

Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Nur per E-Mail: [ref-e23@bmvi.bund.de](mailto: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](mailto:info@FabLF.de)  
[www.fablf.de](http://www.fablf.de)  
Vorsitzender: Max Freiherr v. Elverfeldt  
Geschäftsführer: Wolfgang v. Dallwitz

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

\*vormals Arbeitsgemeinschaft der  
Grundbesitzerverbände e.V.

Berlin, 26. Juli 2019

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnrecht  
Verbändeanhörung vom 17.06.2019  
Unsere Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in vorbezeichneter Angelegenheit haben wir auf Umwegen von Ihrem Vorhaben eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnrecht erfahren. Das von Ihnen verfolgte Gesetzesvorhaben ist geeignet, der Eisenbahnwirtschaft, namentlich der Deutschen Bahn AG/Tochterunternehmen, erhebliche wirtschaftliche Vorteile zu verschaffen, denen unmittelbar entsprechende Nachteile der Land- und Forstwirtschaft korrespondieren. Insoweit hätten wir uns eine Einbeziehung auch der land- und forstwirtschaftlichen Verbände in das Gesetzgebungsverfahren gewünscht und **bitten darum, bei zukünftigen Gesetzesvorhaben eine ordnungsgemäße und vollständige Verbändeanhörung unter Einbeziehung aller Betroffenen durchzuführen.**

In der Sache äußern wir uns, wie folgt:

**1. Zum Regelungsgegenstand mit Kurzbewertung**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur plant ein Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnrecht. Das Ziel ist die Anpassung des bestehenden Rechts an die Zunahme von Extremwetterereignissen, insbesondere von Stürmen mit der Gefahr von Baumwurf auf Gleisanlagen. **Dabei räumt der Entwurf Eisenbahninfrastrukturunternehmen umfangreiche Befugnisse zur Begründung und Durchsetzung von Verboten und Maßnahmen auf betriebsfremdem land- und forstwirtschaftlichem Eigentum ein.**

Inhaltlich sieht die Entwurfsfassung (EF) vom 14.06.2019 vor:

- § 24 Abs. 1 EF: Verpflichtung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verkehrssicherung entlang von Anlagen des Schienenverkehrs;
- § 24 Abs. 2 EF: Allgemeines Verbot für Eigentümer und Besitzer von Grundstücken an Schienenverkehrswegen, Anpflanzungen und mit dem Grundstück nicht fest verbundene Anlagen zu errichten, wenn diese die Sicherheit des Schienenverkehrs beeinträchtigen sowie Verpflichtung von Eigentümern und Besitzern entsprechender Grundstücke zur Duldung der Beseitigung solcher Gefahrenquellen;
- § 24 Abs. 3 EF: Berechtigung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen zum Schutz von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur vor nachteiligen Auswirkungen vorübergehende Einrichtungen auf fremden Trassenbegleitgrundstücken zu errichten;
- § 24 Abs. 4 EF: Verpflichtung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eigentümern und Besitzern Maßnahmen nach § 24 Abs. 2, 3 EF mindestens 14 Tage vor Maßnahmebeginn anzuzeigen, sofern nicht Gefahr im Verzug ist. Der Waldbesitzer kann innerhalb dieser Frist die Maßnahme selbst durchführen;
- § 24 Abs. 5 EF: Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat den Eigentümern oder Besitzern die durch die vorgenannten Schutzmaßnahmen verursachten Aufwendungen und Schäden in Geld zu ersetzen;
- Nicht enthalten sind Vorschriften zur Sicherung der Kohärenz mit waldrechtlichen Vorschriften, insbesondere Genehmigungsverfahren und Erhalt der Waldeigenschaft;
- § 28 Abs. 1 Nr. 5 EF: Bußgeldvorschrift mit Bußgeldhöhe bis 50.000,- Euro.

