

## **Stellungnahme der AGDW – Die Waldeigentümer zum Entwurf des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich (Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz)**

**Berlin, 22. Juli 2019**

Die Sicherheit des Schienenverkehrs fußt auf einem breiten gesellschaftlichen Konsens, dem sich die Waldeigentümer anschließen. Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass Eingriffe in das Eigentum nur mit einer breiten Akzeptanz der Besitzerinnen und Besitzer der Waldflächen einhergehen können. Tausende Kilometer Bahntrassen führen durch deutsche Wälder, die sich häufig in privatem oder kommunalem Eigentum befinden. Verschiedene Regelungen in dem vorliegenden Entwurf gehen jedoch weit über die Sozialpflichtigkeit des Eigentums hinaus. Regelungen für Entschädigungen sind in einzelnen Fällen nicht vorgesehen bzw. unzureichend.

Im vergangenen Jahr hat die AGDW – Die Waldeigentümer gemeinsam mit Vertretern der Deutschen Bahn, Fahrgastverbänden, Naturschutzverbänden und weiteren Interessensgruppen in der Arbeitsgruppe „Baum und Gleis“ intensiv das Thema zum Schutz der Gleise diskutiert.

Alle Teilnehmer waren sich darin einig, dass Verkehrssicherungsmaßnahmen nicht ohne die Beteiligung der Waldeigentümer vorbereitet und durchgeführt werden dürfen. Neben der Verkehrssicherheit und den naturschutzfachlichen Aspekten muss auch das Selbstbestimmungsrecht des Eigentümers berücksichtigt und gewahrt werden.

Vor diesem Hintergrund bedürfen folgende Passagen einer Anpassung:

§24 Schutzmaßnahmen:

Absatz 2:

Anpflanzungen sind laut dem vorliegenden Gesetzentwurf u.a. auf Grund ihrer Höhe oder ihres Standorts als Beeinträchtigung des Schienenverkehrs definiert und dürfen nicht „errichtet“ werden. Die überwiegende Anzahl der Wirtschaftsbaumarten in Deutschland erreicht Höhen von bis zu 35 m. Sollte ein Streifen dieser Breite rechts und links des Schienenkörpers nicht mehr bzw. nur noch mit

Sträuchern bepflanzt werden dürfen, bedeutet dies ein Waldflächenverlust von 6 bis 7 ha je laufendem Kilometer Schiene. Laut Aussagen der Deutschen Bahn verlaufen derzeit ca. 33% des 38.500 km langen Schienennetzes durch Wälder. Damit wären ca. 80.000 ha Wald in Deutschland einer Bewirtschaftung entzogen. Neben der Wertschöpfung durch die Eigentümer gehen der Gesellschaft damit auch wichtige Erholungs- und Ökosystemleistungen des Waldes verloren. Die Waldbesitzer müssten Ertragseinbußen in Millionenhöhe hinnehmen, die weit über die Sozialpflichtigkeit des Eigentums hinausgehen und entschädigungspflichtig sind. Das Gleiche gilt für eine Duldungspflicht der Entnahme, die nicht ohne Abstimmung mit dem Waldbesitzer erfolgen darf.

Der Verweis auf das FStrG verfährt hier nicht, da auch nach diesem eine Beeinträchtigung allein auf Grund der Höhe oder des Standorts der Bäume nicht per se unterstellt wird. Außerdem wird das Bundesfernstraßenrecht durch öffentliche Straßenverwaltungen geregelt. Diese staatlichen Regelungskompetenzen können nicht einem privaten Unternehmen übertragen werden.

Ferner kollidiert eine derartige Regelung mit dem Waldgesetz. Gem. § 2 BWaldG erfordert die Waldeigenschaft, dass eine Fläche mit Forstpflanzen bestockt ist oder aber (so auch bei Waldrandstrukturen aus Sträuchern, etc.), dass die Fläche mit dem Wald verbunden ist und ihm dient (sonstige ihm dienende Fläche). Im vorliegenden Fall würden die Schutzstreifen entlang der Bahnlinie vordergründig der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs dienen bzw. nach der Gesetzesbegründung Belangen des Naturschutzes und allenfalls untergeordnet dem Wald. Insbesondere wenn man an Sicherheitsstreifen von einer Baumlänge (bis zu 35 m) denkt, erscheint es kaum vorstellbar, dass ein entsprechend breiter Bereich überhaupt noch als dem Wald dienen angesehen werden kann. Folglich wäre eine Waldumwandlungserlaubnis erforderlich.

