Deutscher Bundestag **Drucksache 19/27660**

19. Wahlperiode 17.03.2021

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen

A. Problem und Ziel

Bei Investitionen bzw. Ersatzinvestitionen in Kreuzungsbauwerke im Zuge öffentlicher Straßen und Eisenbahnstrecken werden mögliche Synergien für die Verbesserung der Mobilität auf beiden sich kreuzenden Verkehrswegen gegenwärtig nicht vollständig ausgeschöpft, da die gesetzliche Finanzierungsverantwortung insbesondere für kommunale Baulastträger zu wenig Anreize dafür schafft, gemeinsame Maßnahmen zu planen. Durch die Anpassung fernstraßen- und eisenbahnrechtlicher Bestimmungen sollen kommunale Haushalte entlastet und damit die Investitionsbedingungen insbesondere für den Ausbau kommunaler Radwege verbessert werden. Eine attraktive Infrastruktur für den Radverkehr kann dessen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen steigern und einen Beitrag zur Einhaltung der Jahresemissionsmengen im Verkehrssektor auf der Grundlage des Bundes-Klimaschutzgesetzes leisten.

B. Lösung

Durch die Entlastung der Kommunen von Finanzierungsbeiträgen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz werden Investitionen in die Infrastruktur für den Radverkehr sowie in das Schienennetz beschleunigt. Zu diesem Zweck enthält der Gesetzentwurf weitere Regelungen zur Vereinfachung der Verwaltungsabläufe bei der Abwicklung von Baumaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch den Gesetzentwurf entstehen zusätzliche jährliche Haushaltsausgaben für den Bund in Höhe von 9,5 Mio. Euro und für die Länder in Höhe von 2,2 Mio. Euro. Die Finanzierung der zusätzlichen jährlichen Haushaltsausgaben des Bundes erfolgt durch Einsparungen im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes.

juris Lex QS
28042024 ()

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Der Gesetzentwurf verursacht keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch den Gesetzentwurf wird die Wirtschaft in Höhe von rund 24 000 Euro pro Jahr entlastet.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch den Gesetzentwurf wird die Verwaltung auf Bundesebene in Höhe von rund 16 000 Euro pro Jahr belastet. Die Verwaltung auf Landes- bzw. Kommunalebene wird in Höhe von 34 000 Euro pro Jahr belastet.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen nicht.

juris Lex QS
28042024 ()

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 17. März 2021

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes
und des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 1001. Sitzung am 5. März 2021 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

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

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

juris Lex QS
28042024 ()

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen

Vom ...

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

Artikel 1

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Dem § 12 Absatz 3 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 2a des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694) geändert worden ist, wird folgender Satz angefügt:

„Bei Kreuzungen mit einer kommunalen Straße sind Vorteile, die dem Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraße durch die Änderung nach Satz 1 erwachsen, auszugleichen.“

Artikel 2

Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 433) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 5 Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „nach Maßgabe des § 13 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2“ durch die Wörter „nach Maßgabe des § 13 Absatz 1 Satz 2 oder Absatz 2“ ersetzt.
2. § 12 wird wie folgt geändert:
   a) Der Wortlaut wird Absatz 1.
   b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

      „(2) Im Fall des Absatzes 1 Nummer 2 werden die Kosten ohne Vorteilsausgleich hälftig geteilt, wenn die Überführung der Kreuzung einer Eisenbahn des Bundes mit einer Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes dient und beide Beteiligten eine Änderung verlangen, die die Erneuerung der Überführung zur Folge hat, oder sie im Fall einer Anordnung eine solche Änderung hätten verlangen müssen.“
3. Nach § 13 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.“
4. Dem § 14 wird folgender Absatz 4 angefügt:

   „(4) Die Beteiligten haben Maßnahmen nach Absatz 1 zu dulden.“
5. § 14a wird wie folgt geändert:
   a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „wie bisher“ gestrichen.
   b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
      aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Kreuzungsanlagen“ die Wörter „auf seine Kosten“ eingefügt.
      bb) Die Sätze 2 bis 4 werden aufgehoben.

juris Lex QS
28042024 ()

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Verpflichtungen gemäß den Absätzen 1 und 2 kann der weichende Beteiligte vertraglich auf den bleibenden Beteiligten gegen Erstattung der Rückbaukosten übertragen.“

d) Nach Absatz 3 werden die folgenden Absätze 4 und 5 eingefügt:

„(4) Die Beteiligten haben Maßnahmen nach den Absätzen 1 und 2 zu dulden.

