Die Binnenhäfen

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. ■ Leipziger Platz 8. ■ 10117 Berlin

Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz
und nukleare Sicherheit
11055 Berlin

via E-Mail: GI2@bmukn.bund.de

Datum
27. August 2026
Seite

Die Binnenhäfen
Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V.
Hauptgeschäftsstelle

Postanschrift:
Leipziger Platz 8
10117 Berlin

Tel.: +49 (0) 30 39 88 19 81

E-Mail: info-boeb@binnenhafen.de
Internet: www.binnenhafen.de

Bankverbindung:
Bank für Schifffahrt (BfS)
Kto-Nr.: 330 040 8000
BLZ: 250 903 00
IBAN: DE75 2859 0075 3300 4080 00
BIC: GENODEF1LER

Vereinsregister:
Amtsgericht Berlin-Charlottenburg
23421 Nz

Zweigstelle:
Haus Rhein
Dammstraße 15 – 17
47119 Duisburg

Tel.: +49 (0) 203 39 21 90 15

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung an unionsrechtliche Vorgaben und zur Reform der Umweltverträglichkeitsprüfung bei dem Umwelt- und Klimaschutz dienenden Änderungsvorhaben, Bearbeitungsstand 27.7.2026

(UVP-Anpassungsgesetz)

Schreiben vom 27.7.2026 – G I 2 – 4231/002

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) begrüßen wir die mit dem Gesetzesentwurf zur Anpassung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung an unionsrechtliche Vorgaben und zur Reform der Umweltverträglichkeitsprüfung bei dem Umwelt- und Klimaschutz dienenden Änderungsvorhaben beabsichtigten Ziele grundsätzlich. Da wir in dieser Neufassung starke Betroffenheiten unserer Mitglieder sehen, erlauben wir uns eine Stellungnahme einzureichen und bitten um Berücksichtigung im weiteren Verfahren.

I.

Die Binnenhäfen begrüßen das mit dem Referentenentwurf verfolgte Ziel, das Umweltverträglichkeitsprüfungsrecht an die aktuelle Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs anzupassen und einen Beitrag zur Beschleunigung umwelt- und klimafreundlicher Änderungsvorhaben bzw. von Planungs- und Genehmigungsverfahren zu leisten.

Für die Binnenhäfen besteht ein erhebliches Interesse an einem leistungsfähigen und zugleich rechtssicheren Genehmigungsrecht. Die Binnenhäfen sind zentrale Knotenpunkte der deutschen Logistik- und Verkehrsinfrastruktur. Sie bündeln unterschiedliche Verkehrsträger und übernehmen eine wichtige Funktion für die Verlagerung von Güterverkehren auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger

Präsidium: Joachim Zimmerman, Regensburg (Präsident) • Bettina Brennenstuhl, Dortmund • Jens Hohls, Braunschweig • Uwe Köhn, Mannheim • Carsten Strähle, Stuttgart
Geschäftsführer: Marcel Lohbeck

Wasserstraße und Schiene. Ihre Weiterentwicklung und Modernisierung ist daher von erheblicher Bedeutung für die Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Ziele des Bundes. Vor diesem Hintergrund besteht allerdings erheblicher Änderungsbedarf bei der vorgesehenen Streichung des § 10 Absatz 4 Satz 3 UVPG.

II.

1. Zu Artikel 1 Nummer 4 – Streichung des § 10 Absatz 4 Satz 3 UVPG

Der Referentenentwurf sieht vor, § 10 Absatz 4 Satz 3 UVPG vollständig zu streichen. Nach der Begründung des Entwurfs ist dies aufgrund des Beschlusses des EuGH vom 28. Februar 2023, Rs. C-596/22, erforderlich. Der bisherige § 10 Absatz 4 Satz 3 UVPG verlangt bei technischen oder sonstigen Anlagen zusätzlich, dass die Vorhaben mit gemeinsamen betrieblichen oder baulichen Einrichtungen verbunden sind. Nach Auffassung des EuGH darf die Verpflichtung zur Prüfung kumulierender Auswirkungen jedoch nicht auf solche Fälle beschränkt werden.

