

**Stellungnahme zur Verbändeanhörung zu 9. FStrÄndG und Verordnung – hier zu EKrG usw.**

**Frist 30.12.2020**

Stand 29.12.20

**Stellungnahme des Verbands Deutscher Eisenbahn-Ingenieure (VDEI) zu**

- 1.) dem Entwurf des Neunten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften (9. FStrÄndG) (hier auch des Eisenbahnkreuzungsgesetzes EKrG) sowie
- 2.) dem Entwurf der Verordnung zur Änderung kreuzungsrechtlicher Vorschriften

Aus Sicht des Verbands der Eisenbahningenieure Deutschland (VDEI) ist die vorliegende Gesetzes- bzw. Verordnungsänderung ein wichtiger Schritt zur Vereinfachung des Kreuzungsrechtes.

Der VDEI nimmt in dieser Stellungnahme Bezug auf die die Eisenbahn betreffenden Themen. Grundsätzlich begrüßt der VDEI die Intention des Gesetzgebers, die inzwischen überaus umfangreichen Regelungen des Eisenbahnkreuzungsrechtes etwas zu vereinfachen und auch die kommunalen Straßenbaulastträger zu entlasten.

**1.) Zum Entwurf des Neunten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften:**

Im Folgenden nimmt der VDEI zu einzelnen Teilen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) Stellung und bittet diese Anmerkungen in das weitere Gesetzgebungsverfahren einfließen zu lassen.

**Zu Artikel 2 - Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes:**

**Zu Artikel 2, zu 3.**      *Zitat: § 13 wird wie folgt geändert:*

*Nach Absatz 2 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:*

*„Bei Kreuzungen einer nichtbundeseigenen Eisenbahn mit einer kommunalen Straße trägt das Land, in dem die Kreuzung liegt, zwei Drittel und die nichtbundeseigene Eisenbahn ein Drittel der Kosten.“*

Die Tendenz dieser Kostenregelung zu Vereinfachungen und Beschleunigungen von Maßnahmen an Bahnübergängen ist grundsätzlich zu begrüßen. Diese Regelung stellt eine Angleichung der Regelungen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen an die bereits bestehende Regelung für Bundeseigene Eisenbahnen des § 13 Absatz 2, Satz 1 dar.

Allerdings erfährt hier der Träger der Baulast einer öffentlichen Straße eine deutliche Bevorzugung vor dem Träger der Baulast einer öffentlichen Eisenbahn.

Begründung: Die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen brauchen für die Erfüllung ihrer Aufgaben genauso Zuwendungen wie die Eisenbahn des Bundes. Insoweit stellt diese Regelung, da die Kosten für das Eisenbahndrittel aus den Eigenmitteln der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen entnommen werden müssen bzw. nur teilweise über sehr aufwändige Bezuschussungen

refinanziert werden können, immer noch eine unnötige Härte für die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen und damit eine Bevorzugung der Straße dar. Die vorgeschlagene Gesetzesregelung weist daher im Hinblick auf eine Energie, Verkehrs- und Klimawende, sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit einen noch nicht ausreichenden Ansatz aus.

Der VDEI schlägt daher alternativ folgende vereinfachende und maßnahmenbeschleunigende Einfügung vor:

**„Bei Kreuzungen einer nichtbundeseigenen Eisenbahn mit einer kommunalen Straße trägt das Land, in dem die Kreuzung liegt, die Kosten der Maßnahme.“**

**Zu Artikel 2, zu 5. Zitat: § 14a wird wie folgt geändert: „.....“**

In der Praxis ergab der § 14a mit seinen Regelungen zur Betriebseinstellung von Eisenbahnen und zum Rückbau von Anlagen häufig Diskussionsbedarf. Insoweit ist auch hier der Ansatz, die Regelung zu entschlacken und zu vereinfachen, zu begrüßen.

Allerdings wird durch die beabsichtigte Neuregelung der Gedanke des gemeinsamen Interesses der Kreuzungspartner verlassen. Es steht zu befürchten, dass der Partner, egal ob auf Seiten der Straße oder der Schiene, immer die Maximalforderung stellt. Dies sollte im erforderlichen Maß beschränkt werden.