Wir halten es für politisch nicht vermittelbar, dass insbesondere dem mehrheitlich staatlich getragenen Privatunternehmen der Deutschen Bahn AG/Tochterunternehmen per Gesetz umfassende Privilegien zur Mitbewirtschaftung betriebsfremder Grundstücke im Eigentum von Land- und Forstwirten verschafft werden sollen, ohne dass dies – wie es in einem marktwirtschaftlichen System zu erwarten wäre – in Form von Vertrag und Vergütung erfolgt. Den betriebswirtschaftlichen Vorteilen der Deutschen Bahn AG/Tochterunternehmen korrespondieren unmittelbar betriebswirtschaftliche Nachteile land- und forstwirtschaftlicher Unternehmen. Verweise auf das Bundesfernstraßenrecht verfangen hier nicht, denn die Bundesfernstraßen werden staatlich und nicht privat bewirtschaftet. Im Eisenbahnrecht hingegen sollen private Eisenbahnunternehmen auf Kosten der Land- und Forstwirtschaft gestärkt werden, greift der Staat mithin in Marktverhältnisse ein.

Abgesehen von diesen politischen Bedenken ist es auch rechtlich nicht überzeugend, die Vorschriften des Bundesfernstraßenrechts auf das Eisenbahnrecht zu übertragen. Bereits das Bundesfernstraßenrecht bietet im Bereich der Verkehrssicherungspflichten lediglich unbefriedigende Lösungen. Diese Probleme würden im Eisenbahnbereich durch Eigenarten der Materie noch verstärkt.

**Als zentrales Problem erscheint hierbei, dass die Träger der Straßenbaulast hoheitlich handeln können, also durch Verwaltungsakt, wohingegen im Eisenbahnbereich ausschließlich private Eisenbahninfrastrukturunternehmen handeln, die im Rahmen ihrer Tätigkeit weder grundrechtsgebunden sind noch über Instrumente der Einzelfallrechtssetzung verfügen.** Es ist weiter zu beachten, dass das Bundesfernstraßenrecht nur Autobahnen und Bundesstraßen erfasst, nicht aber die große Zahl von Landstraßen, wohingegen das Allgemeine Eisenbahngesetz nicht nur für Fernstrecken, sondern auch für alle Regionalstrecken gilt. Insoweit ist im Eisenbahnwesen eine ungleich höhere Zahl von privaten Trassenbegleitlandeigentümern betroffen. Weiter folgen Unterschiede daraus, dass Baumwürfe im Straßenverkehr ein wesentlich geringeres Risiko für Leib und Leben bergen als im Schienenverkehr, weil Personenkraftwagen in Kollisionsgefahrensituationen bessere Ausweichmöglichkeiten besitzen als Züge. Auch sind Personenkraftwagen geringer besetzt als Züge. Ausgehend davon ist der Anwendungsbereich des Bundesfernstraßenrechts kleiner und partikularer als der absehbare Anwendungsbereich des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, das insoweit in seiner Konzeption eine größere Zahl von Fallgestaltungen mit komplexeren Konfliktsituationen ins Auge fassen muss. Das Gesetzgebungsvorhaben erscheint geeignet, im Gespräch aller Akteure, die bekannten Schwächen des Bundesfernstraßenrechts musterhaft im Eisenbahnrecht zu lösen und so perspektivisch auch eine Straßenrechtsanpassung einzuleiten.

Im Ergebnis fordern wir, den Entwurf dahin zu verbessern, Unklarheiten über die Verteilung der Verkehrssicherungspflicht zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie Eigentümern und Besitzern auszuräumen (§ 24 Abs. 1 EF), nach Eingriffsqualitäten in fremdes Eigentum zu differenzieren (§ 24 Abs. 2, 3, 5 EF) und nicht praktikable Zeithorizonte anzupassen (§ 24 Abs. 4 EF). Die Kohärenz mit waldrechtlichen Vorschriften, insbesondere die Genehmigungsfähigkeit von Einschlagsvorhaben und der Erhalt der Waldeigenschaft auf eingeschlagenen Flächen, sowie der Erhalt eines vergleichbaren Bußgeldrahmens bei Verstößen im Bundesfernstraßen- und im Eisenbahnrecht (§ 23 Abs. 1 Nr. 12 FStrG sowie § 28 Abs. 1 Nr. 5 EF) sind sicherzustellen.

