



Stellungnahme der Deutschen Bahn AG
**zum Entwurf eines Vierten Gesetzes zur
Änderung des Bundeswaldgesetzes**

Berlin, 29. August 2024

Lobbyregisternummer [R001662](#)

Stellungnahme zum Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundeswaldgesetzes

1. Einleitung

Die Deutsche Bahn unterstützt die Absicht das Bundeswaldgesetz zu ergänzen, um insbesondere zentrale Herausforderungen, namentlich die Klima- und Biodiversitätskrise, in Bezug auf das Waldrecht angemessen zu adressieren und die Rahmenbedingungen für die Erhaltung der Wälder und vielfältigen, gesellschaftlich unverzichtbaren Ökosystemleistungen im Klimawandel an die aktuellen Erfordernisse anzupassen.

Nach § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und § 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist die Deutsche Bahn als Infrastrukturunternehmen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Vor diesem Hintergrund ist darauf hinzuweisen, dass es hierfür erforderlich ist und weiterhin jederzeit möglich sein muss auch in Waldgebieten i.S.d. BWaldG notwendige (Bau-)Maßnahmen und Arbeiten durchzuführen.

Im Rahmen der Ergänzung des Bundeswaldgesetzes ist sicherzustellen, dass bei der Vorgabe zum Waldbrandschutz die Anforderungen des Schienenverkehrs angemessen berücksichtigt werden.

2. Im Einzelnen

Waldbrandschutz unter Beachtung der Anforderungen des Schienenverkehrs umsetzen

Der Gesetzentwurf normiert in § 14b Absatz 3 die Anforderung an die Betreiber von einer im oder am Wald liegenden Anlage oder Einrichtung „geeignete vorbeugende Maßnahmen zum Schutz angrenzender Wälder gegen Brandgefahren zu ergreifen“.

Die Begründung führt erläuternd dazu aus, dass im Rahmen der Genehmigung einer Anlage oder Einrichtung ein Brandschutzkonzept zu erstellen ist, welches vorbeugende und abwehrende Maßnahmen umfasst, und das über den technischen Anlagenschutz hinausgeht. Die Verpflichtung soll demnach nur im Rahmen der „Genehmigung“, also beim Neubau solcher Anlagen, gelten. Ein entsprechender ausdrücklicher Hinweis im Gesetzeswortlaut selbst fehlt jedoch.

Zur Klarstellung und Vermeidung eventueller Fehlinterpretationen ist daher in § 14b Absatz 3 ausdrücklich zu ergänzen, dass die dort genannten Verpflichtungen „beim Neubau solcher Anlagen“ gelten.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass technisch-betriebliche Einrichtungen und organisatorische Maßnahmen nur darauf ausgerichtet sein können, die Gefahr der Entstehung eines Brandes im Rahmen der technisch-betrieblichen Möglichkeiten und im Rahmen der wirtschaftlichen Zumutbarkeit zu minimieren.

Bei der DB InfraGO werden hierfür bereits heute geeignete technische Einrichtungen vorgehalten, die einer Entstehung eines Brandes präventiv entgegenwirken. Insbesondere werden sogenannte Heißläuferortungsanlagen (HOA) eingesetzt, mit denen eine unzulässige Erwärmung der Radsatzlager in Folge eines technischen Defekts an einem Schienenfahrzeug rechtzeitig festgestellt werden kann. Solche sogenannten Heißläufer können aufgrund einer übermäßigen Erwärmung des Radsatzlagers durch die entstehende Hitze und eventuelle Funkenbildung zur

Entzündung des Fahrzeugs wie auch leicht entflammbarer trockenen Böden in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bahn führen.

Dem gleichen Zweck dienen sogenannte Festbremsortungsanlagen (FBOA), die in der Regel mit den HOA in einer gemeinsamen Anlage kombiniert sind und die dazu dienen, die Bremsen auf übermäßige Erwärmungen, z.B. durch festsitzende Bremsen, zu überwachen.

Durch diese laufende Überwachung der Temperaturen der Radsatzlager und der Bremsen kann eine auffällige Temperaturerhöhung detektiert werden und können rechtzeitig vor Entstehen oder jedenfalls weiterer Ausbreitung eines Brandes erforderliche Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Beide Anlagen werden standardmäßig bei Neubauten umgesetzt und sind daher geeignet und ausreichend, um der in der Begründung bereits explizit dargestellten Forderung des Gesetzgebers zu entsprechen.

