



Stellungnahme der Deutschen Bahn AG

zum **Neunten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften** sowie

zum **Entwurf der Verordnung zur Änderung kreuzungsrechtlicher Vorschriften**



DB-Stellungnahme zur 9. FStrÄndG und Verordnung

1. Einleitung

Es ist zu begrüßen, dass sowohl mit dem Referentenentwurf des „Neunten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften“ (im Folgenden: Referentenentwurf) als auch mit dem Entwurf der „Verordnung zur Änderung kreuzungsrechtlicher Vorschriften“ (im Folgenden: Entwurf Änderungsverordnung), v. a. durch Änderungen im Eisenbahnkreuzungsrecht der Ansatz verfolgt wird, die Vereinfachung von Verwaltungsabläufen bei der Abwicklung von Baumaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen herbeizuführen.

2. Zusammenfassung

Besonders hervorzuheben ist die in dem Entwurf der Änderungsverordnung vorgesehene Erhöhung und Anpassung der bisherigen nicht mehr zeitgemäßen und auskömmlichen Verwaltungskostenpauschale von 10 auf 20 Prozent. Dadurch werden die Kreuzungsbeteiligten animiert, im Rahmen von Baumaßnahmen aktiv mitzuwirken und ihre Anlagen selbst zu planen und die Baudurchführung zu übernehmen, da sie ihre Aufwendungen im Bereich der Planung durch die Erhöhung der Pauschale auskömmlicher selbst mit in die Kostenmasse einbringen können. Hierin liegt zugleich ein Beschleunigungspotential von Maßnahmen, da Konflikte darüber, wer die Planung und Baudurchführung übernimmt und damit mögliche Verzögerungen, vermindert werden. Auch die Zuordnung verschiedener Leistungen zu den Verwaltungs- oder Baukosten und deren Verankerung im Rahmen der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung führt zur Klarheit und vereinfachten Handhabung im Rahmen der Maßnahmen, wodurch ebenfalls Streitpotentiale verringert werden. Insofern beinhalten auch diese klaren Zuordnungen Einsparungen von Zeit- und Verwaltungsaufwand. Es sollte jedoch die Übergangsbestimmung in dem Entwurf der Änderungsverordnung, vor allem für bereits laufende Maßnahmen, erweitert werden. Die Anpassungen in der Ablosungsbeträge-Berechnungsverordnung sind im Wesentlichen zu begrüßen.

Zudem führt die im Referentenentwurf vorgesehene klare hälftige Kostenteilung für Maßnahmen nach § 3 EKrG an Überführungen, wenn an der Kreuzung eine Straße in der Baulast des Bundes beteiligt ist und sich aus dem Verlangen beider Beteiligten der Abbruch und die Errichtung der geänderten Überführung ergibt, zum Wegfall der Erstellung von zeit- und kostenintensiven Mehrfachplanungen - sog. Fiktiventwürfen -. Erfreulich ist auch, dass zur Klarstellung, das Bestehen der Duldungspflicht auch für Maßnahmen nach § 14 EKrG und § 14a EKrG im Gesetz aufgenommen wurde. Die vorgesehene Möglichkeit im § 14a EKrG, dass sich der weichende Beteiligte durch die vertragliche Übertragung aus dem Kreuzungsrechtsverhältnis lösen kann, ist als positiv zu bewerten und ermöglicht, dass nicht mehr benötigte Überführungsbauwerke des weichenden Beteiligten einer anderweitigen Nutzung des bleibenden Beteiligten, z. B. dem Radwegeausbau zugebracht werden können. Zudem ist die Änderung des § 14a Abs. 2 EKrG insofern erfreulich, als dass eine klare Kostenregelung in Bezug auf die Beseitigungspflicht zu weniger Konfliktpotential führt und dadurch auch Rechtsstreitigkeiten vermieden werden können. Allerdings kann dieser Vorteil im Zusammenhang mit höhengleichen Kreuzungen eine Abweichung von der bisherigen hälftigen Kostenteilung nicht rechtfertigen. An höhengleichen Kreuzungen überwiegt die gemeinsame Verantwortlichkeit der Kreuzungsbeteiligten, sodass für diese Fälle eine Sonderregelung erfolgen sollte.