Der BÖB bzw. die Binnenhäfen stellen die Notwendigkeit einer unionsrechtskonformen Anpassung des § 10 UVPG ausdrücklich nicht in Frage. Die vorgesehene ersatzlose Streichung des § 10 Absatz 4 Satz 3 UVPG geht jedoch aus unserer Sicht **über das hierfür erforderliche Maß hinaus und schafft erhebliche Rechtsunsicherheiten, insbesondere für die Entwicklung und Modernisierung von Hafenstandorten.**

2. Spezifische Situation der Binnenhäfen

Binnenhäfen zeichnen sich strukturell dadurch aus, dass auf einem räumlich abgegrenzten Hafenstandort eine Vielzahl unterschiedlicher, häufig rechtlich und wirtschaftlich voneinander unabhängiger Anlagen und Vorhaben angesiedelt ist, die im Kern den „eigentlichen“ Hafenbetrieb bilden. Allgemein wird dies als ein Konglomerat verschiedener Anlagen und Vorhaben bezeichnet.

Hierzu gehören beispielsweise Umschlaganlagen, Lager- und Logistikanlagen, Terminals für unterschiedliche Güterarten, Anlagen für den kombinierten Verkehr sowie weitere hafenbezogene Infrastrukturen. Diese Anlagen können räumlich eng beieinander liegen und einen gemeinsamen Hafenstandort bilden, ohne dass zwischen den jeweiligen Vorhaben gemeinsame betriebliche oder bauliche Einrichtungen im bisherigen Sinne bestehen.

Die lediglich räumliche Konzentration darf nicht dazu führen, dass jede Erweiterung oder Modernisierung eines einzelnen Hafenunternehmens automatisch mit sämtlichen anderen Vorhaben am Hafenstandort in eine kumulierende Betrachtung einbezogen wird.

Eine solche Rechtsfolge hätte erhebliche Auswirkungen auf die Planungssicherheit der Hafenunternehmen und der Hafenbetreiber.

3. Ausweitung des Anwendungsbereichs

Der Referentenentwurf selbst geht davon aus, dass die Streichung des § 10 Absatz 4 Satz 3 UVPG dazu führt, dass künftig mehr Vorhaben als kumulierende Vorhaben gelten und dadurch die jeweiligen Schwellenwerte für eine UVP-Pflicht oder eine UVP-Vorprüfung erreicht werden können.

Diese Auswirkung wird im Entwurf allerdings lediglich als „geringfügig" bewertet. Auch für Bund und Länder wird nur von einer geringfügigen Erhöhung des Erfüllungsaufwands ausgegangen.

Für die Binnenhäfen ist diese Einschätzung nicht ohne Weiteres nachvollziehbar.

Die praktische Bedeutung der Regelung hängt maßgeblich von der zuvor umrissenen besonderen Struktur eines Hafenstandortes ab. Gerade dort können zahlreiche Vorhaben derselben Art bzw. Vorhaben mit vergleichbaren Größen- und Leistungswerten in räumlicher Nähe zueinander realisiert werden. Die kumulative Betrachtung kann damit dazu führen, dass einzelne für sich genommen unterhalb eines Schwellenwertes liegende Vorhaben aufgrund weiterer, von anderen Unternehmen bereits verwirklichter oder geplanter Vorhaben eine UVP-Pflicht oder zumindest eine Vorprüfungspflicht auslösen.

Dies kann insbesondere bei schrittweisen Erweiterungen bestehender Hafenstandorte zu erheblichen **zusätzlichen Verfahrensanforderungen** führen.

4. Rechtsunsicherheit

Der Referentenentwurf verweist zutreffend darauf, dass der EuGH eine Beschränkung der kumulativen Betrachtung auf Vorhaben mit gemeinsamen Einrichtungen für unionsrechtswidrig erachtet hat.

Aus Sicht der Binnenhäfen folgt daraus jedoch nicht, dass auf sämtliche weiteren Abgrenzungskriterien für kumulierende Vorhaben verzichtet werden sollte.

Das unionsrechtliche Ziel besteht darin, eine Umgehung der UVP-rechtlichen Anforderungen durch eine künstliche Aufteilung eines tatsächlich zusammengehörenden Vorhabens zu verhindern. Der Referentenentwurf beschreibt dieses Ziel selbst ausdrücklich als Vermeidung einer Aufsplitterung von Vorhaben.

Davon zu unterscheiden sind jedoch **eigenständige, voneinander unabhängige** Vorhaben unterschiedlicher Vorhabenträger, die lediglich aufgrund ihrer Lage innerhalb desselben Hafenstandortes oder in dessen näherem Umfeld räumlich benachbart sind.