## **2. Zu den Vorschlägen**

### **2.1 Zu § 24 Abs. 1 EF**

Der neue § 24 Abs. 1 EF legt Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Verkehrssicherungspflicht für die Sicherung von Schienenverkehrswegen auf. Unklar bleibt dabei, wie sich die Verkehrssicherungspflicht des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auf die Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers oder Besitzers auswirkt. Dieses Problem wiegt umso schwerer, als ausweislich der Gesetzesbegründung das Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet wird, auch solche Gefahren abzuwenden, die im Pflanzenbau von gesunden und ordentlich bewirtschafteten Pflanzenbeständen ausgehen. Die Wahrnehmung einer so verstandenen Verkehrssicherungspflicht verlangt erheblichen Einsatz von Personal und Zeit, vgl. Entwurfsfassung Begründung, dort zu § 24 Abs. 1:

*„Die Erfahrungen der letzten Sturmperioden haben gezeigt, dass auch gesunde Bäume, die keine Schäden oder Erkrankungen aufweisen, unter Umständen den veränderten Witterungsbedingungen nicht gewachsen sind. Gründe können unter anderem die große Angriffsfläche belaubter Bäume bei Stürmen oder von Starkregen durchweichte Böden sein. Im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung müssen daher alle Bäume mitbewertet und weitere Aspekte wie die jeweiligen Standortfaktoren, die Wuchshöhe etc. zusätzlich berücksichtigt werden. Anpflanzungen im Sinne des § 24 sind Bäume, Sträucher, Hecken, Nutz- oder Kulturpflanzen. Zu Anpflanzungen gehören auch äußerlich gesunde Bäume, bei denen z.B. aufgrund maroden Wurzelwerks die Gefahr besteht, bei Stürmen auf Gleisanlagen zu stürzen. Wesentliche Voraussetzungen einer effektiven Vegetationskontrolle sind die Bereitstellung von qualifiziertem Personal und ausreichend finanziellen Mitteln sowie die Durchführung regelmäßiger Baumkontrollen, möglichst zweimal jährlich.“*

Da diese erweiterten Verkehrssicherungspflichten deutlich über die gewöhnlichen Verkehrssicherungspflichten in der Land- und Forstwirtschaft hinausgehen und von den Eigentümern sowie Besitzern kaum geleistet werden können, ist eine gesetzliche Klarstellung dahin erforderlich, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen grundsätzlich alleiniger Inhaber der Verkehrssicherungspflicht für die Sicherheit des Schienenverkehrs ist, ausgenommen Anpflanzungen/Anlagen, die die Eigentümer und Besitzer selbstständig neu anlegen.

## **2.2 Zu § 24 Abs. 2, 3, 5 EF**

Als großes Problem erscheint die fehlende Differenzierung nach Eingriffsqualitäten in § 24 Abs. 2, 3, 5 EF im Zusammenspiel von Tatbestand und Rechtsfolge. Die Entwurfsfassung schlägt hier einheitliche Ermächtigungsgrundlagen zugunsten von Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor, ohne nähere Vorgaben zu den Voraussetzungen zulässiger Eingriffe zu machen und ohne sich mit unterschiedlichen Interessenlagen auf der Rechtsfolgenseite auseinanderzusetzen. Nach der Entwurfsfassung macht es **keinen Unterschied**, ob das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (§ 24 Abs. 2, 5 EF) aus einer Fläche von 0,7 ha (100 Meter Bahntrasse mit fünfunddreißig Metern Begleitgrundstücktiefe – das ist die übliche Höhe von Wirtschaftsbäumen) einen einzelnen Baum entnehmen oder aber die gesamte Fläche von 0,7 ha roden möchte und es macht auch keinen Unterschied (§ 24 Abs. 3, 5 EF), ob das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Wintermonate einen mobilen Schneezaun aufstellen oder aber für mehrere Jahre einen ganzen Hang gegen Vermurung ausstatten möchte. In beiden Fällen gelten die gleichen tatbestandlichen Voraussetzungen und folgt auf der Rechtsfolgenseite der Ausgleich über Aufwendungs- und Schadensersatz.

Erforderlich ist hier, gleichermaßen im Zusammenspiel von § 24 Abs. 2, 5 EF wie auch von § 24 Abs. 3, 5 EF zeitlich begrenzte und im Umfang kleine Maßnahmen abzugrenzen von zeitlich längerfristigen (nicht notwendig, aber eventuell auch dauerhaften) und umfangreicheren Maßnahmen.

