



DStGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Marienstraße 6
12207 Berlin

Telefon: 030-77307-0
Internet: www.dstgb.de
E-Mail: dstgb@dstgb.de

22. Dezember 2020

Stellungnahme zum Entwurf des Neunten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften (9. FStrÄndG) sowie zum Entwurf der Verordnung zur Änderung kreuzungsrechtlicher Vorschriften

Grundlegende Anmerkungen

Wir begrüßen den vorgesehenen Ansatz, den Ausbau der Radinfrastruktur auch im Zuge von Kreuzungsmaßnahmen zu unterstützen. Dies kommt einer Forderung der Städte und Gemeinden entgegen und unterlegt den politischen Willen, den Radverkehr vor dem Hintergrund der Erreichung der Klimaziele der Bundesregierung zu stärken. Die Kommunen nehmen beim Ausbau der Radinfrastruktur eine Schlüsselrolle ein. Sie stehen trotz vielerorts angespannter Haushaltslage vor enormen Infrastrukturinvestitionen für den Radverkehrsausbau in Stadt und Land.

Die Relevanz des Themas hat auch die Verkehrsministerkonferenz erkannt und den Bund in ihrem Beschluss vom 14./15. Oktober 2020 (Beschlusspunkt 6.2) gebeten, den Radverkehr bezüglich des Baus von Brücken und Unterführungen bei Kreuzungen von Radwegen mit Bundeseisenbahnen, Bundeswasserstraßen und Bundesfernstraßen zu fördern und die Bau- lastträger hierbei finanziell zu entlasten.

Aus unserer Sicht wäre aus vorgenannten Gründen eine vollständige Einbeziehung der Radinfrastruktur in die Kostenmasse von Kreuzungsmaßnahmen sachgerecht. Es besteht dringender Bedarf, zeitgemäße Maßnahmen, die zu einem verbesserten Verkehrsfluss und zur Verkehrsverlagerung zugunsten des Umweltverbunds und zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor beitragen auch im Eisenbahnkreuzungsgesetz zu berücksichtigen.

Auch bei der Erneuerung von Überführungen entstehen erhebliche Kosten für die Kommunen, die leider nicht unter die Kostenteilung nach § 13 EKrG zwischen Bund, Ländern und Eisenbahn des Bundes fallen. Besonders betroffenen Städten und Gemeinden entstehen in diesem Zusammenhang kaum leistbare, häufig siebenstellige Kosten. Gerade Kommunen mit großen Eisenbahnknotenpunkten sind besonders stark betroffen. Wir plädieren daher für

eine über den Verordnungsentwurf hinausgehende Entlastung der kommunalen Kostenbeteiligung auch in § 12 EKrG.

Hinweise zu einzelnen Änderungen – Entwurf des Neunten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften (9. FStrÄndG)

Artikel 2, Nummer 3 – Entlastung der Kommunen bei Maßnahmen an Bahnübergängen mit nichtbundeseigenen Eisenbahnen

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Regelung wird ausdrücklich begrüßt. Nach der entsprechenden Regelung für Eisenbahnen des Bundes bedarf es auch einer kommunalfreundlichen Regelung für die nichtbundeseigenen Bahnen. Wir halten eine Aufteilung der Kosten ohne kommunalen Anteil vor dem Hintergrund der Haushaltsbelastung vieler Städte und Gemeinden und zur zügigen Beseitigung höhengleicher Kreuzungen für notwendig. Durch Kreuzungsmaßnahmen entlang von Bahnstrecken mit nichtbundeseigenen entstehen nach Rückmeldungen aus der Mitgliedschaft Kosten im sechs- bis sogar siebenstelligen Bereich, welche für viele Kommunen kaum zu stemmen sind. Konkrete Beispiele hatten wir mit Schreiben vom 29.10.2020 übermittelt.

Artikel 2 Nummer 7 – Bau und Ausbau kommunaler Radwege im Zuge von Kreuzungsmaßnahmen

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Neufassung des § 17 EKrG wird grundsätzlich begrüßt. Maßnahmen wie der Radwegebau fallen bislang nicht in die kreuzungsbedingte Kostenmasse. Konkrete Beispiele hierzu hatten wir mit Schreiben vom 29.10.2020 übermittelt.

§ 17 EKrG beinhaltet keinen Rechtsanspruch auf einen Zuschuss und stellt lediglich eine Projektförderung in Aussicht. Die Voraussetzung bilden die am 31.12.2020 außer Kraft tretenden EKrG-Richtlinien nach Ziffer VI. Die EKrG-Richtlinien sollten entsprechend überarbeitet werden.

