

# Abgaben für Wasserkraft und Schifffahrt

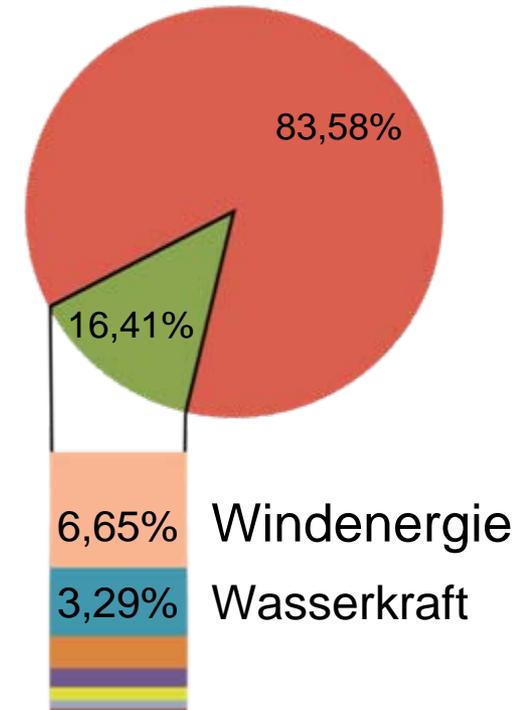
Dr. iur. Katharina Kern

# ABGABEN FÜR WASSERKRAFT

## I. Status quo & Perspektiven

- zweitgrößter Produzent regenerativer Energien
  - 7300 WKA in Dtl. (3,3 % BSV)
  - hohe Investitions- und niedrige Betriebskosten (1-5 %)
  - Stromgestehungskosten von 2,5-22 Ct/KWh
- ökologische und soziale Funktionen

■ nicht erneuerbare Energieträger



# ABGABEN FÜR WASSERKRAFT

## I. Status quo & Perspektiven

- signifikante Eingriffe in Gewässerökologie und angrenzenden Naturraum
- morphologische Veränderungen & Nutzbarmachung der Wasserkraft ist **Wassernutzung**  
(Art. 2 Nr. 39 WRRL)

# WASSERKRAFT

## II. Anknüpfungspunkte

- Steuerung bzw. Ausgleich der ökologischen Auswirkungen durch ökonomische Instrumente?
- Bepreisung der Nutzung der Ressource Wasser ?

Neuzulassung  
von WKA

Betriebung von  
Altanlagen

fortlaufende  
Wassernutzung

- umfangreiche ordnungsrechtliche Regelungen zur Sicherung gewässerökologischer Anforderungen
  - **Verschlechterungsverbot** (§ 27 WHG)
  - **Mindestwasserführung** (§ 33 WHG)
  - **Gewässerdurchgängigkeit** (§ 34 WHG)
  - Maßnahmen für **Fischpopulation** (§35 WHG)

# WASSERKRAFT

## II.1 Abgabe auf Neubau von WKA

- Eingriffsregelung (§§ 13 ff BNatSchG)
  - Eingriff
  - Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichspflichten
  - **Ausgleichsabgabe** als Kompensation
- geringes Lenkungsvermögen
  - einmalige Ja/Nein-Entscheidungen
  - kaum Neubau

 **kein Bedürfnis nach Abgabe**

- ordnungsrechtliche Regelungen zur Anpassung von Altanlagen
  - **nachträgliche Anordnungen**  
(§§ 70 I, 13 I WHG)
  - **Gewässerdurchgängigkeit, Fischpopulation**  
(§§ 34 II, 35 II WHG)
- kein Lenkungspotential



**kein Bedürfnis nach Abgabe**

## II.3 Abgabe auf fortlaufende Wassernutzung

- Wassernutzung als individueller, abschöpfungsfähiger Sondervorteil (“Wasserpfeffig-Entscheidung”)
- Vorteilsabschöpfungsabgabe rechtlich zulässig
  
- **Wertungswidersprüche** wegen EEG-Förderung:
  - Abnahme- und Übertragungspflichten
  - Vergütungspflichten
  - Verbesserung des ökologischen Zustandes
- Anstieg der Stromgestehungskosten
- Verlust der Anreizwirkung zur Verbesserung der Gewässerökologie