Es greift insoweit zu kurz, als Ausgleich von kleinen und großen Eingriffen in das Eigentum in der Rechtsfolge unterschiedslos lediglich Aufwendungs- und Schadensersatz anzubieten.

Gerade bei intensiven Verboten und Eingriffen, namentlich in Konstellationen der dauerhaften Nichtnutzbarkeit ganzer Grundstücke durch Anpflanzungsverbote, greift die Ermächtigung zugunsten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens in gleicher Intensität in die Verfügungsbefugnis eines Eigentümers ein wie eine Grunddienstbarkeit, **sodass in diesen Konstellationen Aufwendungs- und Schadensersatz nicht ausreichen, sondern auch die dauerhafte Indienststellung des fremden Grundstücks einer eigenständige Entschädigung bedarf.** Erforderlich ist dann ein Dreiklang aus Aufwendungsersatz für die auflaufenden Auslagen, einer Entschädigung für die dauerhafte Indienststellung des fremden Grundstücks zugunsten des Gleisschutzes analog der Eintragung einer Grunddienstbarkeit nach Wahl des Eigentümers entweder in Form einer wiederkehrenden Vergütung oder einer einmaligen Vergütung mindestens in Höhe von 0,5 des Verkehrswertes der betroffenen Fläche, sowie Schadensersatz für den Schaden auf der Fläche.

Schließlich kann es auch im Interesse des Eigentümers liegen, angesichts der Qualität einer Belastung kein Interesse mehr am Eigentum an der Fläche zu haben und einen Eigentümerwechsel an der Fläche herbeiführen zu wollen, sei es gegen Geldzahlung oder Ersatzland.

Gesetzestechisch könnte dabei § 24 Abs. 2, 3 EF erhalten bleiben bei systematischer Umgestaltung des § 24 Abs. 5 EF, der nach Eingriffsintensitäten unterschiedliche Rechtsfolgen zur Konfliktbefriedung zur Verfügung stellen müsste. Je nach Eingriffsintensität müssen sich dann Unterschiede ergeben im Hinblick auf (beispielhaft, andere Regelungen denkbar):

- Notwendige behördliche Beteiligungen, etwa Einschätzung der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde bei Meinungsverschiedenheiten über die Gefährdungslage bei Verboten oder Maßnahmen von einem Jahr Dauer oder jährlicher Wiederholung über mindestens zwei Jahre oder bei sonstiger Erheblichkeit des Verbots oder der Maßnahme;
- Ansprüche der Eigentümer, bei Verboten oder Maßnahmen von einem Jahr Dauer oder jährlicher Wiederholung über mindestens zwei Jahre oder bei sonstiger Erheblichkeit des Verbots oder der Maßnahme auch eine Entschädigung für den Verlust der Eigentümerverfügungsbefugnis an der Fläche analog zur Entschädigung bei Eintragung einer Grunddienstbarkeit zu erhalten, nach Wahl des Eigentümers entweder in Form einer wiederkehrenden Vergütung oder einer einmaligen Vergütung mindestens in Höhe von 0,5 des Verkehrswertes der betroffenen Fläche, oder aber den Erwerb des Grundstücks durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zum Verkehrswert gegen Geldzahlung oder gegen die Zurverfügungstellung von Ersatzland zu verlangen;

- Im Übrigen Aufwendungs- und Schadensersatz, wobei die Feststellung der Schadenshöhe durch einen seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens im Einvernehmen mit den Eigentümern und Besitzern bestellten Sachverständigen erfolgen muss.

