



Stellungnahme der Deutschen Bahn  
**zum Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Hochwasserschutzes und des Schutzes vor Starkregenereignissen sowie zur Beschleunigung von Verfahren des Hochwasserschutzes**

---

Berlin, 5. November 2024

Lobbyregisternummer R001662

# **Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Hochwasserschutzes und des Schutzes vor Starkregenereignissen sowie zur Beschleunigung von Verfahren des Hochwasserschutzes**

## **1. Einleitung**

Die Deutsche Bahn (DB) unterstützt uneingeschränkt das Anliegen, Menschen, Siedlungen und Infrastruktur langfristig besser vor Schäden durch Hochwasser und Starkregen zu schützen.

Der vorgesehene Regelungsrahmen bedarf hierbei aber Anpassungen in Bezug auf die baulichen Anforderungen bei Instandsetzungsmaßnahmen sowie dem Ersatzneubau und in Bezug auf die Privilegierung von Verkehrsinfrastrukturen in Überschwemmungsgebieten.

Die vorgesehenen neuen Anforderungen bedingen einen Aufwand, der sich in der Angabe zum Erfüllungsaufwand im Entwurf in unzureichender Weise widerspiegelt. Dieser Mehraufwand betrifft sowohl Fälle, in denen Brücken größer zu dimensionieren wären, wie auch Fälle, in denen eine deutlich weniger aufwendige planrechtsfreie Teilerneuerung aufgrund der neuen Vorgaben nicht mehr möglich wäre.

Im Rahmen der Ergänzung des Wasserhaushaltsgesetzes ist sicherzustellen, dass ein verbeserter Hochwasserschutz nicht zu Lasten der dringend benötigten Erneuerung und Unterhaltung wichtiger Eisenbahninfrastruktur geht und den Zielen der Planungsbeschleunigung für eine nachhaltige Infrastrukturverbesserung zuwiderläuft.

Im Zusammenhang mit den vorgesehenen Änderungen ist zudem die Normierung einer Übergangsregelung erforderlich, um Planungs- und Bauverzögerungen und hieraus resultierende Mehraufwendungen zu vermeiden.

Perspektivisch ist eine weitere Konkretisierung der rechtlichen und technischen Vorgaben, Normen und Richtlinien im Eisenbahnbau hinsichtlich des Umgangs mit den erwartenden Klimaveränderungen erstrebenswert. Dies ist vor allem auch Aufgabe der Aufsichtsbehörden und normsetzenden Institute.

Das Gesetzgebungsverfahren sollte auch dazu genutzt werden, wasserrechtliche Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, in dem eine Ausnahmeregelung für Bagatelfälle und die Einführung eines Änderungstatbestands normiert wird.

## **2. Im Einzelnen**

### **1. Vorgaben für Brücken über oberirdische Gewässer - § 36 Abs. 1 Satz 3 WHG neu**

#### **Änderungsvorschlag:**

Änderung § 36 Absatz 1 Satz 3 WHG neu:

**„Für Brücken über Fließgewässern ist, soweit möglich und zumutbar und soweit nicht andere Belange entgegenstehen, insbesondere sicherzustellen, dass**

1. mindestens bei einem Hochwasserereignis mit mittlerer Wahrscheinlichkeit gemäß § 74 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 die Standsicherheit gewährleistet ist;
2. auch während eines Hochwasserereignisses nach Nummer 1 der hydraulisch wirksame Querschnitt der Brücke ausreichend Raum lässt, um einen möglichst schadlosen Abfluss zu gewährleisten, wobei eine mögliche Gefahr eines teilweisen oder vollständigen

Verschlusses infolge angeschwemmten Treibgutes oder Totholzes zu berücksichtigen ist;

3. ~~eine wesentliche Instandsetzung so ausgeführt wird, dass zumindest das instandgesetzte Teilbauwerk so weit möglich in einen baulichen Zustand entsprechend der Anforderungen nach Nummer 1 und 2 gebracht wird.“~~

**§ 36 Abs. 1 Satz 3 findet keine Anwendung auf Brückenmaßnahmen, deren Vorplanung bis zum [Tag des Inkrafttreten des Gesetzes] abgeschlossen wurde.**

### **Begründung:**

Der vorliegende Entwurf konterkariert die ausdrücklich zu begrüßenden Ziele der Bundesregierung, u.a. die eisenbahnrechtlichen Bauvorhaben zu beschleunigen. Dies betrifft vor allem die in der vergangenen Legislatur beschlossenen Regelung zum Verzicht auf eisenbahnrechtliche Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren, deren Ausweitung zudem die Beschleunigungskommission Schiene empfohlen hat. Diese Regelungen und Bemühungen würden durch die neuen baulichen Anforderungen insbesondere an Unterhaltungsmaßnahmen, leerlaufen.

