

Vorblatt

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) (Gesetzentwurf der Bundesregierung)

A. Problem

Das Bundesverfassungsgericht hat durch Beschluß vom 15. Juli 1969 (BVerfGE 26, 338) u. a. die Kostenbestimmung des § 13 Abs. 1 Satz 2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes vom 14. August 1963 (BGBl. I S. 681) für nichtig erklärt, soweit diese Vorschrift dem Land unabhängig von seiner Beteiligung als Baulastträger Kosten für Maßnahmen an höhengleichen Kreuzungen von Bundesbahnstrecken mit Landstraßen I. Ordnung oder Kommunalstraßen in Höhe von einem Drittel bzw. einem Sechstel der Gesamtkosten auferlegt. Das Gesetz ist damit in einem wesentlichen Punkte unvollständig geworden.

B. Lösung

Die Bundesregierung hält in ihrem Gesetzentwurf an der bisherigen Kostendrittelerung fest. Danach sind die beiden ersten Drittel der Kosten von den kreuzungsbeteiligten Baulastträgern zu tragen. Das letzte Drittel soll entsprechend der vom Bundesverfassungsgericht seiner Entscheidung zugrunde gelegten Lastenverteilungsregel des Artikels 104 a Abs. 1 GG bei Maßnahmen an Bahnübergängen, an denen ein Schienenweg der Deutschen Bundesbahn beteiligt ist, der Bund, in allen sonstigen Fällen dagegen das Land tragen.

C. Alternativen

Die Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände hat vorgeschlagen, daß der Bund die Kosten für Maßnahmen an Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn in vollem Umfange trägt (drei Drittel). Abgesehen davon, daß eine solche Regelung den Bundeshaushalt erheblich belasten würde, erscheint es nicht gerechtfertigt, die kreuzungsbeteiligten Baulastträger (Eisen-

bahnen, Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände) aus ihrer finanziellen Verantwortlichkeit für Maßnahmen an Bahnübergängen gänzlich zu entlassen.

D. Kosten

Die Übernahme des letzten Kostendrittels auf den Bund bei Maßnahmen an Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn belastet den Bundeshaushalt nach den Sollzahlen für 1970 mit Mehrausgaben in Höhe von rd. 23 Millionen DM/Jahr. Um diesen Betrag werden die Länder entlastet. Die Mehrbelastung der Länder, soweit sie das letzte Kostendrittel bei Maßnahmen an Kreuzungen mit sonstigen Eisenbahnen zu tragen haben, beträgt rd. 1 Million DM/Jahr.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Bonn, den 11. September 1970

I/4 (III/4) — 91202 — Ei 2/3/70

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den

Entwurf eines Gesetzes
zur Änderung des Gesetzes über Kreuzungen
von Eisenbahnen und Straßen
(Eisenbahnkreuzungsgesetz)

nebst Begründung mit der Bitte, die Zustimmung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung am 26. Juni 1970 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzesentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Im übrigen erhebt er gegen den Entwurf keine Einwendungen.

Die Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der Anlage 3 dargelegt.

Brandt

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) vom 14. August 1963 (Bundesgesetzbl. I S. 681) wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Eine Kreuzung im Sinne des Absatzes 1 ist neu, wenn einer der beiden Verkehrswege oder beide Verkehrswege neu angelegt werden.“

2. § 5 erhält folgende Fassung:

„§ 5

(1) Über Art, Umfang und Durchführung einer nach § 2 oder § 3 durchzuführenden Maßnahme sowie über die Verteilung der Kosten sollen die Beteiligten eine Vereinbarung treffen. Sehen die Beteiligten vor, daß Bund oder Land nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 Satz 2 zu den Kosten beitragen, so bedarf die Vereinbarung insoweit der Genehmigung. Die Genehmigung erteilt für den Bund der Bundesminister für Verkehr, für das Land die von der Landesregierung bestimmte Behörde. In Fällen, in denen Bund oder Land bereits als Straßenbaulastträger beteiligt sind, oder in Fällen geringer finanzieller Bedeutung kann auf die Genehmigung verzichtet werden.

(2) Einer Vereinbarung nach Absatz 1 bedarf es nicht, wenn sich ein Beteiligter oder ein Dritter bereit erklärt, die Kosten für die Änderung oder Beseitigung eines Bahnübergangs nach § 3 abweichend von den Vorschriften dieses Gesetzes allein zu tragen, und für die Maßnahme ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird.“

3. § 8 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) In sonstigen Fällen entscheidet als Anordnungsbehörde die von der Landesregierung bestimmte Behörde.“

4. § 9 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Ist für die Durchführung einer nach § 10 Abs. 1 anzuordnenden Maßnahme ein

Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben, so ist es, wenn an der Kreuzung ein Schienenweg der Deutschen Bundesbahn oder eine Bundesfernstraße beteiligt ist, von der Anordnungsbehörde einzuleiten und durchzuführen.“

- b) Absatz 3 wird gestrichen.