Eine Differenzierung nach Eingriffsqualitäten erscheint auch verfassungsrechtlich zwingend geboten. Der Gesetzestext geht in § 24 Abs. 2, 3 EF ausdrücklich davon aus, dass es zu Anpflanzungsverboten oder Rodungsgeboten kommen kann – die bei den üblichen waldbaulichen Umtriebszeiten von um die 100 Jahren immer dauerhaft wirken – und nimmt auch im Bereich der „vorübergehenden Einrichtungen“ solche in Bezug, die selbst „vorübergehend“ schon ihrer Natur nach über Jahre auf dem betroffenen Grundstück verbleiben müssen (Schutz vor Steinschlag und Hangrutsch), mithin schnell in den Bereich der Dauerhaftigkeit hineinwachsen. Für diese Konstellationen ist aber anerkannt, dass sie der Regelung durch besondere Rechtsverhältnisse bedürfen bis hin zur Erwerbspflicht durch den Fremdnutzungsberechtigten, vgl. *Aust* in *Kodal*: Straßenrecht, 7. Auflage 2010, Kapitel 31, Rn. 21, 14:

*„[Zu Verboten] Für einen Geldausgleich bei Schäden und Aufwendungen gilt das Gleiche wie bei der Duldungspflicht. [Sodann zur Duldungspflicht] Die Duldungspflicht ist z.T. ausdrücklich auf eine vorübergehende Benutzung beschränkt. Für dauernde Einrichtungen bedarf es dann der Begründung besonderer Rechtsverhältnisse (Dienstbarkeiten) oder des Eigentumserwerbs auf freihändigem Wege oder im Wege der Enteignung.“*

Die bisherigen Rechtsfolge des § 24 Abs. 5 EF von Aufwendungs- und Schadensersatz würde dann alle verbleibenden Auslagen und Schäden für kleine und große Eingriffe abdecken.

### **2.3 Zu § 24 Abs. 4 EF**

Aufsetzend auf der fehlenden tatbestandlichen Differenzierung nach Eingriffsintensitäten in § 24 Abs. 2, 3 EF schließen sich Folgeprobleme bei den Fristen des § 24 Abs. 4 EF an.

Zum Einen gelten in der Land- und Forstwirtschaft wegen des heute weithin üblichen Einsatzes von Lohnunternehmen lange Vorlaufphasen, sodass Feldmaßnahmen und Einschläge häufig schon ein halbes Jahr im Voraus geplant sind und nicht innerhalb von 14 Tagen gestoppt werden können, wenn nach entsprechender Anzeige ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen kurzfristig ebenfalls Arbeiten auf der Fläche durchführen möchte. Hier sind schon zur Koordination längere Fristen erforderlich.

Zum Anderen ist es nicht begründbar, dass gleichermaßen für die Anzeige der Fällung eines einzelnen Baumes wie auch für großflächige Rodungen oder aber für die Aufstellung eines mobilen Schneezaunes wie auch für umfangreiche Hangsicherungsmaßnahmen eine kurze Anzeigefrist von mindestens 14 Tagen gelten soll. Je nach Maßnahmeintensität hat der Eigentümer oder Besitzer überhaupt nur dann eine realistische Möglichkeit, die Eigendurchführung der erforderlichen

Maßnahme zu leisten, wenn Zeit für Planung und Durchführung gegen sind. Praktikabel erscheint eine Standardfrist von mindestens zwei Monaten, kürzer nur bei Gefahr im Verzug.

## 2.4 Zur Kohärenz mit waldrechtlichen Vorschriften sowie zum vorgesehenen Bußgeldrahmen

Der vorgelegte Entwurf enthält noch keine Vorschriften, die das Zusammenspiel der Verkehrssicherungspflichten mit dem Bundes- und Landeswaldrecht regeln. Hier ist dahin nachzubessern, dass Verkehrssicherungsmaßnahmen waldrechtlich genehmigungsfähig sind und dass auch auf eingeschlagenen Flächen die Waldeigenschaft erhalten bleibt.

Augenfällig ist weiter das Auseinanderfallen des Bußgeldrahmens für Verstöße gegen Duldungspflichten von Eigentümern und Besitzern im Bundesfernstraßenrecht (§ 23 Abs. 1 Nr. 12 FStrG mit 500,- Euro) sowie im Entwurf für das Eisenbahnrecht (§ 28 Abs. 1 Nr. 5 EF mit 50.000,- Euro mangels Ausnahme nach § 28 Abs. 2 AEG). Hier ist die Einheitlichkeit vergleichbarer Sachverhalte sicherzustellen.

