

Schriften zum Öffentlichen Recht

Band 1259

**Die Befugnisse des Bundes
zur Verwaltung der Wasserstraßen
in Deutschland**

Von

Sven Kreuter



Duncker & Humblot · Berlin

SVEN KREUTER

Die Befugnisse des Bundes
zur Verwaltung der Wasserstraßen
in Deutschland

Schriften zum Öffentlichen Recht

Band 1259

Die Befugnisse des Bundes zur Verwaltung der Wasserstraßen in Deutschland

Von

Sven Kreuter



Duncker & Humblot · Berlin

Die Juristenfakultät der Universität Leipzig
hat diese Arbeit im Jahre 2013
als Dissertation angenommen.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten
© 2014 Duncker & Humblot GmbH, Berlin
Fremddatenübernahme: L101 Mediengestaltung, Berlin
Druck: Berliner Buchdruckerei Union GmbH, Berlin
Printed in Germany

ISSN 0582-0200
ISBN 978-3-428-14136-4 (Print)
ISBN 978-3-428-54136-2 (E-Book)
ISBN 978-3-428-84136-3 (Print & E-Book)

Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier
entsprechend ISO 9706 ☼

Internet: <http://www.duncker-humblot.de>

Vorwort

Die nachstehende Schrift wurde von der Juristenfakultät der Universität Leipzig 2013 als Dissertation angenommen. Sie berücksichtigt Rechtsprechung und Literatur bis einschließlich Januar 2012.

Die Idee für das Thema der vorliegenden Arbeit entstammt meiner anwältlichen Tätigkeit, in der ich mich verschiedentlich mit Problemen der Wasserstraßenverwaltung beschäftigt habe. In diesem Zusammenhang danke ich besonders meinem Kollegen Herrn Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Klaus Füßer, der mir die Möglichkeit gegeben hat, neben meiner Berufstätigkeit die Dissertation zu verfassen.

Meinem Betreuer, Herrn Prof. Dr. Markus Kotzur, danke ich für die Begleitung der Arbeit und die vielen wertvollen Hinweise. Ebenso danke ich dem Zweitgutachter, Herrn Prof. Dr. Jürgen Rozek, für die zügige Erstellung des Zweitgutachtens.

Schließlich danke ich noch meiner Familie für die Unterstützung in den vergangenen Jahren.

Leipzig, im Oktober 2013

Sven Kreuter

Inhalt

A. Einleitung	15
I. Die Bedeutung der Bundeswasserstraßen als Verkehrswege	15
II. Rechtlicher Rahmen der Wasserstraßenverwaltung	15
III. Die Wasserstraßen im europäischen Kontext	19
IV. Gegenstand der Untersuchung	19
B. Verfassungsrechtliche Grundprobleme der Wasserstraßenverwaltung ..	22
I. Verfassungsrechtliche Ausgangslage	22
II. Auslegung von Verfassungsrecht	24
1. Allgemeine Auslegungsgrundsätze	24
2. Besonderheiten bei der Auslegung des Verfassungsrechts	25
III. Verfassungsrechtliche Probleme der Wasserstraßenverwaltung im Einzelnen	27
1. Die bisherigen Reichswasserstraßen nach Art. 89 I GG	27
a) Die Wasserstraßen bis 1933	28
aa) Historische Entwicklung der Wasserstraßen von 1806–1933 ..	28
bb) Rechtliche Einordnung des Übergangs der Wasserstraßen auf das Reich in Rechtsprechung und Schrifttum	30
(1) Übergang durch den Wasserstraßenstaatsvertrag	30
(2) Übergang kraft verfassungsrechtlicher Anordnung	32
cc) Kritik an der bisherigen Einordnung des Übergangs der Wasserstraßen auf das Reich	33
dd) Eigener Ansatz	34
ee) Zwischenergebnis und Schlussfolgerungen	38
b) Die Rechtslage der Wasserstraßen zwischen 1933 und 1945	40
aa) Die Schaffung des NS-Einheitsstaates	40
bb) Rechtliche Folgen der Neuordnung des Reiches bezüglich der Wasserstraßen	42
(1) Keine Bestandsänderung durch das Neuaufbaugesetz ...	42
(2) Bestandsänderungen durch Exekutivakte der Reichsregierung	44
(3) Aufhebung des Wasserstraßenstaatsvertrages aus dem Jahre 1921	45
cc) Zwischenergebnis	46
c) Reichswasserstraßen im Sinne von Art. 89 I GG	46
aa) Die nicht dem allgemeinen Verkehr dienenden früheren Reichswasserstraßen	47