5. § 13 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Wird an einem Bahnübergang eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so tragen die Beteiligten je ein Drittel der Kosten. Das letzte Drittel der Kosten trägt bei Kreuzungen mit einem Schienenweg der Deutschen Bundesbahn der Bund, in allen sonstigen Fällen das Land.“

6. Nach § 14 wird folgender § 14 a eingefügt:

„§ 14 a

(1) Wird die Straße eingezogen oder der Betrieb der Eisenbahn dauernd eingestellt, so bleiben die Beteiligten wie bisher verpflichtet, die Kreuzungsanlagen in dem Umfang zu erhalten und in Betrieb zu halten, wie es die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs auf dem bleibenden Verkehrsweg erfordert. Eine nach den Vorschriften des Eisenbahnrechts genehmigte Betriebseinstellung gilt nicht als dauernd im Sinne dieser Vorschrift, wenn sie mit der Verpflichtung zur weiteren Vorhaltung der Anlagen verbunden ist. Die Einziehung der Straße oder die dauernde Einstellung des Betriebes der Eisenbahn ist dem anderen Beteiligten unverzüglich mitzuteilen. Obliegt dem Unternehmer einer Eisenbahnstrecke, deren Betrieb eingestellt werden soll, die Erhaltung einer Straßenüberführung nach § 19 Abs. 1 Satz 4, so ist er berechtigt, die Erhaltungslast abzulösen.

(2) Der im Zeitpunkt der Einziehung oder dauernden Betriebseinstellung erhaltungspflichtige Beteiligte oder sein Rechtsnachfolger hat Kreuzungsanlagen zu beseitigen, soweit und sobald es die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs auf dem bleibenden Verkehrsweg erfordert. Die Kosten hierfür haben die Beteiligten je zur Hälfte zu tragen. Die Kosten für Maßnahmen, die darüber hinaus für den bleibenden Verkehrsweg zu treffen sind, trägt der Baulastträger des bleibenden Verkehrsweges. Die Beteiligten haben die Maßnahmen zu dulden.

(3) Soweit Kreuzungsanlagen beseitigt sind, erlöschen die Verpflichtungen des weichen Beteiligten aus Absatz 1.

(4) Der weichende Beteiligte hat dem bleibenden Beteiligten auf dessen Antrag sein Eigentum an solchen Grundstücken, die schon bisher von dem bleibenden Beteiligten benutzt worden sind oder die für die Verbesserung des bleibenden Verkehrsweges benötigt werden, mit allen Rechten und Pflichten zu übertragen. Für die Übertragung des Eigentums ist eine angemessene Entschädigung in Geld zu gewähren, wobei der Verkehrswert des Grundstücks zugrunde zu legen ist."

7. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Wird eine neue Kreuzung hergestellt, so hat im Falle des § 11 Abs. 1 der Beteiligte, dessen Verkehrsweg neu hinzukommt, die hierdurch verursachten Erhaltungs- und Betriebskosten dem anderen Beteiligten zu erstatten.“

b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) In den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 sowie des Absatzes 2 ist auf Verlangen eines Beteiligten die Erhaltungs- und Betriebslast abzulösen.“

8. § 16 Abs. 1 Nr. 3 erhält folgende Fassung:

„3. die Berechnung und die Zahlung von Ablösungsbeträgen nach § 14 a Abs. 1 Satz 4 und nach § 15 Abs. 4 näher bestimmt werden;“.

9. § 19 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Der bisherige Satz 1 wird durch folgende Sätze ersetzt:

„Die Erhaltung und Inbetriebhaltung der bestehenden Bahnübergänge und die Erhaltung der Eisenbahnüberführungen regelt sich mit dem Inkrafttreten des Gesetzes nach § 14. Das gleiche gilt für die Erhaltung der Überführungen von Straßen in der Baulast des Bundes und in der Baulast der Länder oder Landschaftsverbände.“

b) Die bisherigen Sätze 2 und 3 werden Sätze 3 und 4.

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, das Eisenbahnkreuzungsgesetz neu bekanntzumachen.

Artikel 3

(1) Das Gesetz tritt am 1. Januar 1971 in Kraft.

(2) Bei Inkrafttreten dieses Gesetzes in der Ausführung begriffene Maßnahmen an Bahnübergängen, an denen ein Schienenweg der Deutschen Bundesbahn nicht beteiligt ist, sind nach der bisherigen Kostenregelung abzuwickeln.