3. Im Einzelnen

Dies vorangestellt, sehen wir folgenden Anpassungsbedarf:

1. Zu Artikel 2 Nummer 2 lit. b) des Referentenentwurfes:

In dem neu vorgesehenen Absatz (2) des § 12 EKrG wird im letzten Halbsatz der Wortlaut „[...] die Erneuerung der Überführung zur Folge hat.“ verwendet. Zur Abgrenzung zum Wortlaut des § 14 EKrG sollte eine andere Begrifflichkeit verwendet werden.

Wir schlagen folgende Formulierung vor:

§ 12 EKrG

(2) „[...] **die Erneuerung den Abbruch der vorhandenen und die Errichtung der geänderten Überführung** zur Folge hat.“

2. Zu Artikel 2 Nummer 5 lit. b) lit. aa) des Referentenentwurfes:

§ 14a Abs. 2 EKrG, der die Beseitigungspflicht im Fall der dauernden Betriebseinstellung der Eisenbahn bzw. der Einziehung der Straße regelt, soll hinsichtlich der Kostenfolge des Eintritts der Beseitigungspflicht Änderungen erfahren. Vorgesehen ist, dass die Beteiligten die Rückbaukosten für die in ihrer Erhaltungslast stehenden Kreuzungsanlagen selbst zu tragen haben.

Eine Ausnahme von dieser Kostenfolge halten wir für höhengleiche Kreuzungen, also der Beseitigung der gesamten Bahnübergangs-Kreuzungsanlagen, für erforderlich. Hier sollten die Beteiligten die Rückbaukosten der gesamten Kreuzungsanlagen nach wie vor hälftig tragen. An Bahnübergängen gehört zu den Eisenbahnanlagen das sowohl dem Eisenbahnverkehr als auch dem Straßenverkehr dienende Kreuzungsstück sowie die Bahnübergangs-Sicherungsanlagen (vgl. § 14 Abs. 2. Nr. 1 EKrG). Somit liegt die Erhaltungspflicht vor allem bei dem Schienenbaulastträger, obwohl die Bahnübergangs-Kreuzungsanlagen der Funktionstüchtigkeit beider Verkehrswege dienen und für diese erforderlich sind. Eine 100-prozentige Tragung der Rückbaukosten würde daher zu einer ungerechtfertigten einseitigen Belastung des Schienenbaulastträgers führen, insbesondere da in jedem Fall - unabhängig davon, wer der weichende Kreuzungsbeteiligte ist - die Kostenlast vornehmlich den Schienenbaulastträger treffen würde. Insbesondere im Hinblick auf die Bahnübergangs-Sicherungsanlagen des kreuzungsbeteiligten Schienenbaulastträgers können Rückbaumaßnahmen nicht nur durch den Wegfall seines eigenen Verkehrswegs verursacht werden. Vielmehr werden diese auch allein durch die Einziehung der Straße des Straßenbaulastträgers als weichender Beteiligter ausgelöst. Somit würde der weichende Straßenbaulastträger am Bahnübergang einen Rückbau dieser Kreuzungsanlagen stets zu Lasten des Schienenbaulastträgers auslösen und bei diesem durchaus eine vorzeitige Investition veranlassen. Im Übrigen wird das Gemeinschaftsverhältnis durch die besondere Verflechtung der Verkehre, die Inanspruchnahme der gleichen Verkehrsfläche und das Dienen der Kreuzungsanlagen für die Funktionstüchtigkeit beider Verkehrswege am Bahnübergang besonders zum Ausdruck gebracht. Daher halten wir es für angemessen, dass die Rückbaukosten weiterhin hälftig von beiden Kreuzungsbeteiligten getragen werden.

Zudem sollte im Wortlaut des § 14a Abs. 2 EKrG die Klarstellung erfolgen, dass die gesetzlich normierte Beseitigungspflicht im Übrigen nur den weichenden Beteiligten treffen kann.