Eine solche bloße räumliche Nähe darf aus Sicht des BÖB nicht ohne Weiteres mit einer funktionalen Einheit oder einer gezielten Aufspaltung eines Gesamtvorhabens gleichgesetzt werden.

5. Rechtssichere Abgrenzung

Die Binnenhäfen regen daher an, die unionsrechtlich erforderliche Anpassung zum Anlass zu nehmen, § 10 UVPG zugleich, **um klare Abgrenzungskriterien** zu ergänzen.

Entscheidend sollte sein, ob zwischen den Vorhaben **ein tatsächlicher enger sachlicher, funktionaler oder planerischer Zusammenhang** besteht und ob die Vorhaben aufgrund ihrer konkreten Ausgestaltung gemeinsam zu betrachten sind.

Nicht ausreichend sein sollte dagegen allein:

- die Lage mehrerer Vorhaben auf demselben Hafenareal,
- die räumliche Nähe verschiedener Terminals oder Umschlaganlagen,
- die Nutzung einer gemeinsamen öffentlichen Verkehrsinfrastruktur,
- die Zugehörigkeit zum selben Hafenstandort oder Hafengebiet,
- die Nutzung einer allgemeinen Hafeninfrastruktur oder
- der Umstand, dass mehrere Unternehmen am selben Hafenstandort tätig sind.

Andernfalls bestünde die Gefahr, dass die besonderen Strukturen gewachsener Hafenstandorte zu einer nahezu flächendeckenden Anwendung der Kumulationsregel führen.

6. Vorschlag des BÖB

Der BÖB stellt die Streichung des bisherigen zusätzlichen Erfordernisses gemeinsamer betrieblicher oder baulicher Einrichtungen aufgrund der EuGH-Rechtsprechung nicht in Frage. Erforderlich ist jedoch eine Präzisierung der verbleibenden Tatbestandsmerkmale des § 10 Absatz 4 UVPG.

Insbesondere sollte gesetzlich oder zumindest in der Gesetzesbegründung klargestellt werden, dass eine funktionale und wirtschaftliche Beziehung nicht bereits aufgrund der Lage im selben Industrie- oder Hafengebiet, der Nutzung allgemeiner Standortinfrastruktur oder der Zugehörigkeit zu einer gemeinsamen Logistikkette angenommen werden kann. Es sollte zwischen echten Gesamtvorhaben und zufälliger Standortnähe unterschieden werden.

Eine entsprechende Regelung würde nach hiesiger Auffassung den unionsrechtlichen Anforderungen Rechnung tragen, ohne die eigenständige Entwicklung und Modernisierung gewachsener Hafenstandorte unnötig zu erschweren.

7. Bedeutung für die Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung

Denn der Referentenentwurf verfolgt ausdrücklich das Ziel einer Vereinfachung und Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Eine undifferenzierte Ausweitung der Kumulationsregel würde diesem Ziel bei Binnenhäfen entgegenwirken.

Präsidium: Joachim Zimmerman, Regensburg (Präsident) • Bettina Brennenstuhl, Dortmund • Jens Hohls, Braunschweig • Uwe Köhn, Mannheim • Carsten Strähle, Stuttgart
Geschäftsführer: Marcel Lohbeck

Hafenstandorte werden regelmäßig über lange Zeiträume entwickelt. Neue Terminals und Anlagen entstehen vielfach unabhängig voneinander und durch unterschiedliche Vorhabenträger. Werden diese Vorhaben aufgrund ihrer räumlichen Nähe kumulativ betrachtet, kann bereits die Erweiterung eines einzelnen Terminals eine erneute Betrachtung anderer Vorhaben am Standort auslösen. Dies würde die Verfahrensdauer sowie die Planungsunsicherheit erhöhen und Investitionsentscheidungen verzögern.

Gerade vor dem Hintergrund der verkehrs-, klima- und industriepolitischen Bedeutung der Binnenhäfen sollte deshalb sichergestellt werden, dass das UVP-Recht nicht unbeabsichtigt zu einem Hemmnis für die schrittweise Modernisierung und Kapazitätserweiterung bestehender Hafenstandorte wird.

Wir bitten höflich um Berücksichtigung im weiteren Gesetzgebungsverfahren.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Geschäftsführer

Präsidium: Joachim Zimmerman, Regensburg (Präsident) • Bettina Brennenstuhl, Dortmund • Jens Hohls, Braunschweig • Uwe Köhn, Mannheim • Carsten Strähle, Stuttgart
Geschäftsführer: Marcel Lohbeck