Begründung

A. Allgemeines

Das Bundesverfassungsgericht hat durch Beschluß vom 15. Juli 1969 (BVerfGE 26, 338) einige Bestimmungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) vom 14. August 1963 (BGBl. I S. 681) als mit dem Grundgesetz nicht vereinbar und daher für nichtig erklärt, insbesondere die Kostenbestimmung des § 13 Abs. 1 Satz 2, soweit diese Vorschrift hinsichtlich Kreuzungen, an denen ein Schienenweg der Deutschen Bundesbahn beteiligt ist, dem Land Kosten auferlegt. Mit dieser Entscheidung ist das Gesetz in einem wesentlichen Punkte unvollständig geworden. Eine Klarstellung durch den Gesetzgeber erscheint damit geboten.

Mit dem vorliegenden Entwurf hält sich die Bundesregierung eng an die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts und schlägt demgemäß vor, das letzte Kostendrittel bei Maßnahmen an Bahnübergängen, an denen ein Schienenweg der Deutschen Bundesbahn (DB) beteiligt ist, in vollem Umfang auf den Bund zu übernehmen. Die Bundesregierung gibt damit zu erkennen, daß sie bereit ist, sich im Interesse der Sicherheit des Verkehrs künftig noch stärker als bisher an der Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge zu beteiligen, und zwar im Rahmen der vorgeschlagenen Neuregelung bei Zugrundelegung der Sollzahlen für 1970 mit rund 23 Millionen DM mehr als bisher. Um denselben Betrag werden die Haushalte der Länder entlastet. Entsprechend dem vom Bundesverfassungsgericht seiner Entscheidung zugrunde gelegten Lastenverteilungsgrundsatz des Artikels 104 a Abs. 1 des Grundgesetzes sieht der Entwurf andererseits vor, daß das letzte Kostendrittel bei Kreuzungen mit nichtbundes-eigenen Eisenbahnen (NE) das Land trägt. Das bedeutet eine jährliche Mehrbelastung der Länder von rund 1 Million DM. Dem von verschiedenen Seiten geäußerten Gedanken, die Kosten für Maßnahmen an Bahnübergängen der DB in vollem Umfang auf den Bund zu übernehmen, vermochte die Bundesregierung dagegen nicht näherzutreten. Eine solche Regelung würde die finanzielle Verantwortlichkeit der beteiligten Baulastträger völlig aufheben; das wäre weder von der Sache her zweckmäßig noch würde es den Grundsätzen der Verantwortlichkeit der Baulastträger für ihren Verkehrsweg nach den Eisenbahn- und Straßengesetzen entsprechen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, daß nach dem von der Bundesregierung vorgelegten Entwurf eines Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes künftig erweiterte Möglichkeiten für die kommunalen Straßenbaulastträger bestehen werden, ihre Kostenanteile für Maßnahmen an Bahnübergängen zu finanzieren.

Die Bundesregierung hat auch erneut erwogen, ob sie eine Kostenverteilung nach dem reinen Veranlassungsprinzip vorschlagen soll. Sie hat davon

jedoch wegen der großen Schwierigkeiten Abstand genommen, die bei der Ermittlung der jeweiligen Veranlassung auftreten. Aus diesem Grunde war diese Lösung bereits bei der Schaffung des EKrG vom Bundesrat abgelehnt worden (vgl. Drucksache IV/183, S. 10). Im Ergebnis wird mit der festen Kostenaufschlüsselung des § 13 auch der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Kosten der Eisenbahnunternehmen Rechnung getragen (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften 1969 L Nr. 156/8).

Um einen schnelleren Ablauf der einzelnen Verfahren zu erreichen, schlägt die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Übernahme des letzten Kostendrittels auf den Bund noch folgendes vor (Artikel 1 Nr. 2):

- a) die Möglichkeit des Verzichts auf die Genehmigung von Vereinbarungen nach § 5 EKrG, wenn Bund und Land als Straßenbaulastträger beteiligt sind sowie in Fällen von geringer finanzieller Bedeutung,
- b) Verzicht auf das Vereinbarungsverfahren, wenn ein Beteiligter einen Bahnübergang allein auf seine Kosten ändern oder beseitigen will.

Der Entwurf greift weiter den in der Drucksache V/3969 enthaltenen Vorschlag des Bundesrates für ein Gesetz zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes auf, der in der 5. Legislaturperiode nicht mehr verabschiedet worden ist. Er übernimmt — mit gewissen Änderungen — den Vorschlag des Bundesrates zur Einfügung einer neuen Vorschrift (§ 14 a), die klarstellt, welche Erhaltungs- und Beseitigungspflichten der Beteiligten nach dem Wegfall einer Kreuzung bestehen (Artikel 1 Nr. 6 und 8).

Der Entwurf enthält schließlich noch eine Reihe weiterer Änderungen des EKrG, die teils die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts berücksichtigen (Artikel 1 Nr. 3 und 4), teils den bisher gemachten Erfahrungen der Praxis Rechnung tragen (Artikel 1 Nr. 1 und 7) und teils Unstimmigkeiten im bisherigen Text beseitigen (Artikel 1 Nr. 9).

