

Entwurf des Neunten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften (Stand: 16.12.2020)

6. Januar 2021

Zu Artikel 1:

Wir regen an, im Änderungsbefehl die Wörter „Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1528)“ durch die Wörter „Artikel 2a des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694)“ zu ersetzen.

Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b:

Unter Hinweis auf § 12 FStrG regen wir an, den Änderungsbefehl zu korrigieren.

Zu Artikel 2:

Für das Eisenbahnkreuzungsgesetz kursieren unterschiedliche Abkürzungen wie z. B. EBKrG (juris), EKrG (vorliegender Entwurf), EBKreuzG, EKreuzG oder KreuzG. Vor diesem Hintergrund regen wir an, den Titel des Eisenbahnkreuzungsgesetzes mit einer amtlichen Abkürzung zu versehen.

Zu § 13 Abs. 1 Satz 2 EBKrG:

Unter Hinweis auf die Diktion des Allgemeinen Eisenbahngesetzes regen wir an, die Wörter „nicht-bundeseigenen“ durch das Wort „nichtbundeseigenen“ zu ersetzen.



Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37–39
50672 Köln
T 0221 57979-0
F 0221 57979-8000

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Commerzbank Köln
IBAN DE13 3704 0044 0130 0227 00
SWIFT-BIC COBADEFF

Sparkasse KölnBonn
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58
SWIFT-BIC COLSDE33

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West



Zu Artikel 2 Nr. 3:

Wir regen an, den Änderungsbefehl um folgenden Satz zu ergänzen:

„Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.“

Zu § 14a Abs. 2 EBKrG-E:

§ 14a Abs. 2 EBKrG sieht vor, dass die Beteiligten die Kosten für die Beseitigung von Kreuzungsanlagen nach Einziehung einer Straße oder dauernder Betriebseinstellung einer Eisenbahnstrecke je zur Hälfte zu tragen haben. Künftig soll der gemäß § 14 EBKrG erhaltungspflichtige Baulasträger diese Kosten alleine tragen. Die bisher geltende hälftige Kostenteilung entfällt (Begründung Seite 12).

Wir halten es für angezeigt, der Unterscheidung zwischen höhengleichen und nicht höhengleichen Kreuzungen besser Rechnung zu tragen. Letztere zeichnen sich an der Kreuzungsstelle durch je einen eigenständigen Verkehrsweg der Kreuzungsbeteiligten aus. Die beiden Verkehrswege sind weitgehend autonom und dienen jeweils nur dem betreffenden Verkehrsträger. Hier wäre es sachgerecht, wie vorgesehen dem jeweils weichenden Beteiligten die Kosten der Beseitigung seiner Kreuzungsanlagen vollumfänglich anzulasten.

Im Gegensatz dazu verflechten höhengleiche Kreuzungen die beiden Verkehrswege an der Kreuzungsstelle unmittelbar miteinander und nehmen ihnen punktuell die Selbstständigkeit: Beide Verkehrsträger nutzen dieselbe Verkehrsfläche. Die Kreuzungsanlagen respektive die Sicherungseinrichtungen dienen beiden Verkehrsträgern gleichermaßen.

Ihre gleichberechtigte Nutzung macht die Kreuzung zu einer Gemeinschaftsanlage. Dies legt es nahe, die Kosten der Beseitigung der Gemeinschaftsanlage beiden Partnern wie bisher zu gleichen Teilen anzulasten.

Anderenfalls sähen wir die Eisenbahnen benachteiligt: An Bahnübergängen gehören zu den Eisenbahnanlagen das sowohl dem Eisenbahnverkehr als auch dem Straßenverkehr dienende Kreuzungsstück, ferner die Schranken, Warnkreuze (Andreaskreuze) und Blinklichter sowie andere der Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs dienende Eisenbahnzeichen und -einrichtungen (§ 14 Abs. 2 Nr. 1 EBKrG). Die Eisenbahnanlagen dienen also ganz wesentlich auch dem kreuzenden Verkehrsträger Straße. Hier wäre es unbillig, wenn die Eisenbahnen allein auf ihre Kosten Anlagen beseitigen müssten, die in gleicher Weise auch dem kreuzenden Verkehrsträger zugutekamen.

Dies wirkte sich besonders frappierend im Falle der Einziehung einer Straße aus: Der Träger der Straßenbaulast wäre als weichender Beteiligter Auslöser einer Beseitigungspflicht allein zu Lasten der Eisenbahn, welche die Baulast des Schienenweges trägt. Er hätte in der Vergangenheit von den Vorteilen der Eisenbahnanlagen profitiert, bliebe aber von den Kosten ihrer Beseitigung verschont. In diesem Zusammenhang gilt es in Erinnerung zu rufen, dass die Unterscheidung zwischen Eisenbahnanlagen und Straßenanlagen in § 14 EBKrG nicht zur Ausdifferenzierung der Kostenlast erfolgte, sondern allein der Schaffung klarer Verantwortlichkeiten für die Sicherheit der Kreuzung diene.

