird. Individuell zurechenbare öffentliche Leistungen sind in § 3 Absatz 1 und 2 BGebG definiert. Gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 2 BGebG ist auch die Ermöglichung der Inanspruchnahme vom Bund betriebener und unterhaltener Anlagen sowie von Bundeswasserstraßen eine solche Leistung. § 5 WaStrG regelt die Nutzungsgewährung für das Befahren mit Wasserfahrzeugen (Friesecke, Kommentar zum WaStrG, § 5 Rdnr.1) und stellt die öffentlich-rechtliche Ermöglichung der Inanspruchnahme von Bundeswasserstraßen durch die Schifffahrt dar.

Die ausdrückliche Beschränkung auf das Befahren von Bundeswasserstraßen erfolgt, da es auch andere Gebühren aufgrund des Bundeswasserstraßengesetzes gibt, die nicht aus dem Geltungsbereich des Bundesgebührengesetzes herausgenommen werden sollen. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Gebühren für strompolizeiliche Verfügungen, strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigungen und für Planfeststellungsbeschlüsse, die in von Dritten beantragten Verfahren ergehen.

Zu Nummer 2

Die Streichung korrespondiert mit der Ergänzung von § 2 Absatz 2 BGebG. Da das Bundesgebührengesetz für das Befahren der Bundeswasserstraßen nicht gelten soll, ist die Einbeziehung der Ermöglichung der Inanspruchnahme von Bundeswasserstraßen in die Definition der individuell zurechenbaren öffentlichen Leistung zu streichen.

Zu Artikel 3 (Änderung des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes)

Die Aufhebung von Artikel 4 Absatz 122 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes erfolgt aus Gründen der Rechtsbereinigung.

Artikel 4 Absatz 122 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes betrifft die Sportbootführerscheinverordnung-Binnen vom 22. März 1989 (BGBl. I S. 536, 1102), die durch Artikel 8 der Zweiten Verordnung zur Änderung sportbootrechtlicher Vorschriften im See- und Binnenbereich vom 3. Mai 2017 (BGBl. I S.1016, 4043) aufgehoben worden ist. Der Änderungsbefehl in Artikel 4 Absatz 122 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes ist daher nicht ausführbar und wird aufgehoben.

Die Aufhebung von Artikel 4 Absatz 123 Nummer 2 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes erfolgt, damit der demnach zu streichende § 13 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (Seeaufgabengesetz – SeeAufgG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1489) erhalten bleibt.

§ 13 SeeAufgG ist die Verordnungsermächtigung zum Erlass der Verordnung über die Befahrungsabgaben auf dem Nord-Ostsee-Kanal. Diese soll erhalten bleiben, da alle Bundeswasserstraßen dem Geltungsbereich des Bundesgebührengesetzes entzogen werden. Es ist vorgesehen, den Nord-Ostsee-Kanal nicht dem Regime des Bundesgebührengesetzes zu unterstellen, da dessen grundsätzliche Zielsetzung kostendeckender Gebühren dem System Schiff-Wasserstraße nicht zuträglich ist.

Das Bundesgebührengesetz sieht kostendeckende Gebühren als Regelfall vor, von dem nur in Ausnahmefällen abgewichen werden kann. Zur Ermittlung der kostendeckenden Gebühren wären alle für Betrieb, Unterhaltung und Neubau des Kanals entstehenden Personal- und Sachkosten heranzuziehen. Bei Umlegung all dieser Kosten auf Gebühren würden die festzusetzenden Gebühren eine Höhe erreichen, die die Wettbewerbsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals gefährden würde. Eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Auftrag gegebene Untersuchung hat ergeben, dass bei Erhebung kostendeckender Gebühren für das Befahren des Nord-Ostsee-Kanals mit einem Rückgang des Schiffsverkehrs um ca. 30 Prozent über alle Schiffstypen zu rechnen ist. Dieser Rückgang hätte für am Kanal tätige Lotsinnen und Lotsen, Kanalsteuerinnen und -steuerer und Schiffsmaklerinnen und -makler existenzbedrohende Folgen und würde auch die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen stark beeinträchtigen. Es wären daher bei Anwendung des Bundesgebührengesetzes regelmäßig nicht kostendeckende Gebühren zu erheben, was den Intentionen dieses Gesetzes erkennbar zuwiderläuft.

Die Aufhebung von Artikel 4 Absatz 124 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes ist eine Folgeänderung zu Artikel 2.

Die Bundes-Seehäfen-Abgabenverordnung muss in Kraft bleiben, weil die Bundeswasserstraßen als Ganzes dem Geltungsbereich des Bundesgebührengesetzes entzogen werden. Zu den Bundeswasserstraßen gehören gemäß § 1 Absatz 1 Nummer 2, Absatz 2 WaStrG auch die Seewasserstraßen, die mit dem deutschen Küstenmeer identisch sind. Die der Abgabenverordnung unterfallenden Bundes-Seehäfen sind Bestandteil der Seewasserstraßen, da sie mit der Wasserstraße eine natürliche Einheit bilden (Friesecke, Kommentar zum WaStrG, § 45 Rdnr. 10).

Die Aufhebung von Artikel 4 Absatz 133 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes dient wiederum der Rechtsbereinigung.

Artikel 4 Absatz 133 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Bundes betrifft die Verordnung über die Eignung und Befähigung zum Führen von Sportbooten auf den Seeschifffahrtstraßen in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Juni 2016, die durch Artikel 8 der Zweiten Verordnung zur Änderung sportbootrechtlicher

Vorschriften im See- und Binnenbereich vom 3. Mai 2017 (BGBl. I S. 1016, 4043) aufgehoben wurde. Der Änderungsbefehl in Artikel 4 Absatz 133 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes führt daher ins Leere und wird aufgehoben.

Die Aufhebung von Artikel 4 Absatz 136 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes erfolgt, um die Fortgeltung der Verordnung über die Befahrungsabgaben auf dem Nord-Ostsee-Kanal zu gewährleisten. Zur Begründung wird auf die Ausführungen zur Aufhebung von Artikel 4 Absatz 123 Nummer 2 des Gesetzes zur Aktualisierung der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes verwiesen.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Notwendigkeiten für einen bestimmten Termin des Inkrafttretens bestehen, abgesehen davon, dass dieser vor dem 1. Oktober 2021 liegen muss, um den Eintritt der Rechtsfolgen des Bundesgebührengesetzes zu verhindern, nicht.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 1002. Sitzung am 26. März 2021 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf allgemein

Die Binnenschifffahrt auf der Mosel ist durch den Fortbestand der Befahrensabgaben, die auf fast allen anderen Binnenwasserstraßen abgeschafft werden, benachteiligt.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung,

- a) sich in der Internationalen Moselkommission weiter für eine Anpassung des Moselvertrages einzusetzen,
- b) die Verhandlungen mit den Vertragsstaaten zur Anpassung des Moselvertrages zu intensivieren und
- c) einen konkreten Zeitplan für die weiteren Verfahrensschritte vorzulegen.

Begründung:

Als europäische Großschifffahrtsstraße hat die Mosel eine zentrale verkehrs- und wirtschaftspolitische Bedeutung und bietet große Chancen für einen klimaverträglichen Güterverkehr.

Neben dem weiteren Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur ist es dazu erforderlich, die Kostensituation der Binnenschifffahrt zu verbessern. Es ist daher zu begrüßen, dass mit der Abschaffung der Befahrensabgaben für die gewerbliche Güter- und Fahrgastschifffahrt auf den deutschen Wasserstraßen dies grundsätzlich schon mit Wirkung zum 1. Januar 2019 umgesetzt wurde. Dies gilt jedoch nach wie vor nicht für die Schifffahrt auf der Mosel, die internationalen Bestimmungen unterliegt, und auf der die Abschaffung der Schifffahrtsabgaben erst mit der Änderung des Moselvertrages umgesetzt werden kann. Damit diskriminiert die Befahrensabgabe den internationalen Verkehr auf unzulässiger Weise gegenüber nationalen Relationen.

Da eine Vertragsänderung auch mehr als zwei Jahre nach der Abschaffung der Schifffahrtsabgaben noch nicht eingeleitet ist, entstehen erhebliche Nachteile für die Logistikwirtschaft und die verladende Wirtschaft an Mosel und Saar, in Deutschland, Luxemburg und Frankreich. In der Folge kann das Potenzial der Binnenschifffahrt zur Treibhausgasreduktion nicht ausgeschöpft werden. Um keine Ungleichbehandlung zu anderen Wasserstraßen zu verfestigen, muss auch der Schiffsverkehr auf der Mosel von den Abgaben zügig befreit werden. Die Bundesregierung sollte dazu die Verhandlungen mit den Vertragspartnern beschleunigen.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung gebührenrechtlicher und weiterer Vorschriften über das Befahren der Bundeswasserstraßen durch die Schifffahrt wie folgt:

Zum Gesetzentwurf allgemein

Die Bundesregierung sichert zu, sich in der Internationalen Moselkommission weiterhin für eine Anpassung des Moselvertrages und eine Abschaffung der Befahrensabgaben auf der internationalen Mosel einzusetzen.

Die Bundesregierung ist bemüht, die Verhandlungen mit den Vertragsstaaten zügig fortzusetzen. Die derzeitige Gesundheitslage erschwert allerdings persönliche Gespräche, z. B. die notwendigen Verhandlungen über die finanziellen Folgen einer Gebührenabschaffung.

Die Bundesregierung erachtet derzeit folgenden Zeitplan als realistisch:

- | | |
|-------------------|-------------------------------------------------------|
| 1. Halbjahr 2021 | Ausarbeitung der Änderungen zum Moselvertrag |
| 2. Halbjahr 2021 | Unterzeichnung des neuen Moselvertrags |
| 2022/2023 | Ratifikation des neuen Moselvertrags in DE, FR und LU |
| 31. Dezember 2023 | Auflösung der Internationalen Mosel-Gesellschaft |
| 1. Januar 2024 | Inkrafttreten des neuen Moselvertrags |