B. Die einzelnen Bestimmungen

Zu Artikel 1 Nr. 1

Mit der Einfügung dieser Vorschrift soll, um in der Praxis aufgetretenen Zweifeln zu begegnen, eindeutig klargestellt werden, wann eine neue Kreuzung im Sinne dieser Vorschrift vorliegt, die im Falle ihrer höhengleichen Herstellung einer Ausnahme-genehmigung bedarf. Danach fällt weder die Um-

wandlung eines kreuzenden nicht öffentlichen Weges in eine öffentliche kraftfahrfähige Straße durch Widmung noch der Ausbau eines kreuzenden öffentlichen Weges zu einer kraftfahrfähigen Straße noch die sogenannte geländebedingte Verlegung einer vorhandenen Kreuzung unter die Regelung des § 2 Abs. 1 und 2. Der Ausbau eines nicht öffentlichen Fuß- oder Feldweges zu einer kraftfahrfähigen Straße erfüllt dagegen die Voraussetzungen der Vorschrift, weil in diesem Falle ein neuer Verkehrswege angelegt wird.

Zu Artikel 1 Nr. 2

Mit der Neufassung dieser Vorschrift soll aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung in den Fällen, in denen Bund oder Land als Straßenbaustatsträger bereits beteiligt sind, sowie in Fällen von geringer finanzieller Bedeutung auf die Genehmigung von Vereinbarungen verzichtet werden können. Ferner soll bei Maßnahmen an Bahnübergängen, an denen ein Beteiligter ein so großes Interesse hat, daß er die Kosten hierfür allein tragen will, das Vereinbarungsverfahren entbehrlich werden. Die Rechte des anderen Kreuzungsbeteiligten sind dadurch ausreichend gewahrt, daß dies nur dann gilt, wenn für die Maßnahme ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, in dem etwaige Einwendungen vorgebracht werden können. Eine Verzögerung tritt dadurch nicht ein, weil dieses Planfeststellungsverfahren in der Regel ohnehin notwendig sein wird.

Zu Artikel 1 Nr. 3

Die Neufassung verselbständigt den bisherigen ersten Halbsatz ohne sachliche Änderung zu einem selbständigen Satz. Der bisherige zweite Halbsatz in § 8 Abs. 2 EKrG entfällt, weil eine Kostenbeteiligung des Bundes bei Maßnahmen an Kreuzungen nichtbundeseigener Eisenbahnen künftig nicht mehr möglich ist.

Zu Artikel 1 Nr. 4

Nach dem Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 15. Juli 1969 ist § 9 Abs. 1 EKrG insoweit mit dem Grundgesetz nicht vereinbar und deshalb nichtig, als diese Vorschrift hinsichtlich Kreuzungen, an denen ein Schienenweg der Deutschen Bundesbahn nicht beteiligt ist, Regelungen für Straßen trifft, die nicht Landstraßen für den Fernverkehr sind. Die Änderung des § 9 Abs. 1 Satz 1 und die Streichung des § 9 Abs. 3 EKrG tragen dieser Rechtslage Rechnung.

Zu Artikel 1 Nr. 5

Mit der Neufassung dieser Vorschrift wird die erforderliche Neuregelung der Kostenverteilung bei Maßnahmen an Bahnübergängen vorgenommen (vgl. oben unter A.). Hinsichtlich des letzten vom „Staat“ zu tragenden Kostendrittels wird dabei an den Charakter der kreuzenden Eisenbahn angeknüpft. Dem-

gemäß ist es bei Kreuzungen mit Bundeseisenbahnen vom Bund, bei Kreuzungen mit Schienenbahnen, die nicht Bundeseisenbahnen sind, vom Land zu tragen.

Im Vergleich zur bisherigen Zuordnung des letzten Kostendrittels auf Bund und Land würde das bei Zugrundelegung der Sollzahlen im Entwurf des Bundeshaushalts für 1970 folgende Belastungen in Millionen DM ergeben (Veränderungen in der Klammer):

	DB	NE *)	Bund	Länder **)	Kreise/ Gemeinden
alt	58,8	1,85	54,9	32,8	32
neu	58,8	1,85	77,85	9,85	32
			(+ 22,95)	(- 22,95)	

*) ohne Kreuzungen mit Landesstraßen

**) ohne Kreuzungen von NE mit Landesstraßen

Zu Artikel 1 Nr. 6

Die Einfügung eines § 14 a soll klarstellen, welche Erhaltungs- und Beseitigungspflichten den Beteiligten nach dem Wegfall einer Kreuzung obliegen. Die Bundesregierung greift hiermit die in der 5. Legislaturperiode nicht mehr verabschiedete Gesetzesvorlage des Bundesrates vom 6. Dezember 1968 (Drucksache V/3969) unter Berücksichtigung ihrer damaligen Stellungnahme (vgl. a. a. O. S. 5) mit folgenden Änderungen wieder auf:

- a) In Absatz 1 Satz 2 wird zusätzlich klargestellt, daß eine nach den Vorschriften des Eisenbahnrechts genehmigte Betriebseinstellung nicht als „dauernde“ im Sinne der neuen Vorschriften anzusehen ist, wenn sie mit der Verpflichtung zur weiteren Vorhaltung der Anlagen verbunden ist. Dies entspricht einer Anregung des kommunalpolitischen Ausschusses des 5. Deutschen Bundestages bei der Beratung des seinerzeitigen BR-Initiativ-Gesetzesentwurfs.
- b) In Absatz 2 ist vorgesehen, daß die Kosten für die Beseitigung einer Kreuzung von den Beteiligten je zur Hälfte zu tragen sind, weil dies ebenso wie die Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs an bestehenden Kreuzungen eine gemeinsame Aufgabe der Beteiligten ist.
- c) In Absatz 4 ist aus verfassungsrechtlichen Gründen vorgesehen, daß die Verpflichtung zur Übertragung von Grundeigentum im Zusammenhang mit dem Wegfall einer Kreuzung nur gegen Entschädigung möglich ist. Damit wird die in dem Entwurf des Bundesrates in einem weiteren Absatz 5 vorgesehene Normierung eines Rückübertragungsanspruchs in bestimmten Fällen entbehrlich.
- d) Aus den Gründen ihrer damaligen Stellungnahme zu Absatz 6 vermag die Bundesregierung die in diesem Absatz vorgesehene Regelung nicht wieder vorzuschlagen.

Zu Artikel 1 Nr. 7

Mit der Neufassung des § 15 Abs. 1 Satz 1 soll diese Vorschrift der Regelung des § 15 Abs. 2 angepaßt werden. Eine Notwendigkeit für die bisherige unterschiedliche Regelung besteht nicht. Demgemäß soll auch im Falle der Herstellung einer neuen Kreuzung an Stelle der Pflicht zur Ablösung auf der Basis einer Benutzungsdauer von 20 Jahren die zeitlich unbegrenzte Pflicht zur Erstattung der dem anderen Beteiligten verursachten Erhaltungs- und Betriebskosten treten. Mit der Einfügung eines Absatzes 4 wird für die Beteiligten in beiden Fällen die Möglichkeit geschaffen werden, im konkreten Fall dennoch die Ablösung zu verlangen.

Zu Artikel 1 Nr. 8

Die Erweiterung des § 16 Abs. 1 Nr. 3 ist eine Folge der Regelung des Artikels 1 Nr. 6.

Zu Artikel 1 Nr. 9

Die Ersetzung des § 19 Abs. 1 Satz 1 durch zwei Sätze stellt gegenüber der bisherigen Fassung klar, daß sich auch die Inbetriebhaltung bestehender Bahnübergänge mit dem Inkrafttreten des Gesetzes nach § 14 regelt und daß zu den „Straßen in der

Baulast der Länder“ im Sinne des bisherigen Satzes 1 im Land Nordrhein-Westfalen die Straßen gehören, die in der Baulast der Landschaftsverbände stehen.

Zu Artikel 2

Infolge der zahlreichen Änderungen erscheint es als zweckmäßig, den Wortlaut des Gesetzes neu bekanntzugeben.

Zu Artikel 3

Das Gesetz soll zum frühestmöglichen Zeitpunkt in Kraft treten.

Die Übergangsbestimmung in Absatz 2, die sich lediglich auf Bahnübergänge im Zuge nichtbundes-eigener Eisenbahnen bezieht, soll sicherstellen, daß ein Wechsel bezüglich des Trägers des letzten Kostendrittels nicht mehr eintritt. Sie gilt auch für Maßnahmen, die ausgeführt, aber finanziell noch nicht abgewickelt sind.

Für Bahnübergänge im Zuge von Bundesbahnstrecken bedarf es einer solchen Vorschrift nicht, weil insoweit bereits gegenwärtig im Sinne der künftigen gesetzlichen Regelung verfahren wird.

Stellungnahme des Bundesrates

1. Der Bundesrat bittet, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob die Zielsetzung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes dahin klargestellt werden kann, daß zur Sicherung des Verkehrs an Kreuzungen von Eisenbahn und Straße alle wichtigen Kreuzungen höhenfrei gemacht werden. Technische Sicherungen der Kreuzungen allein genügen nicht.

Zu diesem Zweck sollte der Bund in Anpassung an die Straßenausbaupläne unter Mitwirkung der Länder und der Eisenbahnverwaltungen eine Dringlichkeitsliste auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme aufstellen.

Bei einer Übernahme der Änderungskosten auf den Bund würde das auch von der Deutschen Bundesbahn erstrebte Ziel erreicht werden, die Mittel für die Höhenfreimachung der Kreuzungen aus „einem Fonds“ bereitzustellen. Damit würden die Verhandlungen zwischen Bahn und Straße wesentlich vereinfacht; die kommunalen Baulastträger würden entlastet.

