



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

Datum:

Berlin, den 24.07.2019

Aktenzeichen:

370.1

**Betreff: Entwurf für ein Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich
(Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz);**

hier: Stellungnahme zu § 24 und § 28 Abs. 1 Nr.5 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Ihre E-Mail vom 25.06.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst möchte ich mich für die nachträglich eingeräumte Möglichkeit bedanken, für den Deutschen Forstwirtschaftsrat e. V. (DFWR) eine Stellungnahme abgeben zu können.

Der DFWR ist die repräsentative Vertretung aller mit der Forstwirtschaft und dem Wald befassten Akteure in der Bundesrepublik Deutschland und setzt sich für die Interessen und Belange einer nachhaltigen Forstwirtschaft ein. Vor diesem Hintergrund bitte ich, den DFWR künftig im Rahmen von Verbändeanhörungen frühzeitig zu beteiligen, wenn und soweit Belange des Waldes und der Forstwirtschaft berührt sind.

Bezogen auf den hier vorliegenden Sachverhalt nehme ich wie folgt Stellung:

Mit dem vorgelegten Gesetzentwurf beabsichtigen Sie, einen § 24 **Schutzmaßnahmen** neu in das Allgemeine Eisenbahngesetz einzufügen. Die vorgesehenen Regelungen sind darauf gerichtet, einen möglichst störungsfreien Bahnverkehr sicher zu stellen. Verschiedene, der hier vorgesehenen Regelungen haben dabei unmittelbar nachteilige Auswirkungen auf die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung von Waldflächen entlang von Bahnlinien.

Insoweit bedarf der vorliegende Entwurf aus meiner Sicht nachfolgender Korrekturen und Ergänzungen:

1. Zu § 24 Abs. 1

Beeinträchtigungen der Sicherheit des Schienenverkehrs dürfte von einzelnen, nicht mehr standsicheren Einzelbäumen ausgehen und weniger abstrakt durch Anpflanzungen, zumal die Verjüngung von Waldbeständen nicht nur durch Pflanzung,

sondern zunehmend auch durch Naturverjüngung erfolgt. Insoweit sollte im Gesetzestext durchgängig nicht pauschal von Anpflanzungen, sondern konkret von Einzelbäumen gesprochen werden.

2. Zu § 24 Abs. 2

Die vorgesehene Regelung sieht vor, dass sich eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Schienenverkehrs u. a. (allein) durch die Höhe von Anpflanzungen ergeben kann. Wenn allein das Kriterium Höhe von Bäumen eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Schienenverkehrs darstellen würde, wäre eine ordnungsgemäße Forstwirtschaft entlang von Bahnlinien nicht mehr möglich.

Für die forstwirtschaftliche Nutzung relevante Baumarten erreichen zum Zeitpunkt der Ernte (Endnutzung) üblicherweise eine Höhe von bis zu 35 Metern. Würde man zu beiden Seiten einer Bahnlinie jeweils einen Streifen von bis zu 35 Metern frei von Bäumen halten (müssen) und stattdessen dort nur deutlich geringwüchsiger Sträucher vorsehen, würde z. B. auf 1000 Metern Bahnlinie eine Fläche von 6 bis 7 Hektar (2x35 m x 1000 m = 70.000m²) defacto nicht mehr forstwirtschaftlich genutzt werden können.

Eine solch pauschale Bewirtschaftungsbeschränkung wäre nicht nur unverhältnismäßig, sondern würde gleichzeitig dauerhafte Entschädigungsregelungen für die betroffenen Waldeigentümer oder Besitzer erfordern (vgl. § 24 Abs.5).

Insoweit erachte ich es für erforderlich, aus § 24 Abs. 2, Satz 2 die Worte der Höhe ersatzlos zu streichen.

Eine Entnahme von Bäumen sollte sich grundsätzlich auf solche Exemplare beschränken, die eine erkennbare Gefahr für den Schienenverkehr darstellen.

Über den konkreten Einzelfall hinaus würde die hier vorgesehene Regelung bundesweit großflächig eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung von Waldflächen entlang von Bahnlinien ausschließen.

Nach vorliegender Einschätzung verlaufen derzeit ca. 33 % des rd. 38.500 km langen Schienennetzes durch Wälder. Vorliegende Größenordnung zugrunde gelegt, wären bis zu 80.000 ha Waldfläche aller Waldbesitzarten dauerhaft einer forstwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Neben der Nutzfunktion des Waldes drohen damit auch wichtige Erholungs- und Ökosystemleistungen des Waldes verloren zu gehen.

Zudem bedürfte es einer weitergehenden (rechtlichen) Prüfung, ob und inwieweit bei Fällen in dieser Größenordnung noch die Waldeigenschaft gemäß § 2 BWaldG vorliegen würde.