Der VDEI schlägt daher folgende klarstellende Einfügung vor:

Im neuen Absatz 2 erfolgt ein Einschub der Worte „oder Teile davon“ nach dem Wort Kreuzungsanlagen. Der neue Absatz 2 des § 14a würde demnach lauten:

„(2) Der im Zeitpunkt der Einziehung oder dauernden Betriebseinstellung erhaltungspflichtige Beteiligte oder sein Rechtsnachfolger hat Kreuzungsanlagen oder Teile davon auf seine Kosten zu beseitigen, soweit und sobald es die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs auf dem bleibenden Verkehrsweg erfordert.“

**Zu Artikel 2, zu 6 b. Zitat: § 15 wird wie folgt geändert:**

*Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:*

*„Im Fall des § 12 Absatz 2 hat jeder Beteiligte seine Erhaltungs- und Betriebskosten ohne Ausgleich zu tragen.“*

Diese Maßgabe zu Maßnahmen an Überführungen nach §3 EKrG ist außerordentlich zu begrüßen. Die Ermittlung dieser Ablösungsbeträge erfordert umfangreiche verwaltungsaufwändige Fiktiventwürfe, deren Ergebnisse aufgrund der Kostenteilungen nochmals entsprechend abgemindert werden.

Jedoch ist es im Regelfall so, dass die Kostentragungen bei Maßnahmen nach § 3 mit der Kostenfolge des § 12 Absatz 2 zumeist Kostenteilungen zwischen 45 % zu 55% bis zu einer fast hälftigen Teilung ergeben.

Der VDEI schlägt daher folgende Prüfung zu §12 Absatz 2 vor:

Es wäre zu hinterfragen, ob die umfangreichen Ermittlungen zu den Kostenteilungen künftig erforderlich bleiben müssen und die Kosten der Maßnahme zu §12 Absatz 2 zur Vereinfachung hälftig geteilt werden sollten.

**Zu Artikel 2, zu 7. Zitat: In § 17 sind die Wörter „der Beseitigung von Bahnübergängen und für sonstige“ durch die Wörter „des Baus und des Ausbaus kommunaler Radwege sowie sonstiger“ zu ersetzen.**

Der Zusammenhang dieser Änderung mit dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ist nicht klar.

Wenn im Sinne einer zu begrüßenden Strategie, den Ausbau von Radwegen zu fördern, parallel zu bestehenden Straßen Radwege gebaut werden und in diesem Zusammenhang die

Bahnübergänge anzupassen sind, dann greifen hierfür die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes.

Der VDEI sieht die bisherige Regelung im Zusammenhang mit der leider immer noch sehr hohen Anzahl an Unfällen an Bahnübergängen. Insofern ist es eine besonders zu fördernde Aufgabe, Bahnübergänge zu beseitigen.

Dieses eminent wichtige Thema „Förderung der Beseitigung von Bahnübergängen“ sollte daher nicht aus dem Kontext Eisenbahnkreuzungsgesetz herausgelöst werden.

#### **Ansatz des VDEI zur Verwaltungsvereinfachung bei Bahnübergangsbeseitigungen:**

Über die bisherigen Regelungen hinaus vertritt der VDEI die Auffassung, dass die Beseitigung von höhengleichen Kreuzungen öffentlicher Straßen, Wege und Plätze mit Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, eine wesentlich zu verstärkende Strategie sein sollte. Die bisherigen Kostenteilungen führen zusammen mit den Förderungen nach GVFG und der Förderung der Eisenbahnen des Bundes dazu, dass am Ende der Bund rund 90 % der Kosten (je nach Höhe GVFG) zu tragen hat. Es wäre daher durchaus sinnvoll, wenn die sehr langwierigen Gespräche zu Förderungen und Kostenteilungen und die aufwendigen Genehmigungsprozesse durch eine 100%ige Kostentragung des Bundes mit einer Genehmigungsstufe z.B. beim BMVI ersetzt werden würden.

#### **2.) zum Entwurf der Verordnung zur Änderung kreuzungsrechtlicher Vorschriften:**

Der VDEI begrüßt auch hier die Intention des Ordnungsgebers, das überaus verwaltungsaufwändige Verordnungswerk zu vereinfachen.