Diese Konzeption würde das bisherige Verwaltungs- und Finanzierungsverfahren erheblich vereinfachen und dadurch zu einer wirksamen Bewältigung der Zielsetzung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes führen.

2. Artikel 1 Nr. 2 (§ 5)

In § 5 Abs. 1 Satz 2 sind nach den Worten „Kosten beitragen,“ die Worte „ohne an der Kreuzung als Straßenbaulastträger beteiligt zu sein,“ einzufügen und in Satz 4 die Worte „, in denen Bund oder Land bereits als Straßenbaulastträger beteiligt sind, oder in Fällen“ zu streichen.

Begründung

Wenn Bund oder Land als Beteiligte eine Vereinbarung abschließen, ist es überflüssig, eine besondere Genehmigung vorzuschreiben und erst durch besondere Verwaltungsvorschrift einen Verzicht auf die Genehmigung zu ermöglichen. Die Änderung dient der Verwaltungsvereinfachung.

3. Artikel 1 Nr. 4 (§ 9)

Buchstabe b ist wie folgt zu fassen:

„b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) In sonstigen Fällen regeln die Länder das Verfahren und die Zuständigkeiten.“

und folgender Buchstabe c ist einzufügen:

„c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.“

Begründung

Der Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 15. Juli 1969 hat zwar klargestellt, daß durch Bundesgesetz nur eine Regelung entsprechend Absatz 1 Satz 1 des Entwurfs getroffen werden kann. Gleichwohl sollte der bisherige Absatz 3 nicht ersatzlos gestrichen, sondern durch Nachrücken nach Absatz 1 mit geänderter Fassung darauf hingewiesen werden, daß die Länder eine Regelung zu treffen haben, die sich möglichst an die Regelung des Absatzes 1 (Zusammenfassung von Kreuzungsrechtsverfahren und Planfeststellungsverfahren, Konzentration der Planfeststellung) anlehnen sollte.

4. Artikel 1 nach Nummer 4 (§ 12)

Nach Nummer 4 ist folgende Nummer 4 a einzufügen:

„4 a. § 12 Nr. 2 wird wie folgt gefaßt:

„2. beiden Beteiligten zu gleichen Teilen zur Last, wenn beide die Änderung verlangen oder sie im Falle einer Anordnung hätten verlangen müssen.“

Begründung

Die bisher vorgeschriebene Aufstellung von Vergleichsentwürfen bringt regelmäßig einen erheblichen Verwaltungsaufwand und zeitliche Verzögerungen mit sich. Ebenso führt die Berechnung eines Vorteilsausgleiches bei beiderseitiger Veranlassung zu Schwierigkeiten. Es ist nicht ersichtlich, wie bei stets unterschiedlicher Sachlage die in § 16 Abs. 1 Nr. 2 EKrG vorgesehene und bisher nicht in Angriff genommene Rechtsverordnung zu einer Vereinfachung beitragen könnte. Die vorgeschlagene Kostenteilung ist hierfür der geeignete Weg.

5. Artikel 1 Nr. 5 (§ 13 Abs. 1)

In Absatz 1 sind nach dem Wort „Bundesbahn“ die Worte „und unmittelbar mit einem solchen Schienenweg in Verbindung stehenden Anschlußbahnen“ einzufügen.

Begründung

Bei Anschlußbahnen, die unmittelbar mit einem Schienenweg der Deutschen Bundesbahn in Verbindung stehen, hat allein die Deutsche Bundesbahn den wirtschaftlichen Vorteil. Es ist daher gerechtfertigt, daß der Bund auch in diesem Falle

wie bei Kreuzungen mit einem Schienenweg der Bundesbahn das letzte Kostendrittel übernimmt.

6. **Artikel 1 nach Nummer 5** (§ 14)

Nach Nummer 5 ist folgende Nummer 5 a einzufügen:

„5 a. § 14 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Eisenbahnüberführungen und Berührungsschutzanlagen gehören zu den Eisenbahnanlagen, Straßenüberführungen zu den Straßenanlagen.“

Begründung

Zur Bereinigung von Streitigkeiten ist diese Klarstellung erforderlich.

7. **Artikel 1 Nr. 7** (§ 15)

a) In Nummer 7 sind folgende Buchstaben aa einzufügen:

„aa) Absatz 2 wird wie folgt ergänzt:

„Im Falle des § 12 Nr. 2 hat jeder Beteiligte seine Erhaltungskosten ohne Ausgleich zu tragen.“

b) in Nummer 7 sind in Buchstabe b (Absatz 4) nach den Worten „Absatzes 2“ die Worte „Satz 1“ einzufügen.

Begründung

Folge der Änderung des § 12 Nr. 2 und der Ergänzung des § 15 Abs. 2.