(1) Meinungsstand	47
(2) Stellungnahme	48
bb) Die dem allgemeinen Verkehr dienenden, im Eigentum des Reiches befindlichen Wasserstraßen, welche von den Ländern verwaltet wurden, und ihr rechtliches Schicksal	51
cc) Einordnung der nach 1933 zur Reichswasserstraße erklärten Gewässer	53
d) Die besondere Rechtslage bezüglich der Seewasserstraßen	56
aa) Meinungsstand	56
(1) Enger Seewasserstraßenbegriff	57
(2) Weiter Seewasserstraßenbegriff	58
bb) Stellungnahme	59
e) Die Wasserstraßen in der früheren DDR und West-Berlin	62
aa) Meinungsstand	62
bb) Stellungnahme	63
cc) Konsequenzen für die nicht dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen	68
f) Neu angelegte Wasserstraßen, die dem allgemeinen Verkehr dienen; Erweiterung der Hoheitsgewässer	69
aa) Bisher vertretene Auffassungen zur Ausdehnung der Hoheitsgewässer	70
bb) Eigener Ansatz	71
g) Zusammenfassung zum Regelungsgegenstand von Art. 89 I GG ..	73
2. Bundeswasserstraßen im Sinne von Art. 89 II 1 GG	75
a) Der enge Bundeswasserstraßenbegriff	75
b) Der weite Bundeswasserstraßenbegriff	76
c) Stellungnahme	78
aa) Kritik der bisherigen Ansätze	78
bb) Eigener Ansatz	82
3. Die Verwaltungsbefugnisse des Bundes nach Art. 89 II 1 GG	87
a) Formen der Verwaltung nach Art. 89 II 1 GG	87
aa) Begriffliche Abgrenzung der Verwaltungsformen	87
bb) Gesetzesakzessorische Verwaltung	90
cc) Gesetzesfreie Verwaltung	90
dd) Vermögensverwaltung	92
b) Inhaltliche Reichweite der Wasserstraßenverwaltung	95
c) Die Ausführung von Landesgesetzen durch die Wasserstraßenverwaltung des Bundes	96
aa) Kein Vollzug von Landesrecht durch den Bund	97
bb) Gegenauffassungen	98
cc) Verbleibende Bedeutung der Streitfrage	100
dd) Eigene Lösung	101
(1) Trennung von Landes- und Bundesstaatsgewalt	103

(2) Eigenstaatlichkeit der Länder	105
(3) Aufsichtsbefugnisse beim Fremdvollzug von Normen ..	106
(4) Legitimation staatlicher Gewaltausübung	108
(5) Mischverwaltungsverbot	109
4. Auftragsverwaltung durch die Länder nach Art. 89 II 3, 4 GG	109
a) Die Anwendung von Art. 85 GG bei der Auftragsverwaltung der Bundeswasserstraßen	109
b) Form des Übertragungsaktes	110
c) Verwaltung der Elbe durch Hamburg	112
5. Die Sonderstellung der Häfen in der Verwaltung der Wasserstraßen	114
a) Wortlaut und Systematik	115
b) Historische Auslegung	115
c) Funktionaler Hafenbegriff, Abgrenzung von Länder- und Bundeskompetenz	118
d) Hafenbegriff und Eigentumslage in den Fällen von § 1 III WaStrG	121
6. Das Einvernehmenserfordernis gegenüber den Ländern nach Art. 89 III GG	123
a) Rechtsnatur des Einvernehmenserfordernisses	123
b) Die Begriffe „Landeskultur und Wasserwirtschaft“	125
aa) Wasserwirtschaft	125
bb) Landeskultur	126
(1) Naturschutz und Landschaftspflege als Bedürfnis der Landeskultur	126
(2) Die Gegenauffassung	127
(3) Eigener Standpunkt	127
c) Einvernehmenspflichtige Tatbestände und Entscheidungsspielräume der Länder	132
d) Die verfahrensrechtliche Durchsetzung des Einvernehmens	134
7. Verfassungsrechtliche Pflichten des Bundes zur Erhaltung der Bundeswasserstraßen und der Bundeswasserstraßenverwaltung	135
a) Bestandserhaltung der Bundeswasserstraßen als Staatsaufgabe? ..	136
aa) Meinungsstand zur Erhaltungspflicht von Bundeswasserstraßen	136
bb) Eigener Ansatz	137
(1) Staatsaufgabe Infrastruktur	137
(2) Schlussfolgerungen für die Bundeswasserstraßen	141
(3) Grundrechtliche Aspekte	144
b) Dauerhaftigkeit des Eigentums an Bundeswasserstraßen kraft Verfassung?	148
aa) Meinungsstand	148
bb) Eigener Ansatz	149