Im Folgenden nimmt der VDEI zu einzelnen Teilen der Verordnung wie folgt Stellung und bittet diese Punkte aufzunehmen:

#### **Zu Artikel 1, Änderung der Verordnung über die Kosten von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz:**

**Zu Artikel 1, zu 5.,** Anlage 1, Zeile 27 bitten wir den Text *Zitat: "Sicherung bzw. Absperrung der Anlage bis zur Inbetriebnahme"* abzuändern in

**"Sicherung bzw. Absperrung der Anlage bis zum Baustellenende der Kreuzungsmaßnahme".**

Begründung: Die Inbetriebnahme von Kreuzungsanlagen liegt häufig wesentlich vor deren Baustellenende.

#### **Zu Artikel 2, Änderung der Verordnung zur Berechnung von Ablösebeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung – ABBV)**

**Zu Artikel 2, zu 6.,** *Zitat: Nach Kapitel 2.5 der Anlage zu § 2 Abs. 1 wird folgendes Kapitel 2.6 eingefügt:*

*„2.6 Verlängerte theoretische Nutzungsdauer*

*Die verlängerte theoretische Nutzungsdauer berücksichtigt die vorzeitige Erneuerung der baulichen Anlage durch die Änderung des Beteiligten, der nicht zur Erhaltung verpflichtet ist. Die verlängerte theoretische Nutzungsdauer ist zu ermitteln nach der Formel:*

$$m_v = m \cdot 1,1$$

*Die verlängerte theoretische Nutzungsdauer ist auf volle Jahre kaufmännisch zu runden.“*

Der VDEI schlägt vor, dass die Formel  $mv = m \cdot 1,1$  nochmals überprüft werden sollte. Begründung: Bei der in Aussicht genommenen Änderung von nur 10 % ergeben sich keine signifikanten Veränderungen der Zahlungen.

**Zur Anlage zur ABBV (§ 2 Absatz 1), Kapitel 1, 1.14:**

Hinweis: Oberleitungsmasten haben bei guter Pflege eine Nutzungsdauer, die 60 Jahre deutlich übersteigt.

**Zur Anlage zur ABBV (§ 2 Absatz 1), Kapitel 1, 1.5 und 1.14:**

Hinweis: Weiterhin sollten Pylone nicht den Unterbauten, sondern den Überbauten zugeordnet werden, da die Erfahrung zeigt, dass gerade diese Bauteile durch die Streusalzexposition ähnliche Lebensdauern wie Überbauten, nicht jedoch wie Unterbauten haben. Im Sinne der Nachhaltigkeit sind die Intentionen der Verordnung bzw. die Eingangsgrößen zu hinterfragen. Die Neuregelungen sollen offensichtlich die von Elektrifizierungsvorhaben betroffenen, zumeist mit leeren Kassen gesegneten kommunalen Straßenbaulastträger entlasten.

Nun ist es regelmäßig der Fall, dass Straßenbrücken nach deutlich kürzeren Zeiten das Ende der Nutzungsdauer erreichen. Dies steht im Zusammenhang mit den erhöhten Gewichten der Lastkraftwagen, dem hohen Schwerverkehrsanteil und der Salzexposition der Infrastruktur. Eine Verlängerung der theoretischen Nutzungsdauer ist aus dieser Sicht nicht geboten. Es wäre im Gegenteil sinnvoller, die Kommunen bei der regelgerechten Erhaltung ihrer Bauwerke finanziell zu unterstützen, so dass die Bauwerke auch die angestrebten hohen Nutzungsdauern erreichen.

**Allgemeines und grundsätzliches zur betreffenden Gesetzes- und Verordnungsanpassung:**

Im Eisenbahnkreuzungsgesetz (siehe EKrG §14) und in der „Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeiträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (ABBV)“, insbesondere Kap. 3.8 und 3.8.1. bis 3.8.3. der Anlage (zu § 2 Absatz 1 der ABBV) sowie den Tabellen dieser Anlage ist außerdem das Wort „Unterhaltung“ durch "Instandhaltung" zu ersetzen. Nach DIN 31051 und DIN EN 13306 ist der Begriff der Instandhaltung umfassend, so dass der für Anlagen veraltete Begriff der Unterhaltung aus Gründen der Klarheit künftig entfallen sollte.