8. **Artikel 1 nach Nummer 7** (§ 15 a)

Nach Nummer 7 ist folgende Nummer 7 a einzufügen:

„7 a. Nach § 15 wird folgender § 15 a eingefügt:

„§ 15 a

Die Aufwendungen der Beteiligten für Betriebserschwernisse während der Bauzeit zählen nicht zu den Kosten im Sinne dieses Gesetzes.“

Begründung

Bei der Beratung der Ersten Eisenbahnkreuzungsverordnung war es einhellige Meinung, daß die Betriebserschwernisse nicht zu den Baukosten gerechnet werden dürfen. Die Betriebserschwernisse während der Bauzeit an Kreuzungen treffen nämlich auf der Straßenseite wie auf der Eisenbahnseite unbestreitbar nicht die Baulastträger, sondern die Verkehrsunternehmen bzw. die Verkehrsteilnehmer. Deren Mehraufwendung infolge Haltens, Langsamfahrens, Bremsens usw. gehören nicht zu den Baukosten der Beteiligten. Die Ermittlung und Kontrolle der zu berücksichtigenden Mehraufwendungen verursachen überdies erhebliche Verwaltungsarbeit für beide Beteiligten und können Anlaß zu vielen Streitigkeiten geben. Dem Anliegen des EKrG, bauliche Maßnahmen an Kreuzungen möglichst zu fördern und die Verfahren zu vereinfachen, läuft dies zuwider. Da in der Ersten EKrVO eine ausdrückliche Klarstellung unterblieben ist, ist nach der zwischenzeitlichen Entwicklung der Rechtsprechung eine Klarstellung durch Aufnahme in das EKrG erforderlich geworden.

9. **Artikel 1 Nr. 8** (§ 16)

Nummer 8 ist wie folgt zu fassen:

„8. In § 16 Abs. 1 wird Nummer 4 gestrichen; Nummern 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„2. die Berechnung und die Zahlung von Ablosungsbeträgen nach § 14 a Abs. 1 Satz 4 und nach § 15 Abs. 4 näher bestimmt werden;

3. bei neuartigen Anlagen, die nicht von § 14 Abs. 2 erfaßt werden, bestimmt wird, ob sie zu den Eisenbahn- oder zu den Straßenanlagen gehören.“

Begründung

Neufassung von Nummer 2 entsprechend der Regierungsvorlage;

Nummer 3 entspricht der bisherigen Nummer 4; im übrigen Folge der Änderung von § 12 Nr. 2.

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Die Bundesregierung nimmt zu den Änderungsvorschlägen des Bundesrates wie folgt Stellung:

Zu 1.

Nach Ansicht der Bundesregierung ist eine gesetzliche Klarstellung, daß zur Sicherung des Verkehrs an Kreuzungen von Eisenbahn und Straße alle wichtigen Kreuzungen höhenfrei gemacht werden, nicht erforderlich. § 3 EKrG bestimmt bereits ausdrücklich, daß höhengleiche Kreuzungen durch den Bau von Überführungen zu beseitigen sind, wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert. Diese Voraussetzungen treffen auf alle wichtigen Kreuzungen zu.

Was die Aufstellung einer Dringlichkeitsliste anbetrifft, ist im Koordinierungsausschuß für Straßenbauplanung mit den Ländern und der Deutschen Bundesbahn bereits ein Verfahren für die Durchführung einer Erhebung zur Bewertung von Bahnübergängen nach verkehrlicher Dringlichkeit im Jahre 1970 abschließend beraten worden; das Verfahren läuft.

Aus welchen Gründen eine Übernahme sämtlicher Änderungskosten bei Maßnahmen an Bahnübergängen auf den Bund nicht in Betracht gezogen werden kann, hat die Bundesregierung in der Begründung zu dem Gesetzentwurf bereits ausführlich dargelegt. Sie ist insbesondere weiterhin der Ansicht, daß es nicht zweckmäßig wäre, wenn künftig jede finanzielle Verantwortlichkeit der beteiligten Baulastträger bei der Beseitigung von Bahnübergängen fortfallen würde. Es wäre dann nicht mehr gewährleistet, daß die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit beachtet werden.

Zu 2. und 3.

Den Vorschlägen des Bundesrates wird zugestimmt.

Zu 4.

Dem Vorschlag des Bundesrates wird nicht zugestimmt.

Die vorgeschlagene Kostenteilung würde zwar den mit der bisher vorgeschriebenen Aufstellung von Vergleichsentwürfen verbundenen Verwaltungsaufwand und etwaige Schwierigkeiten bei der Berechnung des Vorteilsausgleiches vermeiden. Der Vorschlag verträgt sich jedoch nicht mit dem allen Fällen des § 12 zugrunde liegenden Veranlassungsprinzip und kann daher im Einzelfall zur Benachteiligung eines Beteiligten führen. Nach Auffassung der

Bundesregierung sollte vielmehr durch eine Rechtsverordnung nach § 16 Abs. 1 Nr. 2 EKrG über die Ermittlung der Kosten in vereinfachter Form, die in Vorbereitung ist, zu der erwünschten Verfahrensvereinfachung beigetragen werden.