Die erhöhten baulichen Anforderungen führen zudem zu erheblichen Mehrkosten sowohl für die Brückensanierung als auch für die Errichtung neuer Brückenbauwerke.

Die Vorgabe hochwasserangepasst zu bauen, gilt bisher nur bei Neuerrichtungen und Erweiterungen in festgesetzten bzw. vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebieten (§ 78 Abs. 7 WHG). Nur in Überschwemmungsgebieten müssen daher bislang neue Verkehrsinfrastruktur-Anlagen auf das Bemessungshochwasser – in der Regel HQ100 (Hochwasser mit mittlerer Wahrscheinlichkeit) – ausgerichtet werden. Weder aus der aktuellen Fassung von § 36 WHG, noch aus den allgemeinen Regelungen in § 5, § 6 WHG folgt eine entsprechende Verpflichtung für Maßnahmen außerhalb von Überschwemmungsgebieten. Die vorgesehene Änderung würde somit erstmalig für alle Brücken Wirkung entfalten, unabhängig von einem Überschwemmungsgebiet. Ebenso würden die vorgesehenen Änderungen nicht nur den Neubau, sondern auch Änderungsvorhaben und sogar die Unterhaltung von Bestandsanlagen umfassen.

Die beabsichtigten rechtlichen Vorgaben haben eine hohe Relevanz für den Schienenverkehr. Die Gesamtzahl der Brücken über Gewässer beträgt ca. 8000. Bei 35 Prozent dieser Brücken ist langfristig eine Modernisierung (Instandhaltung, Teil- oder Vollerneuerung) zu erwarten.

Die vorgesehene Regelung stellt somit, entgegen der Darstellung im Gesetzentwurf, eine Verschärfung der derzeitigen Rechtslage dar. Der vorgesehene Regelungsumfang hätte umfangreiche Folgen. Erfasst würden damit insbesondere alle Erneuerungen von Brücken, auch der 1:1 Ersatz. Ein 1:1 Ersatz von Brücken über Gewässer ohne umfassende Prüfungen zum Hochwasserschutz wäre damit grundsätzlich nicht mehr möglich. Werden zur Erfüllung der Vorgaben umfangreiche bauliche Änderungen notwendig, ist dann ein schneller 1:1 Ersatz nicht mehr umsetzbar.

Die notwendig werdenden baulichen Änderungen könnten dabei zudem nicht nur die Brücke selbst, sondern auch anliegende Gewerke betreffen. Dies betrifft beispielsweise Fälle, in denen zur Erhöhung des hydraulisch wirksamen Querschnitts auch eine größere lichte Höhe der Brücke und in dessen Folge eine entsprechend höhere Gleislage erforderlich werden würde. Dies ist besonders problematisch bei Streckenführungen mit benachbarten Fixpunkten, welche eine Anpassung der Gleislagehöhe nahezu unmöglich macht (wie z.B. ein direkter/kurzer Übergang von Brücken zu/von Tunneln).

Ferner ist ein Risiko in den Fällen zu sehen, wo die Lebensdauer einer Brücke in Folge der Vorgaben des vorliegenden Gesetzentwurfs nicht mehr durch eine weniger aufwendige Teilerneuerung verlängert werden kann. Eine Erhöhung des hydraulisch wirksamen Querschnitts dürfte

nicht ohne eine Vollerneuerung der Brücke mit entsprechenden umfangreichen Änderungen möglich sein.

Im Schienennetz befinden sich zudem zahlreiche langlebige und für eine Instandsetzung als Alternative zu einem 1:1 Ersatz gut geeignete Gewölbebrücken. Bei diesem Brückentyp bestehen abweichend zu den anderen Brückentypen auch keine Teilbauwerke in Form von Widerlagern und Überbauten. Bei diesem Brückentyp könnten daher die Regelungen im Entwurf so ausgelegt werden, dass mangels Teilbauwerken bei einer wesentlichen Instandsetzung stets das Gesamtbauwerk den Vorgaben zu entsprechen hat.

