

## Folgenabschätzung

### **1 Nachhaltigkeitsaspekte**

Das Regelungsvorhaben hat voraussichtlich Auswirkungen auf mehrere globale Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goal, SDG) der Agenda 2030 der Vereinten Nationen: im Bereich sichere und umweltschonende „Mobilität“ (SDG 11.2) und "Gute Regierungsführung" (SDG 16.3). Zudem erfüllt das Vorhaben die Prinzipien nachhaltiger Entwicklung. Hierzu gehört, nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anzuwenden, um so die natürlichen Lebensgrundlagen der Erde dauerhaft zu sichern und allen Menschen jetzt und in Zukunft ein Leben in Würde zu ermöglichen (Prinzip 1). Auch das Prinzip der Erhaltung natürlicher Lebensgrundlagen ist betroffen (Prinzip 3): Zur Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und zur Einhaltung der planetaren Grenzen müssen Stoffkreisläufe so schnell wie möglich geschlossen bzw. in Einklang mit ökosystemischen Prozessen und Funktionen gebracht werden.

Mit der Novellierung nimmt der Ordnungsgeber Verantwortung für die Sicherheit und Arbeits- und Lebensbedingungen auf Binnenschiffen wahr sowie für die Bewahrung und Erhaltung des ökologischen Gleichgewichts der Binnenwasserstraßen. Das Vorhaben enthält Regeln für einen schiffsbezogenen Sicherheitsstandard, der dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Durch den höheren Sicherheitsstandard sinkt das Risiko für die sich an Bord befindlichen Personen sowie einer ungewollten Freisetzung von Schadstoffen. Zudem wird die Rechtslage durch die Aufhebung der Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung und der Zweiten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung deutlich vereinfacht.

Um die rechtliche Landschaft und damit die Rechtsanwendung zu vereinfachen, werden die Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung und die Zweite Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung abgeschafft. Die zu erhaltenden Regelungen werden in die bestehenden Verordnungen integriert.

Nachteile für die Nutzungsdauer sind nicht vorgesehen. Eine Belastung durch Schadstoffe ist durch die Novellierung nicht zu besorgen.

### **2. Auswirkungen auf mittelständische Unternehmen (KMU)**

Die Unternehmen der deutschen Binnenschiffahrt zählen überwiegend zu den mittelständischen Unternehmen. Der Erfüllungsaufwand wird insbesondere sie treffen. Dennoch sind keine nachteiligen Auswirkungen zu befürchten. Der Erfüllungsaufwand beruht auf der unions- und völkerrechtlich zwingenden Umsetzung des ES-TRIN. Weil der Standard auf europäischen Binnenwasserstraßen einheitlich umgesetzt wird, entsteht bei inländischen Unternehmen kein Wettbewerbsnachteil. Zudem ist der

Erfüllungsaufwand unter Berücksichtigung des Flottenumfangs als gering einzuschätzen.

### **3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine. Die Zulassung von Fahrzeugen obliegt der Untersuchungskommission. Soweit neuere Vorschriften einzuhalten sind, erfolgt die Kontrolle im Rahmen der bisherigen Kontrollen durch die Wasserschutzpolizei.

### **4. Erfüllungsaufwand**

#### **4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

In der „Zweiten Verordnung zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung und sonstiger schiffahrtsrechtliche Vorschriften“ sind keine Vorgaben für Bürgerinnen und Bürger enthalten.

#### **4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft; davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten**

Der Erfüllungsaufwand ist schätzungsweise auf einmalig 1 257 000 Euro und jährlich auf 107 000 Euro zu beziffern. Der Aufwand ist ausschließlich auf die Umsetzung des ES-TRIN zurückzuführen.

Hinsichtlich der neuen Stabilitätsberechnung für Fähren ist der Erfüllungsaufwand nicht ermittelbar. Im Einzelfall können die neuen Bestimmungen für Fähren eine neue Stabilitätsberechnung erfordern oder zur Feststellung einer anderen Belastungsgrenze führen. Ob und wie viele Fähren betroffen sind, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

#### **4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Für die Verwaltung kann der Erfüllungsaufwand auf einen Betrag in Höhe von insgesamt 3 000 Euro geschätzt werden. Der Aufwand ist ausschließlich auf die unionsrechtliche und völkerrechtliche Verpflichtung zur Umsetzung des ES-TRIN zurückzuführen.

Die weiterhin eingeräumte Möglichkeit, die Wasserstraßen Leine und Ihme mit breiteren Fahrzeugen als zugelassen im Rahmen einer Sondergenehmigung zu befahren, führt im Falle entsprechender Anträge auf Seiten der Verwaltung zu einem zusätzlichen Erfüllungsaufwand. Da aber nicht abzuschätzen ist, wie oft hiervon Gebrauch gemacht werden wird, weil die bisher zugelassenen Verkehre nicht mehr vorkommen, kann hierzu keine Aussage getroffen werden.

### **5. Weitere Regelungsfolgen**

Auswirkungen auf die sozialen Sicherungssysteme sind nicht zu erwarten. Es entstehen für die deutsche Wirtschaft, insbesondere für die mittelständischen Unternehmen der deutschen Binnenschifffahrt und die Bürgerinnen und Bürger keine sonstigen Kosten. Es entstehen keine Auswirkungen auf die Einzel- und Verbraucherpreise.