Zur Austarierung des aufgezeigten Wertungswiderspruchs regen wir an, § 14a Abs. 2 EBKrG-E etwa um folgenden Satz 2 zu ergänzen:

„Abweichend von Satz 1 haben die Beteiligten die Kosten der Beseitigung eines Bahnübergangs je zur Hälfte zu tragen.“

Ergänzend regen wir an, § 14a Abs. 2 (Satz 1) EBKrG-E zu präzisieren. Dort heißt es, der erhaltungspflichtige Beteiligte „hat Kreuzungsanlagen zu beseitigen.“ Es könnte das Missverständnis auftreten, dass er auch Kreuzungsanlagen des anderen Kreuzungsbeteiligten zu beseitigen haben könnte.

Ausweislich der Begründung (Seite 12) lässt sich der Rückbau „ohne weiteres der Erhaltungslast nach § 14 EKrG zuordnen.“ Wird der Rückbau der Erhaltungslast nach § 14 EBKrG zugeordnet, muss er folgerichtig auch durch die Erhaltungslast begrenzt werden. § 14a Abs. 2 (Satz 1) EBKrG-E sollte daher beispielsweise wie folgt ergänzt werden:

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

Zu § 14a Abs. 5 EBKrG-E:

Anknüpfend an die vorstehenden Ausführungen regen wir an, § 14a Abs. 5 EBKrG-E analog wie folgt zu präzisieren:

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

Wir regen weiter an, das Wort „beseitigt“ durch das Wort „beseitigt“ zu ersetzen.

Zu § 17 EBKrG-E:

Nach § 1 Abs. 1 EBKrG gilt dieses Gesetz für Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen. Es dient ersichtlich dem Zweck, die Kreuzung zweier unterschiedlicher Verkehrsträger und die Rechtsverhältnisse der Kreuzungsbeteiligten (§ 1 Abs. 6 EBKrG) zu regeln. Im Fokus steht dabei insbesondere die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs. Folgerichtig erlaubt § 17 EBKrG nur Zuschüsse, die sich im Rahmen des Gesetzeszwecks bewegen („zur Förderung der Beseitigung von Bahnübergängen und für sonstige Maßnahmen nach den §§ 2 und 3“).

Soweit jetzt Zuschüsse zur Förderung „des Baus und des Ausbaus kommunaler Radwege“ sollen gewährt werden können, um die „Jahresemissionsmengen im Verkehrssektor nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz“ (Begründung Seite 13) einhalten zu können, dürfte es sich im Rahmen dieses Gesetzes um eine zweckwidrige und damit unstatthafte Verwendung öffentlicher Mittel handeln. Die (Steuer-) Gelder kämen nicht mehr der Kreuzung zweier unterschiedlicher Verkehrsträger und auch nicht mehr der Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs an der Kreuzungsstelle zugute. Der Bau und der Ausbau kommunaler Radwege gingen insbesondere über die bloße Beseitigung einer Kreuzung deutlich hinaus. Es handelt sich um ein aliud.

Ob schließlich ein Bundeszuschuss für den im Regelfall wenige Meter breiten Kreuzungsbereich die Entscheidungsfreudigkeit einer Kommune für den Bau ei-

nes vernünftigerweise mehrere Kilometer langen Radweges entscheidend beflügelt, darf bezweifelt werden. Wir regen daher an, die beabsichtigte Änderung des § 17 EBKrG nochmals kritisch daraufhin zu überdenken, ob es sich bei Lichte besehen nicht um eine angreifbare Förderung kommunaler Infrastruktur durch den Bund handeln.

Nicht nachvollziehen können wir, dass „§ 17 EKrG mit dem Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 433) seine Bedeutung für die Beseitigung von Bahnübergängen verloren hat“ (Begründung Seite 13). Wir halten Zuschüsse zur Förderung der Beseitigung von Bahnübergängen und für sonstige Maßnahmen nach den §§ 2 und 3 EBKrG keineswegs für obsolet. Aus diesem Grunde kommt eine Förderung des Baus und des Ausbaus kommunaler Radwege keinesfalls ersatzweise, sondern allenfalls zusätzlich in Betracht. Wir bitten daher, § 17 EB-KrG etwa wie folgt zu fassen:

„Zur Förderung der Beseitigung von Bahnübergängen und für sonstige Maßnahmen nach den §§ 2 und 3 soll die Anordnungsbehörde den Beteiligten Zuschüsse gewähren. Daneben können auch Zuschüsse für den Bau und den Ausbau kommunaler Radwege gewährt werden.“

Zur Begründung Seite 7 Absätze 4 und 5:

Dass die hier beabsichtigten Änderungen kreuzungsrechtlicher Vorschriften messbare „Auswirkungen auf den Bereich Adipositasquote von Jugendlichen (Indikator 3.1 e) und Erwachsenen (Indikator 3.1 f) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie“ haben werden, darf bezweifelt werden. Ebenso theoretisch mutet es an, dass die hier beabsichtigten Änderungen kreuzungsrechtlicher Vorschriften sich wahrnehmbar „auf den Bereich Emissionen von Luftschadstoffen (Indikator 3.2.a) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie“ sowie „auf den Bereich Treibhausgasemissionen (Indikator 13.1. a der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie)“ auswirken sollen. Die getätigten Aussagen sollten in die Evaluierung (Begründung Seite 10) einbezogen werden.

Zur Begründung Seite 10 Absatz 1:

Eine Evaluierung erst nach einem Jahrzehnt liegt weit außerhalb der Üblichkeit. Wir regen an, eine Evaluierung in spätestens fünf Jahren durchzuführen.