Es muss zudem davon ausgegangen werden, dass notwendige bauliche Änderungen zur Erhöhung des hydraulisch wirksamen Querschnitts eisenbahnrechtlich oftmals als „wesentlich“ einzustufen wären. Dies wird insbesondere Fälle betreffen, in denen eine höhere Gleislage erforderlich wird. Eine Einstufung als „wesentlich“ hätte stets zur Folge, dass für eigentlich geplante Erneuerungsmaßnahmen, aber auch für andere Unterhaltungsmaßnahmen zukünftig immer eisenbahnrechtliche Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren notwendig werden würden. Die bisher zur Planungsbeschleunigung geschaffenen Regelungen zur Planrechtsfreiheit von bestimmten Eisenbahnvorhaben (insbesondere § 18 Abs. 1 Satz 4 AEG) würden in diesen Fällen voraussichtlich vielfach nicht eingreifen.

Damit verbinden sich erheblich negative Auswirkungen auf die zügige Sanierung der Infrastruktur zur Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Streckennetzes. Da keine Übergangsregelung vorgesehen ist, würden auch bereits in Planung befindliche Brückenmaßnahmen aufgrund der notwendigen Umplanung der Brücken und des notwendigen Planrechtsverfahrens erheblich verzögert. Für die Generalsanierungen vorgesehene Maßnahmen an Brücken über Gewässer, sofern diese als wesentlich einzustufen wären, könnten dann vielfach nicht mehr mit umgesetzt werden.

Verzögerungen von mindestens 9 Monaten sind dadurch zu erwarten, dass durch die vorgesehenen Vorgaben in der Regel für alle Vorhaben ein hydrologisches Gutachten in Auftrag gegeben werden muss, welches die Planungsgrundlagen mittels hydraulischer Berechnungen zur Umsetzung der vorgesehenen Neuregelung ermittelt.

Vor diesem Hintergrund sollte zumindest die Vorgabe für Instandhaltungsmaßnahmen (§ 36 Abs. 1 Satz 3 Nr. 3 WHG n.F.) gestrichen werden. Ebenso zu beachten ist, dass die größere Dimensionierung von Brückenbauwerken auch zu Beeinträchtigungen anderer Belange führt. Durch die größeren Bauwerke wird z.B. mehr Retentionsraum und Grundeigentum in Anspruch genommen. Die vorgesehene Regelung ermöglicht derzeit keine Abwägung der jeweils betroffenen Belange anhand der örtlichen Situation. Die vorgesehene Regelung ist vor diesem Hintergrund um einen Zusatz zu ergänzen, dass die baulichen Anforderungen nur dann umzusetzen sind, soweit sie (technisch/baulich) möglich und zumutbar sind und so weit nicht andere Belange entgegenstehen.

Darüber hinaus sollte der Entwurf dringend um eine Übergangs- bspw. Stichtagsregelung ergänzt werden. Von der Neuregelung ausgenommen werden sollten Brückenmaßnahmen, deren Vorplanung mit Inkrafttreten des Gesetzes bereits abgeschlossen ist.

## **2. Verschärfung der Anforderungen an Verkehrsinfrastrukturanlagen in Überschwemmungsgebiete (§ 78 Abs. 7 WHG)**

### **Änderungsvorschlag:**

Änderung § 78 Abs. 7 WHG neu:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „dürfen“ die Wörter „in festgesetzten Überschwemmungsgebieten“ und nach dem Wort „hochwasserangepasst“ die Wörter „und nur im **Einvernehmen** Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde“ eingefügt.

~~bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 angefügt:~~

~~„Bei Instandsetzungen baulicher Anlagen nach Satz 1 sind die Belange des Hochwasserschutzes zu beachten.“~~

### Begründung:

Für Verkehrsinfrastrukturanlagen in Überschwemmungsgebieten gilt schon heute, dass diese hochwasserangepasst errichtet werden müssen. Dies gilt bislang allerdings nur für die Errichtung neuer Anlagen oder die Erweiterung bestehender Anlagen. Sonstige Änderungen und vor allem Unterhaltungsmaßnahmen, einschließlich Instandsetzungen und Erneuerungen sind hingegen nicht erfasst.

Kritisch zu beurteilen sind daher die neuen Vorgaben für Instandsetzungsmaßnahmen. Die Vorgabe stellt eine Verschärfung der bisherigen Rechtslage dar. Bislang gab es für Instandsetzungsmaßnahmen an Anlagen in Überschwemmungsgebieten – wie ausgeführt – keine Vorgaben. Die gültige Gesetzesbegründung verweist insoweit „nur“ auf die allgemeine Sorgfaltspflicht in § 5 Abs. 2 WHG. Diese Vorgabe bleibt jedoch weit hinter der nunmehr vorgesehenen Regelung zurück. § 5 Abs. 2 WHG regelt, dass Maßnahmen nur im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren erfolgen müssen. Konkrete bauliche Maßnahmen werden daraus daher in der Praxis nicht abgeleitet.

Die in § 78 Abs. 7 Satz 2 WHG vorgesehene Regelung geht darüber weit hinaus, da insbesondere Belange des Hochwasserschutzes zwingend zu „beachten“ sind und gerade keine Relativierung durch das „Mögliche und Zumutbare“ erfolgt.

Dementsprechend ist nicht auszuschließen, dass Umplanungen von Instandsetzungsmaßnahmen notwendig werden, da bauliche Änderungen erforderlich werden, um die Anforderungen zu erfüllen. Gerade Bestandsbauwerke, die vielfach mehrere Jahrzehnte alt sind, wurden noch nicht in einer hochwasserangepassten Bauweise errichtet, sodass hier umfangreiche bauliche Änderungen im Falle von Unterhaltungsmaßnahmen erstmalig notwendig werden würden. Dies führt wiederum teilweise zu bislang nicht notwendigen Planrechtsverfahren. Neben einer deutlichen Verzögerung sind zudem – entgegen der Darstellung in der Gesetzesbegründung – auch erhebliche Mehrkosten zu erwarten.

Die Regelung lässt im Übrigen unklar, welche Vorgaben genau zu beachten sind. Hinzu kommt, dass „zu beachten“ eine zwingende Vorgabe darstellt. Dies schließt einen Abwägungsprozess mit anderen berechtigten, ggf. gegenläufigen Belangen, gänzlich aus. Die Unbestimmtheit der Regelung lässt befürchten, dass sie zu vielen Rechtsunsicherheiten in der Praxis führt. Nach allgemeiner Erfahrung drohen damit Verzögerungen der entsprechenden Maßnahmen und die vorgesehene Regelung läuft dem Ziel der Planungsbeschleunigung zuwider. Die zügige Sanierung der Eisenbahninfrastruktur wird behindert. Die Regelung ist daher zu streichen.

Die neue Regelung sieht vor, dass die Maßnahmen im „Einvernehmen“ mit der zuständigen Behörde durchzuführen sind. Über diese neue Vorgabe wird faktisch ein Genehmigungserfordernis auch für die Anlagen der Verkehrsinfrastruktur eingeführt. Dies widerspricht der Intention des Hochwasserschutzgesetzes II. Da die Verkehrsinfrastrukturanlagen bestimmten Zwangspunkten unterliegen, der Versorgung und der Ermöglichung der Mobilität der Bevölkerung dienen, sie mithin einen öffentlichen Zweck verfolgen, sind sie in bestimmter Weise gegenüber privaten Vorhaben zu privilegieren. Dies muss auch beim Hochwasserschutz berücksichtigt werden (vgl. u.a. BT-Drs. 18/10879, S. 57). Aus diesen Gründen hat sich beim

Hochwasserschutzgesetz II der Gesetzgeber nachvollziehbar gegen die Notwendigkeit zur Durchführung eines Genehmigungsverfahrens für Verkehrsinfrastrukturanlagen in Überschwemmungsgebieten entschieden. Die Notwendigkeit, das Einvernehmen mit der zuständigen Behörde im Vorfeld zu erzielen, kann zu Planungsverzögerungen führen. Der Intention des Gesetzgebers wird zudem ausreichend durch die Regelung einer Benehmenspflicht entsprochen.

### **3. Verschärfung der Regelung für sonstige Maßnahmen in Überschwemmungsgebieten (§ 78a WHG):**

#### **Änderungsvorschlag:**

Einfügung § 78a Absatz 2 Satz 4 (neu):

**Die zuständige Behörde kann auch Maßnahmen nach Absatz 1 Satz 1 innerhalb festgesetzter besonderer Gefahrenbereiche zulassen, wenn andere öffentliche Belange überwiegen.**

#### **Begründung:**

Mit der Gesetzesnovelle wird die Möglichkeit geschaffen, besondere Gefahrenbereiche innerhalb von Überschwemmungsgebieten festzusetzen. In solchen besonders festgesetzten Gefahrenbereichen ist für die in § 78a Abs. 1 WHG aufgelisteten Maßnahmen keine Ausnahmegenehmigung mehr möglich. Insoweit gilt ein vollständiges Verbot dieser Maßnahmen.

Es ist notwendig für Maßnahmen im öffentlichen Interesse die Möglichkeit der Interessenabwägung zu normieren, um die Errichtung und Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur zu ermöglichen. Aufgrund der Natur der Sache, müssen Verkehrsinfrastrukturanlagen als Linienvorhaben vielfach in Überschwemmungsgebieten errichtet werden. Bereits zum damaligen Hochwasserschutzgesetz II hat der Gesetzgeber erkannt, dass Verkehrsinfrastrukturanlagen bestimmte Zwangspunkte haben, die aus verschiedenen Gründen nicht geändert werden können. Insoweit müssen daher auch in § 78a Abs. 1 WHG aufgelistete Maßnahmen innerhalb von Überschwemmungsgebieten umgesetzt werden. Selbst wenn diese in besonderen Gefahrenbereichen notwendig werden, muss deren Umsetzung - bei einer Abwägung im Einzelfall - möglich bleiben.

### **4. Änderung Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)**

#### **Änderungsvorschlag**

Ergänzung dritter Absatz zu Gesetzesbegründung zu § 6 Absatz 5a Satz1:

Die Daten sind nur auf Aufforderung der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde herauszugeben. Hierbei kann die zuständige Behörde bestimmen, in welcher Form die Daten zu übermitteln sind. Die Verpflichteten dürfen von einer behördlicherseits bestimmten Übermittlungsform nur aus wichtigem Grund (insbesondere wenn diese eine unzumutbare Belastung darstellen würde) abweichen. **Ein solcher liegt insbesondere vor, wenn Vorhabenträger oder Betreiber von Infrastruktureinrichtungen bundesweit tätig sind. In diesen Fällen besteht das Risiko, dass eine Vielzahl von verschiedenen Datenformaten vom Vorhabenträger/Betreiber von Infrastruktureinrichtungen gefordert wird. Deshalb soll in diesen Fällen eine Abweichung dergestalt möglich sein, dass**

**der Vorhabenträger bundesweit dasselbe von ihm gewählte Datenformat benutzen kann. (...)**

### **Begründung:**

Die vorgesehene Änderung des BNatSchG konkretisiert die Herausgabe von artenschutzrechtlichen (Kartier-)Daten. Um zeitlichen und finanziellen Mehraufwand bei allen Beteiligten zu begrenzen, konkretisiert der Ergänzungsvorschlag die Ausführungen.

## **5. Änderungsvorschlag für eine Ausnahmeregelung für Bagatelfälle**

### **Änderungsvorschlag:**

Änderung § 46 Abs. 2 WHG:

(2) Keiner Erlaubnis bedarf ferner das Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser durch schadlose Versickerung, ~~soweit dies in einer Rechtsverordnung nach § 23 Absatz 1 bestimmt ist. Als schadlos gilt in der Regel die Versickerung von Niederschlagswasser von Dachflächen, die nicht kupfer-, zink- oder bleigedeckt sind, bis zu einer Größe von 60 m<sup>2</sup>; ausgenommen in Fassungsbereichen und engeren Schutzzonen von Wasser- und Heilquellenschutzgebieten.~~

### **Begründung:**

Das WHG sieht bezogen auf den besonders bedeutsamen Praxisfalls der Einleitung der Dachentwässerung in das Grundwasser (Versickerung) bereits eine Verordnungsermächtigung vor (§ 46 Abs. 2 WHG), von der der Bund bislang aber keinen Gebrauch gemacht hat. Diese Regelung könnte dahingehend angepasst werden, dass anstelle der Verordnungsermächtigung direkt im WHG die schadlose Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser erlaubnisfrei gestellt wird.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist für Eisenbahnbetriebsanlagen der DB die zuständige Wasserbehörde (§ 4 Abs. 6 AEG). Das hat zur Folge, dass das EBA u.a. sog. Wasserrechtliche Erlaubnisse für Gewässerbenutzungen erteilt (§§ 8, 9 Wasserhaushaltsgesetz (WHG)). So bedarf es u.a. für die Entwässerung von Dachflächen jeglicher Art und Größe (erfasst werden auch kleinste Glas-Vordächer über einem Aufzug auf einem Bahnsteig, die über ein kleines Ablaufrohr auf eine Grünfläche verfügen) einer wasserrechtlichen Erlaubnis. Das verzögert die Projekte unnötig, da allen Beteiligten (einschließlich EBA) von vornherein klar ist, dass das eingeleitete Niederschlagswasser unbelastet ist und der Antrag ohne Weiteres durchläuft.

Dies betrifft insbesondere sehr viele Anlagen, die im Zuge der Beschleunigungsgesetzgebung der letzten Legislatur planrechtsfrei gestellt wurden. U.a. sind die Dachflächenentwässerung sämtlicher neu zu errichtender Modulgebäude für die Stellwerkstechnik der DB InfraGO und die Ausrüstung der Verkehrsstationen mit Wetterschutz hiervon betroffen.

Die Landeswassergesetze sehen teilweise Ausnahmeregelungen für derartige Bagatelfälle (insbesondere für die Dachflächenentwässerung) vor. Diese finden aber auf die Eisenbahnbetriebsanlagen der DB keine Anwendung, da das EBA als Bundesbehörde aus verfassungsrechtlichen Gründen kein Landesrecht anwenden kann und daher auch nicht die Ausnahmeregelungen beachten darf.

Damit verbunden sind erhebliche Einsparungen im Verwaltungsvollzug. Dies gilt gleichermaßen für den Antragsteller DB als auch für die Vollzugsbehörde EBA. Allein um für Bestandsanlagen Rechtssicherheit herzustellen sind für rund 12.000 Bagatellfälle Genehmigungen einzuholen. Der damit verbundene Aufwand bei Antragsteller und Vollzugsbehörde lässt sich auf rund 400 Personenjahre beziffern.

## **6. Änderungsvorschlag zur Einführung eines Änderungstatbestands**

### **Änderungsvorschlag:**

Ergänzung von § 8 WHG durch einen neuen Abs. 1a:

„(1a) Die Änderung, einschließlich der Verlängerung einer erlaubnis- oder bewilligungsbedürftigen Benutzung, bedarf der Änderungserlaubnis oder der -bewilligung, wenn durch die Änderung nachteilige Auswirkungen auf das Gewässer hervorgerufen werden können und diese für die Prüfung nach § 12 Absatz 1 Nummer 1 erheblich sein können (wesentliche Änderung). Unwesentliche Änderungen sind der zuständigen Behörde mindestens einen Monat, bevor mit der Änderung begonnen werden soll, schriftlich oder elektronisch anzugeben. Der Anzeige sind Unterlagen beizufügen, soweit diese für die Prüfung erforderlich sein können, ob die Änderung erlaubnis- oder bewilligungsbedürftig ist. Die zuständige Behörde hat unverzüglich, spätestens innerhalb eines Monats nach Eingang der Anzeige und der erforderlichen Unterlagen, zu prüfen, ob die Änderung einer Erlaubnis oder Bewilligung bedarf.“

### **Begründung:**

Das WHG kennt keinen unwesentlichen Änderungstatbestand. Infolge dessen besteht in der Praxis – einschließlich des Behördendehandelns – immer die Problematik, dass ein komplett neues Erlaubnisverfahren durchzuführen ist.

Gerade im Zuge von Erneuerungsmaßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen werden oftmals auch die Entwässerungsanlagen angepasst, u.a. um den Stand der Technik umzusetzen. Dies führt in der Regel auch zu Änderungen der Gewässerbenutzungen (Änderungen von Art/Umfang der Einleitungen des Niederschlagswassers in Gewässer aus). Dies wiederum erfordert es nach der bisherigen Rechtslage im WHG neue wasserrechtliche Erlaubnisse einzuholen, da das WHG keinen Änderungstatbestand kennt. Letztlich ist daher in jedem Fall ein komplett neues Erlaubnisverfahren durchzuführen.

Es würde daher erheblich beschleunigend wirken und die Behörden entlasten, wenn auch im Wasserrecht ein Änderungstatbestand eingeführt und klargestellt wird, dass nicht jede unwesentliche Änderung oder Zweckerweiterung bestehender Erlaubnisse ein vollständiges Erlaubnisverfahren erfordert.