# WASSERKRAFT

## III. Fazit

- **Neubau von WKA**
  - kein Bedürfnis nach Abgabe
- **Betrieb von Altanlagen**
  - keine Bedürfnis
- **Fortlaufende Wassernutzung**
  - Vorteilsabschöpfungsabgabe rechtlich möglich, Wertungswidersprüche

# ABGABEN FÜR SCHIFFFAHRT

## I. Status quo & Perspektiven

- wichtiger Verkehrsträger
- circa 7.350 Kilometer Binnenwasserstraßen  
(75% Flüsse, 25% Kanäle)
- Unterhaltung, Aus-/Neubau ist Hoheitsaufgabe  
des Bundes

# ABGABEN FÜR SCHIFFFAHRT

## I. Status quo & Perspektiven

- **Schifffahrt umweltverträglich?**
  - signifikante ökologische Auswirkungen
    - Neu- / Ausbau, Unterhaltung
    - Gewässerverunreinigungen durch Betrieb
- morphologische Veränderungen & Indienstnahme als Wasserweg ist **Wassernutzung**  
(Art. 2 Nr. 39 WRRL)

- Steuerung bzw. Ausgleich der ökologischen Auswirkungen durch ökonomische Instrumente?

### Abgabe auf Gewässerausbau

- Abgabenschuldner =  
Vorhabenträger

### Abgabe auf Indienstnahme des Gewässers

- Abgabenschuldner =  
Indienstnehmer

- kein Bedürfnis, fehlende Lenkungswirkung
- umfangreiche gewässerökologische Regelungen:
  - Gewässerausbau  
(§14 WaStrG)
  - Selbstreinigungsvermögen des Gewässers, Bewahrung der natürl. Lebensgrundlagen  
(§12 VII WaStrG)
  - WHG-Bewirtschaftungsziele
  - Eingriffsregelung

# SCHIFFFAHRT

## III.1 Abgabe auf Gewässerausbau

- Bund hat Entscheidungsgewalt als Vorhabenträger
- keine „Reparaturabgabe“ zur ex-post-Korrektur
- einmalige Ja-/Nein-Entscheidungen

- **aktuelle Erhebung von Schifffahrtsabgaben**  
(Befahrungsabgaben, Schleusengebühren, Brückengelder)
  - **keine flächendeckende Erhebung**  
(Rhein, Donau, Elbe und Oder sind abgabefrei)
  - **Aufkommen ca. 60 Mio. Euro für Bauvorhaben im Verkehrsbereich**

- **Ökologisierung** bestehender Schifffahrtsabgaben
  - Finanzierung gewässerökologischer Unterhaltung & betriebsbedingter Umweltkosten  
(Lärm-, Luft- oder Wasserverschmutzung)
  - keine Lenkungswirkung bezüglich bestehender gewässermorphologischer Beeinträchtigungen
- flächendeckende Benutzungsgebühren
- Vereinbarkeit mit nationalem und europäischem Recht  
(Art. 74 Nr. 21, 34 GG; SRÜ; Art. 56 ff, 90 ff AEUV; VO 1365/96)

### Herausforderungen:

- Internationale Verträge bei **grenzüberschreitenden Flüssen**
  - z.B. Verbot von Abgaben, die „lediglich auf die Tatsache der Beschiffung“ gründen (Rev. Rheinschifffahrtsakte)
  - Erfassung ökologischer Abgaben?
  - anreinerbezogenes Gesamtkonzept

- **Verlagerungseffekte** auf Schiene/Straße:
    - Einnahmeverluste des Bundes
    - Zunahme des Schwerlastverkehrs in Ballungsräumen verkehrspolitisch problematisch
    - keine Ausnutzung bestehender Infrastruktur
- Gesamtkonzept für alle Transportinfrastruktursysteme

# SCHIFFFAHRT

## IV. Fazit

- Abgabe auf Gewässerausbau
  - nicht sinnvoll
- Ökologisierung von Infrastrukturabgaben
  - sinnvoll
  - verkehrspolitische Effekte & internationale Verträge problematisch

# ABGABEN FÜR WASSERKRAFT UND SCHIFFFAHRT

---

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !