

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Referat E23 - Eisenbahnrecht
Robert-Schumann-Platz 1
53175 Bonn

Nur per E-Mail: ref-e23@bmvi.bund.de

Familienbetriebe Land und Forst e.V.
Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin
T +49 30 246 30 46-0, F +49 30 246 30 46-23
info@FabLF.de
www.fablf.de
Vorsitzender: Max Freiherr v. Elverfeldt
Geschäftsführer: Fabian Wendenburg

Mitglied European Landowners
Organization – ELO Brüssel
Iban: DE74 1208 0000 4102 4498 00
Bic: DRESDEFF120

Berlin, 13. November 2020

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich Verbändeanhörung vom 03.11.2020 Unsere Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

in vorbezeichneter Angelegenheit danken wir für die Möglichkeit der Äußerung und nehmen zu dem „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich“ (EbRbG) gerne Stellung, wie folgt:

1. Der Gesetzentwurf mit Kurzbewertung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hatte im Sommer 2019 den ersten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich vorgelegt. Der jetzt vorgelegte neue Entwurf berücksichtigt die Stellungnahmen der damaligen Verbändeanhörung und schlägt einen neuen Ansatz vor. Der Entwurf orientiert sich jetzt weniger am Rechtsvorbild des Bundesfernstraßenrechts, sondern greift die bürgerlichrechtliche Verkehrssicherungsdogmatik auf. Diese ergibt sich wesentlich aus § 823 BGB i.V.m. mit der dazu ergangenen Rechtsprechung sowie aus der von Seiten der beteiligten Verkehrskreise dazu entwickelten Vertragspraxis.

Die Familienbetriebe Land und Forst begrüßen diesen Ansatz. Er taugt, bei Modifikation der exakten Verteilung der Verkehrssicherungspflicht zwischen Waldbesitzern und Trassenbetreibern, als Vorbild auch für andere Infrastruktureinrichtungen. **Geboten ist allerdings die Übernahme einer zentralen Regelung der gängigen Vertragspraxis zwischen Waldeigentümern und Trassenbetreiber, mit der Umsetzung der seitens des Trassenbetreibers geforderten Verkehrssicherungsmaßnahmen durch den Waldbesitzer insoweit dessen Verkehrssicherungspflicht entfallen zu lassen bzw. diesen zumindest im Innenverhältnis haftungsfrei zu stellen.**

2. Forderungen und Vorschläge zur Weiterentwicklung des Gesetzentwurfs

2.1. Notwendigkeit einer grundsätzlichen Neuordnung des Verkehrssicherungsrechts an Infrastrukturanlagen

Einleitend geben wir zu bedenken, dass das Recht der Verkehrssicherungspflichten inzwischen zu einer auch für Juristen kaum mehr zu überblickenden Unübersichtlichkeit angewachsen ist. Auf Bundesebene existieren neben der Grundregelung des § 823 BGB unterschiedliche Regelungsregime im Bundesfernstraßenrecht für Bundesautobahnen und Bundesstraßen, de lege ferenda im Eisenbahnrecht für Eisenbahntrassen aller Art und für das Energierecht (Energieleitungen). Hinzu kommen diverse Landesregelungen, vor allem das Landesstraßenrecht. Das Nebeneinander dieser Regelungen bringt hohe Rechtsunsicherheit mit sich und birgt die Gefahr von Wertungswidersprüchen. **Wir regen an, mit dem Ziel der Rechtsklarheit eine Konsolidierung dieses Regelungsbestandes anzugehen, etwa auch mithilfe von Mustergesetzen für die Länder.**

Vor dem Hintergrund der erheblichen Diskrepanz des wirtschaftlichen Wertes von Waldflächen, vor allem bei kleinen Parzellen, im Verhältnis zu den enormen Schäden, die durch Baumwürfe auf Straßen, Gleise oder Energieleitungen drohen, ist dabei nach unserer Einschätzung eine perspektivische Verlagerung der Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich dieser Infrastrukturanlagen hin zu den Trassenbetreibern angezeigt. **Es ist dauerhaft kein akzeptabler Zustand, das dem wirtschaftlichen Vorteil eines Trassenbetriebs der wirtschaftliche Nachteil zufällig betroffener Waldeigentümer gegenübersteht. Vor allem bei Trassenneuerrichtungen ist dieses Ungerechtigkeitsmoment evident. Waldbesitzer werden in diesen Fällen nicht nur zum Zwecke der Flächenbeschaffung für öffentliche Zwecke enteignet. Sie sollen danach auch noch die Kosten für die Verkehrssicherung auf dem verbliebenen Trassenbegleitland übernehmen.**

2.2. Anpassung der Verkehrssicherungspflichtigkeit in § 24a Abs. 1 u.a. Entwurfsfassung

Unabhängig von der dargestellten Auffassung eines Bedarfs der grundsätzlichen Konsolidierung des Verkehrssicherungsrechts mit Inpflichtnahme der Trassenbetreiber halten wir auf dem Boden des überkommenen Verkehrssicherungsrechts das in § 24a angelegte Regime für sachgerecht. Es gibt die ohnehin bestehende doppelte Verkehrssicherungspflichtigkeit gleichermaßen von Eigentümer bzw. zur Nutzung dinglich Berechtigten sowie dem Trassenbetreiber wieder. Zugleich wird diese doppelte Verkehrssicherungspflicht sinnvoll differenziert: Den Trassenbetreiber treffen die Kosten des Gefahrenmonitorings, der Waldbesitzer beteiligt sich an den Kosten der Forstmaßnahmen.

Bei grundsätzlicher Akzeptanz dieses Ansatzes haben wir dennoch zwei Forderungen:

In § 24a Abs. 1 Entwurfsfassung ist zu Unrecht von einer vorrangigen Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers oder zur Nutzung dinglich Berechtigten die Rede. Nach aktueller Rechtslage überschneiden sich die Verkehrssicherungspflichten. Die Vorrangigkeitsordnung ist verwirrend, weil sie

nicht für geschädigte Dritte gelten kann, die sich nach dem Prinzip der Gesamtschuldnerschaft Ihren Anspruchsgegner frei wählen können. Sie kann lediglich das Innenverhältnis von Waldbesitzer und Trassenbetreiber meinen. Insoweit aber ist die Vorrangigkeit keiner Pauschalzuordnung fähig. Für die Haftung im Innenverhältnis kommt es immer auf den Einzelfall an. Das Wertungselement der „Vorrangigkeit“ verschiebt den Schwerpunkt der Pflichtigkeit pauschal hin zum Waldbesitzer. **Es ist bei der Rechtslage einer Einzelfallbewertung zu belassen und die „Vorrangigkeit“ zu streichen.**

Sodann fehlt dem ansonsten sehr um Abbildung des aus § 823 BGB i.V.m. mit der dazu ergangenen Rechtssprechung bemühten § 24a Entwurfsfassung ein wichtiges Element der von den beteiligten Verkehrskreisen ergänzend entwickelten Vertragspraxis. Zwischen Waldbesitzern und Eisenbahntrassenbetreibern hat sich durch die fehlende Regelung der Verkehrssicherungspflichten im Allgemeinen Eisenbahngesetz ein differenziertes Vertragswesen mit bewährten Regelungen entwickelt. Dazu gehört auch eine Standardklausel, die die Verkehrssicherungspflicht für den Waldbesitzer dann entfallen lässt, wenn er die seitens des Eisenbahntrassenbetreibers identifizierten Gefahrenmomente beseitigt hat. Der Grund ist einfach: **Wenn den Eisenbahntrassenbetreiber nach der geltenden Vertragspraxis oder de lege ferenda künftig nach Gesetz die Monitoringpflicht für das Trassenbegleitland trifft, dann muss er auch abschließend die Gefahrenmomente identifizieren und muss sich ein Waldeigentümer darauf verlassen können, dass er mit Beseitigung dieser Gefahrenmomente seiner Verkehrssicherungspflicht genügt hat.**

Beispielhaft seien hier zwei Klauseln aus entsprechenden Verträgen zitiert:

„Es besteht Einigkeit darüber zwischen den Parteien dieses Vertrages, dass in den Fällen, in denen der Eigentümer der Aufforderung zum Freischnitt durch die DB Netz AG – DB Fahrwerkdienste – nachkommt bzw. den Freischnitt durch die DB Netz AG – DB Fahrwerkdienste – ausführen lässt, den Eigentümer keine Verkehrssicherungspflichten und somit auch keine Haftung (mehr) treffen.“

„Kommt der Eigentümer den Aufforderungen zum Freischnitt durch die DB Fahrwerkdienste nach bzw. lässt den Freischnitt durch DB Fahrwerkdienste ausführen, so besteht für den Eigentümer keine weitere Haftung mehr.“

Entsprechend ließe sich in der Entwurfsfassung als neuer Absatz 5 unter Verschiebung der weiteren Absätze formulieren:

„Kommt der Grundeigentümer oder der zur Nutzung dinglich Berechtigte den Aufforderungen des Betreibers der Schienenwege nach oder lässt er diesen die notwendigen Arbeiten ausführen, erlischt die Verkehrssicherungspflicht und besteht keine weitere Haftung mehr. Die Verkehrssicherungspflicht und die Haftung des Betreibers der Schienenwege bleiben unberührt.“

2.3 Differenzierung des Fristengefüges in § 24a Abs. 2 Entwurfsfassung

Gemäß § 24a Abs. 2 Entwurfsfassung ist der Trassenbetreiber verpflichtet, dem Eigentümer oder zur Nutzung dinglich Berechtigten eine Grundstücksbegehung mindestens 14 Tage vorher anzuzeigen. Wir halten diese Frist für im doppelten Sinne unglücklich. Für Regelbegehungen ist sie sehr kurz bemessen. Es genügen lebensstypische Abwesenheiten wie Urlaub, Dienstreisen, Krankenhausaufenthalte, etc., um die rechtzeitige Kenntnisnahme und Teilnahme des Betroffenen zu verhindern. Umgekehrt ist die Frist in Eilfällen (etwa nach Großkalamitäten wie Stürmen) zu lang. **Sachgerechter wäre nach unserer Einschätzung für den Regelfall eine Monatsfrist und bei Gefahr im Verzug die Einräumung eines anzeigepflichtigen sofortigen Betretungsrechts.**

2.4 Positivregelung der zu erstattenden Kostenpositionen sowie der Verwertungsqualität in § 24a Abs. 4 Entwurfsfassung

Hinsichtlich der seitens des Eigentümers oder des zur Nutzung dinglich Berechtigten zu erstattenden Kosten ist eine **Klarstellung erforderlich, dass nur die unmittelbaren Kosten der Baumfällung gemeint sind**, nicht aber indirekte Kosten durch Streckensperrungen, Zugausfälle oder Ähnliches.

Schließlich regen wir an, in § 24a Abs. 4 Entwurfsfassung das Ziel einer hohen Verwertbarkeitsqualität noch deutlicher hervorzuheben und eine **hochwertige Nutzbarkeit** anzustreben.

Die Übernahme dieser Maßgaben vorausgesetzt, betonen wir abschließend noch einmal den Bedarf nach einem zumindest im Bereich der Bundesinfrastruktur (Straßen, Gleise, Stromleitungen) vereinheitlichten Verkehrssicherungsrecht und unterstützen im Übrigen den Entwurf.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Fabian Wendenburg
Geschäftsführer



Alexander Ionis
Stellvertretender Geschäftsführer
Syndikusrechtsanwalt