

# **Anlage und Erweiterung von Häfen: Zuständigkeitsfragen im Föderalismus**

---

Prof. Dr. Wilfried Erbguth, Rostock

Tagung

**„Verkehrsökonomik und -politik“**

**29./30. Juni 2017**

**Freie Universität Berlin**

---

# Gliederung:

- I. Problemlage
  - II. Befund
  - III. Fortentwicklung
  - IV. Fazit
-

## **I. Problemlage**

- Häfen als mehrmodale Infrastruktureinrichtungen
  - großräumige Bedeutung der Häfen
  - Verflechtung mit transeuropäischen Netzen
  - Länder <> Bund-Kollisionen
-

---

## **II. Befund**

### **1. Europarecht**

- Art. 170 ff. AEUV: Häfen von TEN miterfasst
  - TEN-V-VO: Mitgliedstaaten gewährleisten Anbindung an Verkehrsinfrastrukturen zu Lande
  - aber: lediglich planungsleitende Wirkung
  - aber: EU-Recht lässt innerstaatliche Kompetenzverteilung unberührt
-

---

## 2. Nationales Recht

### ■ Zulassungsebene

- *verkehrsbezogen*: Bundeswasserstraßen > Planfeststellung § 14 WaStrG (*Bund*, Art. 87 Abs. 1 S.1, 89 Abs. 2 Satz 1 GG)
  - *wasserwirtschaftlich*: Wasserstraßen > Planfeststellung, § 68 WHG (*Bundesland*)
  - *lückenfüllend*: Hafengesetze (o.ä.) der *Bundesländer*
-

- aber: gehören Häfen zu (Bundes-)Wasserstraßen?
    - h.M. (bislang): nein, keine Übertragung auf Bund nach Art. 89 Abs. 1 GG, 97 Abs. 1 WRV
    - aber:
      - Eigentumslage für öffentliches Regime nicht maßgeblich
      - verkehrsträgerhafte Verbindung zwischen Wasserstraßen und Häfen
-

## 2. Nationales Recht

### ■ Planungsebene

- keine Fachplanung nach WaStrG/WHG
  - örtlich relevante Häfen: Bauleitplanung, aber § 38 BauGB
  - überörtlich raumrelevante Häfen: Raumordnungsplanung
    - Bundesländer: landesweite Programme/Pläne, Regionalpläne
    - Bund: Bundesraumordnungspläne nach § 17 Abs. 2 ROG >
      - Standortkonzepte für Binnen- und Seehäfen
      - von nationaler und europäischer Bedeutung
      - aber: nur verkehrliche Anbindung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung
-

## **III. Fortentwicklung**

> Verstärkung der Stellung  
des Bundes:

1. Aufwertung der Beteiligungsrechte  
(bei § 68 WHG)

2. Einheitliche Planfeststellung?

- umfasst Planfeststellung nach § 14 WaStrG auch diejenige nach § 68 WHG?
-



## 2. Einheitliche Planfeststellung?

- Erweiterung der Planfeststellung nach § 14 WaStrG (Bund, s.o.!) in ihrer Reichweite
    - auch (hafenbezogen) wasserwirtschaftliche, verkehrliche, wirtschaftliche Fragen u.a.?
  
  - Gesetzgebungskompetenz(en)
    - Art. 74 Abs. 1 Nr. 21 GG:
      - > nur Verschmutzung durch Schifffahrt
    - Kompetenzkombination?
-

# Anlage und Erweiterung von Häfen

---

- Gesetzgebungskompetenzen
    - Annexkompetenz, wenn
      - enger funktionaler Zusammenhang mit nicht-wasserwegerechtlichen Belangen (Wasserwirtschaft, verkehrliche Anbindung zu Lande, Verarbeitung von Gütern etc.) und
      - wirksamer Vollzug nur bei integrativer Berücksichtigung dieser Belange
-

# Anlage und Erweiterung von Häfen

---

## **Hier:**

- Häfen als mehrmodale Wirtschaftsstandorte
  - Basisinfrastruktur mit Suprastruktur
  - umfassende Betrachtung der Hafeneinrichtungen und ihrer Auswirkungen bei Errichtung oder Erweiterung von Häfen erforderlich
  - entsprechend erweiterter Prüfungsansatz bei Hafenvorhaben an Bundeswasserstraßen gesetzlich regelbar
-

## 3. Fortentwicklung auf Planungsebene?

- „Standorteplanung Häfen“ als Fachplanung  
> durch Einführung in das WaStrG

oder

- Raumordnungsplan des Bundes nach § 17 Abs. 2 ROG  
> Desiderate:
    - Aufstellungspflicht
    - Abbau der alleinigen Ausrichtung auf die Bundesverkehrswegeplanung
    - Bindungswirkung gegenüber Ländern (ROG 2017!)
    - Ausschlusswirkung gegenüber nicht plankonformen Hafenvorhaben der Länder
-

## IV. Fazit

- de lege ferenda:  
einheitliches Planfeststellungsverfahren für Errichtung und Erweiterung von Häfen an Bundeswasserstraßen
  - de lege lata (dem Grunde nach):  
raumordnerische Standortplanung für Häfen nach § 17 Abs. 2 ROG
  - europarechtlich: (möglichste)Anbindung größerer Häfen an die sonstige Infrastruktur
-