c) Spielräume des Bundes bei der Organisation der Wasserstraßenverwaltung	152
aa) Bestandsaufnahme zum Einsatz privater Gesellschaften	154
bb) Meinungsstand zu Möglichkeiten einer Organisationsprivatisierung	155
cc) Eigener Standpunkt	157
(1) Auslegung von Artt. 86 ff. GG unter Berücksichtigung von Wortlaut, Systematik und Teleologie	157
(2) Einschränkungen aus dem Demokratieprinzip	160
(3) Einschränkungen aus dem Haushaltsrecht	165
(4) Bedeutung des Funktionsvorbehalts	167
(5) Bewertung bisheriger Erscheinungsformen der Organisationsprivatisierung	169
C. Weitere Folgen der Verfassungslage für das einfache Recht	171
I. Schlussfolgerungen für das Wasserwegerecht und die Verwaltung der Wasserstraßen durch den Bund	171
1. Funktionsänderung von Bundeswasserstraßen, Führung des Verzeichnisses der Bundeswasserstraße	171
a) Rechtslage bei den Bundesfernstraßen	172
b) Gesetzeslage bei den Bundeswasserstraßen	174
c) Meinungen in Literatur und Rechtsprechung	174
d) Schlussfolgerungen	176
2. Inhalt und Reichweite des Bundeseigentums an den Wasserstraßen nach Art. 89 I GG sowie die Bindungen der Bundesverwaltung an fachfremdes (Landes-)Recht	179
a) Rechtsnatur des Eigentums des Bundes	179
b) Ausgestaltung durch einfaches Recht und Reichweite der Eigentümerbefugnisse	180
c) Verhältnis der Eigentümerbefugnisse zu subjektiv-öffentlichen Rechten Dritter	183
d) Polizeipflichtigkeit des Bundes im Bereich der Wasserstraßenverwaltung	185
aa) Materielle Polizeipflichtigkeit	186
(1) Meinungsstand zur materiellen Polizeipflichtigkeit	186
(2) Stellungnahme	187
bb) Insbesondere: Zustandshaftung für Gewässerverunreinigungen	189
cc) Formelle Polizeipflichtigkeit bzw. Bindung an fachfremdes Verfahrensrecht	192
(1) Die Rechtsprechung zur Bindung an fachfremdes Verfahrensrecht	193
(2) Meinungen im Schrifttum	195
(3) Eigener Ansatz	197