Zu 5.

Dem Vorschlag des Bundesrates wird nicht zugestimmt.

Der Vorschlag steht im Widerspruch zu der Lastenverteilungsregel des Artikels 104 a Abs. 1 GG, die auch das Bundesverfassungsgericht in seiner Entscheidung vom 15. Juli 1969 zugrunde gelegt hat. Danach kann wegen Fehlens einer Verwaltungsverantwortung des Bundes auch für solche Anschlußbahnen, die unmittelbar mit einem Schienenweg der Deutschen Bundesbahn in Verbindung stehen, der Bund das letzte Kostendrittel für Maßnahmen an Kreuzungen dieser Anschlußbahnen mit Straßen nicht übernehmen.

Zu 6.

Dem Vorschlag des Bundesrates wird mit der Maßgabe zugestimmt, daß es in der vorgeschlagenen Neufassung des § 14 Abs. 3 statt „Berührungsschutzanlagen“ „Schutzerdungsanlagen“ heißt.

Bei den Berührungsschutzanlagen handelt es sich im wesentlichen um erhöhte oder verkleidete Geländer der Straßenüberführungen und um mit der Straßenüberführung fest verbundene Kragplatten. Sie gehören daher nach Auffassung der Bundesregierung eindeutig zu den vom Träger der Straßenbaulast zu erhaltenden Straßenanlagen i. S. des § 14 Abs. 3 EKrG und können nicht, wie vom Bundesrat vorgeschlagen, den Eisenbahnanlagen zugeordnet werden. Die Bundesregierung hält es jedoch im Gegensatz zu ihrer bisherigen Auffassung für zweckmäßig, daß die von den Berührungsschutzanlagen zu unterscheidenden Schutzerdungsanlagen nunmehr ausdrücklich den vom Eisenbahnunternehmer zu erhaltenden Eisenbahnanlagen i. S. des § 14 Abs. 3 EKrG zugeordnet werden, weil die Schutzerdungsanlagen in engem Zusammenhang mit den elektrischen Anlagen der Eisenbahn stehen und ihre Erhaltung daher aus technischen Gründen schon jetzt die Mitwirkung der DB erfordert.

Zu 7. und 9.

Den Vorschlägen des Bundesrates wird nicht zugestimmt.

Da es nach Auffassung der Bundesregierung, wie zu 4. ausgeführt, bei der derzeitigen Gesetzesfassung

des § 12 Nr. 2 bleiben sollte, erübrigen sich die vorgeschlagenen Änderungen der §§ 15 und 16.

Zu 8.

Dem Vorschlag des Bundesrates wird nicht zugestimmt.

Im Gegensatz zu der Begründung der vom Bundesrat vorgeschlagenen neuen Bestimmung treffen etwaige Betriebserschwernde während der Bauzeit an Kreuzungen auf der Eisenbahnseite grundsätzlich das Unternehmen, das die Baulast des Schienenweges trägt; es ist rechtlich das gleiche Unternehmen, dem auch der Eisenbahnbetrieb obliegt (§ 1 Abs. 3 und 6 EKrG). Die vorgeschlagene Bestimmung eines § 15 a geht somit folgerichtig davon aus, daß auf der Eisenbahnseite der Beteiligte (das ist nach § 1 Abs. 6 EKrG das Unternehmen, das die Baulast des Schienenweges der kreuzenden Eisenbahn trägt) Aufwendungen für Betriebserschwernde während der Bauzeit haben kann. Die Tat-

sache, daß auf der Straßenseite der Träger der Baulast der kreuzenden Straße Aufwendungen für Betriebserschwernde grundsätzlich nicht haben wird, weil er für etwaige Betriebserschwernde der Verkehrsteilnehmer auf der Straße während der Bauzeit nicht eintreten muß, darf demgegenüber nicht dazu führen, den auf der Eisenbahnseite Beteiligten mit seinen Aufwendungen für Betriebserschwernde während der Bauzeit aus der Kostenmasse auszuschließen. Zutreffend hat nämlich das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 2. Juli 1969 (VkBf. S. 626) die strittige Frage, ob die Aufwendungen für Betriebserschwernde, die der Eisenbahn bei einer Baumaßnahme nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz erwachsen, zu den Baukosten gehören, bejahend entschieden, weil das Eisenbahnkreuzungsgesetz bezüglich des Umfangs der Kosten in § 12 den adäquat ursächlichen Zusammenhang für wesentlich erklärt hat. Die Bundesregierung vermag daher einer Änderung dieser Rechtslage aus rechtssystematischen und sachlichen Gründen nicht zuzustimmen.