Für den Ausbau der Radinfrastruktur sollten auch Maßnahmen erfasst werden, die bereits begonnen wurden, wo jedoch noch keine Schlussrechnung vorliegt.

Die Gewährung von Zuschüssen nach § 17 EKrG wird in den EKrG-Richtlinien bislang dahingehend eingeschränkt, dass die Leistungskraft des Kreises bzw. der Gemeinde unter dem Durchschnitt der übrigen Kreise bzw. Gemeinden des Landes liegt. Vor dem Hintergrund des Ziels des Bundes, den Radverkehr zu stärken und ein Umsteigen auf diese umweltfreundliche Art der Fortbewegung zu erleichtern, sollte diese Abstufung nach Steuerkraft nicht angewendet werden. Letztlich wird zudem die Steuerkraft der Gemeinden wiederum durch Kreisumlage etc. geschmälert.

In der Praxis kommt den bisherigen Möglichkeiten nach § 17 noch wenig Relevanz zu. Wir regen an zu prüfen, ob die Förderung mit dem neuen Bundesförderprogramm zum Ausbau der Radinfrastruktur verbunden werden kann. Somit könnte das finanziell hinterlegte Instrument auch bei Maßnahmen an Überführungen nach § 12 EKrG zum Einsatz kommen.

Eine Trennung bei der Förderung im Rahmen von Maßnahmen nach § 12 und § 13 EKrG erscheint für unsere Mitglieder kompliziert, weswegen angeregt wird, eine Einbeziehung auch der Maßnahmen nach § 13 zu prüfen.

Wir plädieren zudem dafür, auch Erhaltungsmaßnahmen in die Förderfähigkeit aufzunehmen.

Artikel 3 – Übergangsbestimmung

Als Zeitpunkt für die Anwendung der neuen Kostenteilung nach Artikel 2 Nummer 3 schlagen wir vor, auf die Fälligkeit des für die Bauleistung entstandenen Vergütungsanspruchs abzustellen. Entsprechend sollte die Regelung auch die Grunderwerbskosten erfassen, welche den Kreuzungsbeteiligten nach Inkrafttreten der Gesetzesänderung entstehen (Fälligkeit des Kaufpreises gemäß notariellem Kaufvertrag).

Dies entspräche der jüngsten Regelung für Kreuzungsvereinbarungen mit bundeseigenen Bahnen, welche bereits vor der letzten Novelle des EKrG geschlossen wurden. Somit könnten mit Blick auf die angespannte Haushaltslage der Kommunen dann auch bereits laufende Maßnahmen mit nichtbundeseigenen Bahnen von der neuen Regelung erfasst werden.

Hinweise zu einzelnen Änderungen – Entwurf der Verordnung zur Änderung kreuzungsrechtlicher Vorschriften

Artikel 1, Nummer 4 – Anhebung der Verwaltungskostenpauschalen

Die Regelung wird begrüßt. Auch die vorgesehene Beibehaltung der pauschalisierten Berechnung anstelle einer Spitzabrechnung erscheint aus Gründen der Aufwandseffizienz angebracht.

Artikel 2, Nummer 6 – Korrekturfaktor bei vorzeitiger Ersatzinvestition

Die Regelung erscheint angemessen, um insbesondere die in der Begründung genannte unverhältnismäßige Belastung der betroffenen Kommunen zu verringern.

Grundsätzlich plädieren wir jedoch für einen Weg, der eine komplette Aufhebung der kommunalen Kostenbeteiligung auch in § 12 EKrG ermöglicht.

Weiterer Änderungsbedarf

Unterhaltungskosten für Überführungsbauwerke in kommunaler Baulast

Eine weitere finanzielle Herausforderung für einige Kommunen entsteht durch hohe Unterhaltungskosten für Überführungen in kommunaler Baulast. So fallen beispielsweise nur 20 Jahre nach der Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke München-Nürnberg in diversen bayrischen Kommunen nun übermäßige Instandhaltungskosten an. Die betroffenen Städte- und Gemeinden müssen im Rahmen notwendiger Unterhaltungsmaßnahmen der Bauwerke auch für die Kosten bei der Bahn aufkommen, welche durch Streckensperrungen und Umleitungen des Bahnverkehrs in Folge der Instandhaltungsmaßnahmen entstehen. Dies erscheint unverhältnismäßig.