(4) Schlussfolgerungen für die Bundeswasserstraßenverwaltung	198
e) Anforderungen des Wasserhaushaltsrechts in Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie	201
aa) Relevante Vorgaben aus der WRRL und ihre Umsetzung ...	201
bb) Bindung des Bundes an die Bewirtschaftungsziele des Wasserhaushaltsrechts	203
cc) Einvernehmen des Bundes nach § 7 IV WHG	206
f) Eigentum des Bundes an nicht dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen	207
aa) Zulassung des Schiffsverkehrs	209
bb) Folgen für Unterhaltungsmaßnahmen	211
cc) Folgen für Verwaltungsakte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung	213
3. Die Befugnisse des Bundes im Rahmen der Planfeststellung	214
a) Beispiele für Abgrenzungsprobleme	214
b) Schifffahrtsfunktionaler Zusammenhang als maßgebliches Abgrenzungskriterium	216
aa) Ableitung des schifffahrtsfunktionalen Zusammenhanges ...	216
bb) Schlussfolgerungen für einzelne Arten von Vorhaben	217
II. Das Wasserverkehrsrecht und die Wasserverkehrsverwaltung	220
1. Begriff der Bundeswasserstraßen im Binnenschifffahrtsrecht	220
a) Problemdarstellung	221
b) Eigener Lösungsansatz	222
2. Die Verkehrsverwaltung auf den Wasserstraßen	225
D. Europarechtliche und internationale Bindungen des Bundes bei der Verwaltung der Wasserstraßen	227
I. Völkerrechtliche Bindungen bei grenzüberschreitenden oder grenzbildenden Bundeswasserstraßen	227
1. Völkerrechtliche Verträge zu grenzüberschreitenden oder grenzbildenden Bundeswasserstraßen	228
a) Verträge über einzelne Flüsse, Binnenschifffahrtsabkommen ...	228
b) Fortgeltende Internationalisierung durch den Versailler Vertrag? ..	231
2. Andere Völkerrechtsquellen mit Bedeutung für grenzüberschreitende oder grenzbildende Bundeswasserstraßen	234
a) Völkergewohnheitsrecht	235
b) Allgemeine Rechtsgrundsätze	238
3. Konkrete rechtliche Auswirkungen auf die Wasserstraßenverwaltung des Bundes	239
a) Auswirkungen auf die Wasserstraßenverwaltung bei konventionellen Flüssen	239
b) Auswirkungen auf die Wasserstraßenverwaltung bei Elbe und Oder	242

II. Europarechtliche Einflüsse der Transeuropäischen Netze	244
1. Transeuropäische Netze nach Art. 170 ff. AEUV	244
2. Bundeswasserstraßen und Häfen als Bestandteil der Transeuropäischen Netze	246
3. Umsetzungspflichten für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen? ..	247
4. Sonstige rechtliche Wirkungen für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen	251
a) Raumplanerischer Charakter der TEN-Entscheidung	251
b) Berücksichtigung bei Planungs- und Abwägungsspielräumen	252
aa) TEN-Vorgaben als gesetzliche Bedarfsfestlegung?	252
bb) Berücksichtigung bei Abwägungsspielräumen	255
III. Auswirkungen der Warenverkehrsfreiheit nach Art. 34–36 AEUV	258
1. Grundsätzliche Anwendbarkeit der Vorschriften über die Warenverkehrsfreiheit	259
2. Präzisierung des Anwendungsbereichs der Vorschriften über die Warenverkehrsfreiheit	261
3. Rechtfertigung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen	262
IV. Völkerrechtliche und europarechtliche Vorgaben für die Erhebung von Abgaben für die Befahrung der Bundeswasserstraßen	263
1. Vorgaben des Europarechts für Schifffahrtsabgaben	263
a) Vorgaben aus Art. 110 AEUV	264
b) Die Stillhaltepflicht nach Art. 92 AEUV	266
2. Abgabenerhebung auf grenzüberschreitenden oder grenzbildenden Bundeswasserstraßen und Völkerrecht	267
a) Allgemeine völkerrechtliche Vorgaben	267
b) Rechtslage für den Rhein	268
E. Zusammenfassung der Ergebnisse	273
Literaturverzeichnis	285
Sachverzeichnis	294

Verzeichnis der nicht allgemein gebräuchlichen Abkürzungen

DDRVerf	Verfassung der Deutschen Demokratischen Republik
PkVerf	Paulskirchenverfassung
ReichsVerf 1871	Verfassung des Deutschen Reichs von 1871
WaStrStV	Wasserstraßenstaatsvertrag von 1921
WKA	Wiener Kongressakte
WRK	Wiener Vertragsrechtskonvention
WRV	Weimarer Reichsverfassung

A. Einleitung

I. Die Bedeutung der Bundeswasserstraßen als Verkehrswege

Nach Art. 89 II 1 GG verwaltet der Bund die Bundeswasserstraßen in Deutschland selbst. Unter den Begriff der Bundeswasserstraßen fallen dabei in erster Linie die bedeutenden Schifffahrtswege der Binnen- und Küstengewässer. Von besonderer Bedeutung sind die großen Flüsse wie Rhein, Elbe und Donau sowie das umfangreiche Netz der Kanäle in Deutschland.