3. Zu § 24 Abs. 3

Die vorgesehene Regelung sieht zum Schutz von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur eine Duldung der Errichtung vorübergehender Einrichtungen vor. In Hinblick auf eine damit verbundene Beschränkung der forstwirtschaftlichen Nutzungsmöglichkeiten von Wäldern wäre eine Abgrenzung zwischen „vorübergehend“ und „dauerhaft“ vorzunehmen. Sowohl bei einer kurzzeitigen, häufig wiederkehrenden Errichtung von Einrichtungen als auch bei einer dauerhaften Vornahme können Waldflächen der

forstwirtschaftlichen Nutzung entzogen werden und damit eine Entschädigungspflicht begründen (vgl. § 24 Abs. 5).

4. Zu § 24 Abs. 4

Unter Bezugnahme auf meine Ausführungen zu § 24 Abs. 2 gehe ich hier von der Entnahme von Einzelbäumen aus.

Die vorgesehene Frist zur Anzeige einer beabsichtigten Entnahme von einzelnen Bäumen zur Gefahrenabwehr ist mit 14 Tagen deutlich zu kurz bemessen.

Um den Waldeigentümern eine Möglichkeit einzuräumen, notwendige Maßnahmen auch eigenständig durchzuführen, sollte die hier vorzusehende Frist auf 2 Monate verlängert werden, allein um die dazu notwendigen betrieblichen Vorkehrungen treffen zu können.

Wird der Waldeigentümer innerhalb der gesetzten Frist nicht tätig, ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unbeachtlich sonstiger Rechtsvorschriften berechtigt, die Maßnahmen selbst durchzuführen.

Davon unberührt bleiben Maßnahmen, bei denen Gefahr im Verzug gegeben ist.

5. Zu § 24 Abs. 5

Soweit eine Entnahme von Bäumen auf Waldflächen durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfolgt, sind dem Waldeigentümer oder Besitzer die dabei forstfachlich zu erzielenden Holzerlöse zu erstatten.

Sollte im Einzelfall gemäß § 24 Abs. 2 aus Gründen der Sicherheit des Schienenverkehrs dauerhaft eine ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung entlang von Bahnlinien nicht (mehr) möglich sein, wären damit verbundene Ertragsausfälle, einschließlich Randschäden zu entschädigen.

Soweit im Einzelfall gemäß § 24 Abs. 3 zum Schutz der Eisenbahninfrastruktur die Errichtung vorübergehender Einrichtungen zu dulden sind, bedarf es, nachdem die Voraussetzungen entfallen sind, auch klarer Regelungen zur Wiederherstellung bzw. dem Rückbau. Soweit sich aus den zur Schadensabwehr notwendigen Maßnahmen Folgeschäden ergeben, sind auch diese auszugleichen.

Insoweit bitte ich neben der Erstattung von Holzerlösen ergänzend Wiederherstellungskosten und Ertragsausfälle, einschließlich der Entschädigung von Randschäden in die beabsichtigte Entschädigungsregelung aufzunehmen.

Wird im Einzelfall die weitere forstwirtschaftliche Nutzung eines betroffenen Grundstücks aufgrund der Verpflichtungen aus den Abs. 2 und 3 unmöglich oder unwirtschaftlich, sollte der Waldeigentümer verlangen können, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen das betreffende Grundstück zum Verkehrswert erwirbt. Alternativ könnte auch die wertgleiche Entschädigung durch Ersatzland erfolgen.

Eine flächige Entnahme von Bäumen entlang von Bahnschienen im Abstand von bis zu 35 m kann durch auftretende Randschäden (u. a. Sturmwurf, Rindenbrand) auch auf sich anschließenden Grundstücken Dritter Schäden verursachen. Auch diesem,

möglicherweise nicht häufig gegebenen Sachverhalt wäre entschädigungsseitig Rechnung zu tragen.

6. Zu § 24 Abs. 7

Die Regelungen von § 12 BWaldG verfolgen grundsätzlich andere Intentionen als hier vorliegend beabsichtigt. Insoweit erschiene eine vergleichbare Regelung zu § 10 FStrG notwendig. Dazu wäre h. E. eine Änderung von § 12 BWaldG erforderlich.

7. Zu § 28 Abs.1 Nr. 5

Nachdem bei den vorgesehenen gesetzlichen Änderungen verschiedentlich Bezug auf das FStrG genommen wird, sollten Ordnungswidrigkeiten analog zu § 23 Abs. 1 Nr. 12 FStrG behandelt werden.

Für Rückfragen und eine weitere Erörterung der vorstehenden Ausführungen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Franz Thoma
(Geschäftsführer)