Daher schlagen wir folgende Änderung bzw. Ergänzung vor:

§ 14a EKrG

(2) Der im Zeitpunkt der Einziehung oder dauernden Betriebseinstellung erhaltungspflichtige Beteiligte oder sein Rechtsnachfolger hat **seine** Kreuzungsanlagen auf seine Kosten zu beseitigen, soweit und sobald es die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs auf dem bleibenden Verkehrsweg erfordert. **Abweichend hiervon sind im Fall von höhengleichen Kreuzungen die Kosten für die Beseitigung stets je zur Hälfte zu tragen.**

3. Zu Artikel 2 Nummer 5 lit. f) des Referentenentwurfes:

Der neue § 14a Abs. 5 EKrG sieht in Ergänzung zu der erfreulichen Regelung des neuen § 14a Abs. 3 EKrG (Möglichkeit einer vertraglichen Übertragung der Erhaltungs- und Inbetriebhaltungspflicht bzw. Beseitigungspflicht des weichenden Beteiligten) die entsprechende Beendigung der Verpflichtungen im Rahmen des § 14a EKrG vor. In Übereinstimmung mit den entsprechenden Absätzen bedarf es jedoch der Klarstellung, dass mit den Kreuzungsanlagen jeweils nur die in der Erhaltungspflicht des jeweiligen Kreuzungsbeteiligten gemeint sein können, da sich nur auf diese seine Pflichten beziehen.

Insofern schlagen wir folgende geringfügige Ergänzungen vor:

§ 14a EKrG

(5) Die Verpflichtungen des weichenden Beteiligten aus Absatz 1 und 2 erlöschen, wenn die **in seiner Erhaltungspflicht liegenden Kreuzungsanlagen beseitigt sind** oder eine Vereinbarung hierüber gemäß Absatz 3 getroffen worden ist.

4. Zu Artikel 2 Nummer 13 lit. m) des Entwurfes der Änderungsverordnung:

Wir empfehlen, bei der Regelung zu den Induktionsschleifen die jährlichen Unterhaltungskosten von 0 Prozent beizubehalten. Unserer Meinung nach entstehen bei bodenverlegten Induktionsschleifen keine jährlichen Unterhaltungskosten in Höhe von 1 Prozent der Herstellkosten. Wird bei einer Messung vielmehr festgestellt, dass die Funktionstüchtigkeit nicht gegeben ist, wird die Schleife erneuert. Wartungsarbeiten erfolgen also nicht.

5. Zu Artikel 3 des Entwurfes der Änderungsverordnung:

Wir empfehlen, zur Klarstellung, vor allem im Zusammenhang mit bereits laufenden Maßnahmen, eine eindeutige Abgrenzung zwischen der alten und der neuen Rechtslage zu schaffen und diese im Rahmen der Übergangsbestimmungen festzulegen. In der Änderungsverordnung ist in Bezug auf die 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung bereits eine Übergangsbestimmung für die Anwendung der Regelungen zu den Verwaltungskosten vorgesehen. Diese umfasst die 20 prozentige Verwaltungskostenpauschale und auch die Anlage zu den Verwaltungskosten sowie damit die Zuordnung der entsprechenden Leistungen. Hierbei wird auf den Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung abgestellt. Eine entsprechende Regelung wäre auch für die Anlage zu den Baukosten und deren Zuordnung und zu den Stoffkosten aufzunehmen. Zudem sollte für bereits laufende Maßnahmen, bei denen ein Abschluss der Kreuzungsvereinbarung, obwohl ein solcher angeboten wurde, nicht zustande kam, eine ergänzende Regelung getroffen werden. Damit eine Gleichbehandlung zu den bereits laufenden Maßnahmen mit abgeschlossener Kreuzungsvereinbarung

gewährleistet ist, sollte auf einem den Abschluss der Kreuzungsvereinbarung vergleichbaren Zeitpunkt abgestellt werden.

Wir schlagen daher folgende Ergänzung zum Entwurf der Änderungsverordnung vor:

Artikel 3 – Übergangsbestimmung:

Artikel 1 **Nummer 3 lit. a). und lit. c)**, **Artikel 1 Nummer 4**, **Artikel 1 Nummer 5**, **Artikel 1 Nummer 6** und Artikel 2 kommen nicht zur Anwendung für Maßnahmen, über die die Beteiligten nach § 1 Absatz 6 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes eine Vereinbarung **nach § 5 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes** getroffen haben **beziehungsweise hätten treffen können**.