Des Weiteren ist festzuhalten, dass anders als bei einem isolierten Einzelgebäude (wie etwa den in § 14b Abs. 3 Ziffer 1 und 2 genannten Anlagen) eine kontinuierliche und durchgehende Überwachung bei Linienbauwerken (Eisenbahn sowie Bundes- und Landesstraßen) nicht möglich ist; diese erstrecken sich über längere Distanzen in einer Linie hinweg, so dass eine kontinuierliche und umfassende Überwachung schon objektiv nicht möglich ist.

Schließlich scheiden etwaige Maßnahmen auf den Nachbargrundstücken, soweit sie an die Eisenbahnen adressiert werden sollten, schon deswegen aus, weil den Eisenbahnen die entsprechende zivilrechtliche Zugriffsbefugnis auf solche Grundstücke fehlt.

Ebenso ist darauf hinzuweisen, dass in der Begründung die Ausführungen zu den perspektivisch sich ergebenden weiteren Brandrisiken nicht korrekt wiedergegeben sind. Schon lange geübte Praxis ist, dass der Einsatz von Herbiziden nur im Gleisbereich und nicht an den Bahndämmen erfolgt. Von daher ergibt sich hier eine Korrekturerfordernis.

Diese Aspekte sind in der Begründung klarzustellen.

Änderungsvorschlag § 14b Absatz 3:

„(3) Der Betreiber von einer im oder am Wald liegenden Anlage oder Einrichtung, wie
1. für Freizeit-, Gewerbe- oder Lagerungszwecke bestimmte Gebäude mit einer Größe
von mehr als dreißig Kubikmetern Brutto-Rauminhalt,
2. Windkraft-, Energieübertragungs-, Funk- und Telekommunikationsanlagen mit Mast-
höhen von mehr als fünfzig Metern,
3. Transformatorenstationen und Umspannanlagen,
4. Photovoltaik-Freiflächenanlagen,
5. Gaspipelines und zugehörige Wartungsanlagen,
6. militärische Anlagen sowie zivile Schießsportanlagen oder
7. Eisenbahnanlagen sowie Bundes- und Landesstraßen,
ist verpflichtet, **beim Neubau solcher Anlagen** geeignete **und zumutbare** vorbeugende Maßnahmen zum Schutz angrenzender Wälder gegen Brandgefahren zu ergreifen, **um** die von der durch ihn betriebenen Anlage oder Einrichtung ausgehenden **Gefahren eines Waldbrandes zu minimieren.**“

Ergänzungs-/Änderungsvorschlag zur Begründung zu § 14b Absatz 3 Nummer 7:

„Bei den in § 14b Absatz 3 Nummer 7 adressierten Eisenbahnanlagen bestehen besondere Brandrisiken durch Böschungsbrände. Böschungsbrände entstehen entlang von Eisenbahnstrecken insbesondere durch Funkenflug. Bei trockener Witterung können dadurch Gräser und andere trockene Vegetationsteile im Bereich der

Schienenwege in Brand geraten. Ein solches Feuer kann Büsche und Sträucher der Umgebung erfassen. Auch von den Oberleitungen geht ein Brandrisiko aus, insbesondere dann, wenn Bäume oder Teile von ihnen in Kontakt mit einer Oberleitung kommen (Spannungsumschlag oder Lichtbogen). ~~Perspektivisch könnten sich weitere Brandrisiken ergeben, wenn künftig das Freihalten der Bahndämme nicht mehr durch den Einsatz von Herbiziden erfolgen kann. Bislang verzichtet die Bahn auf Grund der damit verbundenen Brandrisiken und auf Grund von Naturschutzbestimmungen auf das Abflämmen von unerwünschter Vegetation als mögliches Alternativverfahren.“~~

Um mögliche von der Bahninfrastruktur ausgehende Gefahren von Waldbränden zu minimieren, sind präventive technische Einrichtungen zu installieren. Diese umfassen Heißläuferortungsanlagen ggf. in Kombination mit Festbremsortungsanlagen.

Bei den in § 14b Absatz 3 Nummer 7 adressierten Bundes- und Landesstraßen besteht ein latentes Brandrisiko durch Böschungs- bzw. Vegetationsbrände insbesondere infolge von fahrlässigem Umgang mit oder dem Herauswerfen von glimmenden Tabakwaren. Auch von Unfällen und Fahrzeugbränden können Waldbrandrisiken ausgehen. Zudem können von Waldbränden erhebliche Risiken für die Verkehrsteilnehmer ausgehen. Andererseits sind diese Straßen für das rasche Heranführen von Feuerwehr und Rettungskräften erforderlich. Auf Grund ihrer Ausprägung können sie im Brandfall zudem wie eine Brandschneise wirken und für die Brandbekämpfung genutzt werden.“