Die Wasserstraßen nehmen im Zusammenspiel der Verkehrsträger in Deutschland eine wichtige Rolle ein. Insgesamt verwaltet der Bund nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Deutschland Gewässerstrecken mit einer Länge von 7354 km. Davon entfallen auf Binnenwasserstraßen nach dem Wasserstraßengesetz (WaStrG¹) 6775 km, im Übrigen handelt es sich um 579 km so genannter sonstiger Binnenwasserstraßen des Bundes, die zwar im Bundeseigentum stehen, aber nicht vom Geltungsbereich des Wasserstraßengesetzes erfasst werden.² 35 % der Binnenwasserstraßen sind frei fließende oder geregelte Flüsse, 41 % sind staugeregelt. Die Kanäle haben einen Anteil von 24 % an den Binnenwasserstraßen. Hinzu kommen die Seewasserstraßen mit einer Fläche von ca. 17.800 km².

Die Binnenschifffahrt hatte in den letzten Jahren am inländischen Güterverkehr einen Anteil knapp über 10 % bei allmählich sinkender Tendenz.³ Gleichwohl bedeutet dies keinen Rückgang der Menge der durch die Binnenschifffahrt transportierten Güter, weil das Transportaufkommen insgesamt ansteigt, während die Transportmenge der Binnenschifffahrt bestenfalls stagniert. In absoluten Zahlen wurden 2009 auf deutschen Binnenwasserstraßen rund 204 Mio. t Güter transportiert (2008: 246 Mio. t), nur 51,8 Mio. t davon entfielen auf Transporte innerhalb Deutschlands. Der verbleibende weit überwiegende Teil betraf Einfuhren (83,7 Mio. t), Ausfuhren

¹ Ursprungsfassung v. 02.04.1968, BGBl II 1968, 173; neugefasst durch Bekanntmachung vom 23.05.2007, BGBl II 2007, 962 und BGBl II 2008, 1980.

² Die Zusammenstellung der Zahlen ist verfügbar bei der *Wasser- und Schifffahrtsverwaltung* unter: http://www.wsv.de/wasserstraen/gliederung_bundeswasserstraen/index.html.

³ Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 2010, S. 420.

(49 Mio. t) und zu einem kleineren Teil Durchfahren (19,3 Mio. t). Dabei transportiert die Binnenschifffahrt in erster Linie Grundstoffe und Rohstoffe für die Industrie, was auch den hohen Anteil an Einfuhren erklärt.⁴

Bei Steinen, Erden, und landwirtschaftlichen Erzeugnissen war der Anteil der Binnenschifffahrt 2009 sogar höher als der der Eisenbahn.⁵

Das Gewicht der Wasserstraßenverwaltung ist innerhalb des Bundeshaushaltes gleichwohl eher gering. Im Entwurf des Bundeshaushaltes 2009 wurden für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Einnahmen in Höhe von 202,7 Mio. Euro erwartet. Rund 75 Mio. Euro resultierten aus Abgaben, die von der Schifffahrt für die Benutzung der Wasserstraßen erhoben werden (davon allein 28,4 Mio. Euro für die Benutzung des Nord-Ostseekanals; Rhein, Elbe, Oder und Donau sind abgabenfrei). Dem stehen Ausgaben in Höhe von 1406,3 Mio. Euro gegenüber, davon entfallen 441,7 Mio. Euro auf Investitionen.⁶

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes besteht im Wesentlichen aus der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) mit 7 Außenstellen, 39 Wasser- und Schifffahrtsämtern sowie 7 Wasserstraßenneubauämtern. Sie verfügt über rund 13.000 Beschäftigte.

II. Rechtlicher Rahmen der Wasserstraßenverwaltung

Der Bund ist nach Art. 89 I GG Eigentümer der bisherigen Reichswasserstraßen. Damit knüpft das Grundgesetz an den Rechtszustand in der Zeit der Weimarer Republik an. Bis zum Inkrafttreten der Weimarer Reichsverfassung standen Wasserstraßen im Deutschen Reich unter hoheitlicher Verwaltung und teilweise im Eigentum der deutschen Länder. Unter den Begriff der Wasserstraßen sind nach allgemeinem Sprachverständnis dabei alle schiffbaren Gewässer zu verstehen, seien sie natürlich oder künstlich, Binnen- oder Seegewässer.⁷

Die Weimarer Reichsverfassung von 1919 bestimmte in Art. 97 I WRV in Abweichung von der bisherigen Rechtslage, dass es Aufgabe des Reiches

⁴ Statistisches Jahrbuch 2010 für die Bundesrepublik Deutschland, S. 420, 432. Zum Vergleich: Der Straßengüterverkehr betrug 2009 2.769 Mio. t (2008 3.077 Mio. t) und der Güterverkehr mit der Eisenbahn 312 Mio. t (2008: 371 Mio. t).