Hinzu kommt, dass entsprechende Beseitigungsmaßnahmen in vielen Fällen den Tatbestand des Kahlhiebs erfüllen werden, welcher in nahezu allen Bundesländern verboten oder zumindest genehmigungspflichtig ist.

**Absatz 3:**

Hier gilt es den Zeitraum „vorübergehende Einrichtungen“ näher zu bezeichnen und von dauerhaft abzugrenzen. Auch bei einer kurzzeitigen und immer wiederkehrenden Errichtung von Einrichtungen gehen dem Waldbesitzer Flächen verloren, deren Entzug entschädigungspflichtig ist.

**Absatz 4:**

Die Beseitigung verkehrsgefährdender Bäume ist zuerst Aufgabe des Waldbesitzers. Dazu kann eine Aufforderung an den Waldbesitzer erfolgen zu deren Erfüllung allerdings mindestens 8 Wochen

eingräumt werden müssen. Der längere Zeitraum ist notwendig, damit dem Eigentümer die Möglichkeit gegeben wird entsprechende Technik zu mobilisieren bzw. Forstdienstleistungsunternehmen beauftragen zu können. Wird dieser Aufforderung nicht Folge geleistet ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen berechtigt die Maßnahmen selbst durchzuführen. Für eine entsprechend lange Frist spricht auch, dass die Beseitigung aus Naturschutzgründen ohnehin außerhalb der Brutzeit (01.03. bis 30.10.) stattfinden müsste, was ein entsprechendes Zeitmanagement Seitens des Eisenbahnunternehmens erfordert, so dass ein hinreichender Vorlauf unproblematisch erscheint. Unverzögliches Handeln bei Gefahr im Verzug ist davon unbenommen

Das Eigentum am betroffenen Holz verbleibt beim Waldeigentümer. Auf dessen Wunsch ist das den Schienenweg betreibende Eisenbahnunternehmen jedoch verpflichtet, das betroffene Holz oder sonstige Material zu beräumen und fachgerecht zu entsorgen.

#### Absatz 5:

Hier ist unbedingt zu berücksichtigen, dass nicht nur die nach den Absätzen 2 und 4 dieses Gesetzes verursachten Aufwendungen und Schäden durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu ersetzen sind, sondern auch Vermögens- und Zuwachsverluste sowie Randschäden und sonstige wirtschaftliche Einbußen, falls die Regelungen lt. Absatz 2 Rechtsgültigkeit erlangen. Des Weiteren sollte Absatz 5 um eine Übernahme Klausel ergänzt werden, um Unbilligkeiten vorzubeugen:

*Wird die Nutzung des betroffenen Grundstücks oder Grundstücksteils infolge der Verpflichtungen aus Abs. 2 und 3 unmöglich, erheblich erschwert oder unwirtschaftlich, so muss der Grundstückseigentümer angeboten werden, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Grundstück zum Verkehrswert erwirbt oder ihm alternativ anstelle einer Entschädigung in Geld das Eigentum an einem Ersatzgrundstück angeboten wird.*

#### Absatz 6:

Im Schutzwald ist der Kahlhieb oder eine Maßnahme gleicher Wirkung auf Grundlage des § 12 Abs. 3 BWaldG in allen Bundesländern genehmigungspflichtig. Vor diesem Hintergrund erscheint es angebracht neben der Eingriffsregelung auch an die walddrechtlichen Genehmigungsverfahren zu denken.

§ 28

Absatz 2 Nr. 5

Die Sanktionierung der Duldungspflicht des Eigentümers sollte auf vorsätzliche Fälle beschränkt werden. Des Weiteren sollte das Bußgeld der Höhe nach (so wie im vergleichbaren Fall des § 23 Abs. 1 Nr. 12 FStrG) auf 500 € beschränkt werden. Es erscheint nicht interessengerecht, Waldbesitzer an Eisenbahnlinien in vergleichbaren Fällen mit einem höheren Bußgeld zu belegen als an Fernstraßen.

Aus den vorgenannten Gründen möchten wir Sie dringend darum bitten, den Entwurf des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich hinsichtlich unserer Vorschläge zu überarbeiten.