## 3. Abschließende Bewertung und Forderungen

Der Entwurf setzt das berechtigte Anliegen, Anlagen der Eisenbahninfrastruktur vor Beeinträchtigungen durch Extremwetterereignisse zu schützen, um, verletzt aber durch die einseitige Orientierung an den Interessen der Verkehrswirtschaft die Belange der durch die vorgesehenen Regelungen in ihrem Eigentum unverhältnismäßig belasteten land- und forstwirtschaftlichen Unternehmen. Es fehlt weitgehend an einem Versuch des Interessenausgleichs.

Wir fordern daher:

(1) In § 24 Abs. 1 EF die **alleinige Verkehrssicherungspflicht dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufzuerlegen** und zu formulieren:

*„Das den Schienenweg betreibende Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist allein verpflichtet, Beeinträchtigungen der Sicherheit des Schienenverkehrs [...] abzuwehren.“*

(2) In § 24 Abs. 4 EF die Anzeigefrist zu verlängern auf mindestens **zwei Monate**, ausgenommen Gefahr im Verzug;

(3) Den § 24 Abs. 5 EF **gestaffelt nach Eingriffsqualitäten** vollständig neu zu fassen und zu formulieren (beispielhaft, andere Regelungen denkbar):

*„Bestehen bei Verboten und Maßnahmen nach den Absätzen 2 und 3 Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und den Eigentümern oder Besitzern über Art oder Umfang des Verbots oder der gebotenen*

*Sicherungsmaßnahme, und dauern diese Verbote oder Maßnahmen mindestens ein Jahr oder wiederholen sie sich für die Dauer von mindestens zwei Jahren jährlich oder bei sonstiger Erheblichkeit des Verbots oder der Maßnahme, so entscheidet auf Antrag die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde binnen zweier Wochen ab Antragsstellung. Eigentümer sind für Verbote und Maßnahmen nach den Absätzen 2 und 3, die mindestens ein Jahr dauern oder sich für die Dauer von mindestens zwei Jahren wiederholen oder bei sonstiger Erheblichkeit des Verbots oder der Maßnahme, auch für die Indienststellung ihres Grundstücks zu entschädigen nach Wahl der Eigentümer gegen wiederkehrende Vergütung oder durch einmalige Vergütung mindestens in Höhe von 0,5 des Verkehrswertes der betroffenen Fläche. Den Eigentümern steht es frei, bei solchen Verboten oder Maßnahmen vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Erwerb des Grundstücks zum Verkehrswert gegen Geldzahlung oder gegen die Zurverfügungstellung von Ersatzland zu verlangen. Im Übrigen hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Eigentümern oder Besitzern die durch die Maßnahmen nach den Absätzen 2 und 3 verursachten Aufwendungen und Schäden in Geld zu ersetzen. Die Bemessung der Höhe des Schadensersatzes ist durch einen seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens im Einvernehmen mit den Eigentümern und Besitzern zu bestellenden Sachverständigen zu bestimmen.“*

(4) Die **Kohärenz mit waldrechtlichen Vorschriften**, insbesondere zur Genehmigungsfähigkeit sowie zum Erhalt der Waldeigenschaft ist sicherzustellen und die **Vergleichbarkeit des Bußgeldrahmens** im Bundesfernstraßenrecht (§ 23 Abs. 1 Nr. 12 FstrG) und im Eisenbahnrecht (§ 28 Abs. 1 Nr. 5) ist zu gewährleisten, namentlich durch Ergänzung des § 28 Abs. 2 AEG.

Die Übernahme dieser Maßgaben vorausgesetzt, halten wir den Entwurf für verhandlungstauglich und unterstützen das Ziel eines sicheren Bahnverkehrs. Perspektivisch weisen wir darauf hin, dass die hier aufgezeigten Schwächen des Verkehrssicherungsrechts vergleichbar auch im Bundesfernstraßenrecht existieren und auch dort gelöst werden sollten. **Im Übrigen gehen wir davon aus, in den weiteren Verfahrensgang, etwa zur mündlichen Anhörung, einbezogen zu werden.**

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Wolfgang v. Dallwitz  
Geschäftsführer



Alexander Gramsch  
Leiter Recht  
Rechtsanwalt | Syndikusrechtsanwalt