⁵ Statistisches Jahrbuch 2010 für die Bundesrepublik Deutschland, S. 431.

⁶ Vgl. den Einzelplan 12/1203 des Bundeshaushaltes 2009 für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, dazu die Angaben in BT-Drs. 16/9900, 1203, S. 47 – Entwurf des Bundeshaushaltsplan; ebenso verfügbar unter <http://www.bundesfinanzministerium.de/bundeshaushalt2009/pdf/epl12/s1203.pdf>.

⁷ Näher *Hoog*, in: v. Münch/Kunig, Art. 89 Rdnr. 7.

sein sollte, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen. Art. 171 I WRV sah den Übergang spätestens zum 1. April 1921 vor. Sollte über die Bedingungen bis zum 1. Oktober 1920 noch keine Einigkeit erzielt sein, war nach Art. 171 I WRV eine Entscheidung des Staatsgerichtshofs über die Bedingungen des Übergangs vorgesehen. Ungeachtet dessen schlossen die Reichsregierung und die Länder den Wasserstraßenstaatsvertrag, der vom Reichstag durch Gesetz vom 29.07.1921 genehmigt wurde und rückwirkend zum 01. April 1921 in Kraft treten sollte.⁸ Der Wasserstraßenstaatsvertrag enthielt neben den Regeln zur Übernahme der Wasserstraßen auch ein Verzeichnis der Gewässer, die in die Reichsverwaltung als „dem allgemeinen Verkehr dienend“ übergehen sollten.

Nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten verkomplizierte sich der Rechtszustand an den Reichswasserstraßen, weil nach § 6 S. 3 der Verordnung über die Reichswasserstraßen⁹ vom 16. April 1943 das Gesetz über den Wasserstraßenstaatsvertrag außer Kraft trat.

In Anbetracht der ungeklärten Verhältnisse an den Wasserstraßen wurde nach dem 2. Weltkrieg im Grundgesetz mit Art. 89 I GG eine besondere Regelung geschaffen, die unabhängig von der Eigentumslage vor Inkrafttreten des Grundgesetzes das Eigentum an den bisherigen Reichswasserstraßen dem Bund zuwies. Auf der Ebene des einfachen Rechts wurde die Bestimmung durch § 1 I 1 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundeswasserstraßen¹⁰ wiederholt. Dort war darüber hinaus bestimmt, dass die Reichswasserstraßen nunmehr *als Bundeswasserstraßen* Bundeseigentum sein sollten. Eine nähere Bestimmung der einzelnen Wasserstraßen unterblieb jedoch, insbesondere wurde nicht ausdrücklich auf die Anlage zum Wasserstraßenstaatsvertrag verwiesen.

Neben der Eigentumszuordnung in Art. 89 I GG trifft Art. 89 GG in seinem zweiten Absatz auch eine Regelung zur Verwaltung der Wasserstraßen. Zwar ist die Ausübung staatlicher Befugnisse und die Erfüllung staatlicher Aufgaben nach Art. 30 GG grundsätzlich eine Angelegenheit der Länder. Dies gilt nach Art. 83 GG auch für die Ausführung der Bundesgesetze. Das Grundgesetz regelt jedoch an verschiedenen Stellen Ausnahmen von diesem Grundsatz. So werden nach Art. 87 I 1, 89 II 1 GG die Bundeswasserstraßen in bundeseigener Verwaltung geführt. Die über den Bereich eines Landes hinausgehenden staatlichen Aufgaben der Binnen- und Seeschifffahrt nimmt der Bund nach Art. 89 II 2 GG durch eigene Behörden wahr, wenn sie ihm durch Gesetz übertragen sind. Art. 89 II GG unterscheidet demnach

⁸ RGBl I 1921, 961 ff.

⁹ RGBl II 1943, S. 131.

¹⁰ Gesetz vom 21.05.1951, BGBl I, S. 352.