(5) Die Verpflichtungen des weichenden Beteiligten aus den Absätzen 1 und 2 erlöschen, wenn die Kreuzungsanlage beseitigt worden ist oder der weichende Beteiligte die Verpflichtungen in einer Vereinbarung gemäß Absatz 3 auf den bleibenden Beteiligten übertragen hat.“

e) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 6.

6. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nach der Angabe „12“ wird die Angabe „Absatz 1“ eingefügt.

bb) Folgender Satz wird angefügt:

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

b) In Absatz 4 wird nach den Wörtern „sowie des Absatzes 2“ die Angabe „Satz 1“ eingefügt.

7. In § 17 werden die Wörter „der Beseitigung von Bahnübergängen und für sonstige“ durch die Wörter „des Baus und des Ausbaus kommunaler Radwege sowie von“ ersetzt.

8. § 20 wird wie folgt gefasst:

„§ 20

§ 13 Absatz 2 Satz 2 kommt nicht zur Anwendung für Maßnahmen, über die die Beteiligten nach § 1 Absatz 6 vor dem 1. Januar 2022 eine Vereinbarung getroffen haben.“

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals in Kraft.

juris Lex QS
28042024 ()

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Ausgangslage

Bei Investitionen bzw. Ersatzinvestitionen in Kreuzungsbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen und Eisenbahnstrecken des Bundes werden gegenwärtig mögliche Synergien für die Verbesserung der Mobilität auf beiden sich kreuzenden Verkehrswegen nicht vollständig ausgeschöpft, da die gesetzliche Finanzierungsverantwortung insbesondere für kommunale Baulastträger zu wenig Anreize schafft, gemeinsame Maßnahmen zu planen.

II. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Durch eine Anpassung der fernstraßen- und eisenbahnrechtlichen Bestimmungen sollen kommunale Haushalte entlastet und damit die Investitionsbedingungen insbesondere für den Ausbau kommunaler Radwege verbessert werden. Eine sichere und attraktive Infrastruktur für den Radverkehr kann dessen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen steigern und einen Beitrag zur Einhaltung der Jahresemissionsmengen im Verkehrssektor auf Grundlage des Bundes-Klimaschutzgesetzes leisten. Gleichzeitig dienen die Regelungen dazu, die Verwaltungsabläufe bei der Abwicklung von Kreuzungsmaßnahmen zu vereinfachen und damit Investitionen in das Schienennetz zu beschleunigen sowie stark frequentierte Bundesfernstraßen vom Regionalverkehr zu entlasten. Hierdurch kann auch ein Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in den Innenstädten geleistet werden.

III. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Bei dem Gesetzentwurf handelt es sich um ein Mantelgesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG).

Im FStrG wird zur Entlastung kommunaler Baulastträger ein Vorteilsausgleich vorgesehen. Die Förderbestimmung im EKrG erhält mit dem Bau und dem Ausbau kommunaler Radwege eine neue gesetzliche Zweckbestimmung. Für gemeinsame Ausbauprojekte unter Beteiligung einer Eisenbahn des Bundes und einer Bundesfernstraße sind zur Verwaltungsvereinfachung die Herstellungskosten unter Verzicht auf Fiktiventwürfe hälftig zu teilen, wenn die Änderungen beider Beteiligter die Erneuerung des Bauwerks zur Folge haben. Bei Maßnahmen an Bahnübergängen im Zuge nichtbundeseigener Eisenbahnen übernehmen die Länder die bisherigen Kostenanteile der Kommunen. Bei einer Stilllegelegung bzw. Einziehung von Verkehrswegen wird die Möglichkeit geschaffen, Erhaltungs- bzw. Rückbauverpflichtungen vertraglich zu übertragen, um zweckmäßige Nachnutzungen z. B. zur Stärkung des Radverkehrs zu vereinfachen.

IV. Alternativen

Keine.

V. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Einführung eines Vorteilsausgleichs im Fernstraßenrecht bei Ausbaumaßnahmen der Kommunen (Artikel 1) folgt aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes (GG). Nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG erstreckt sich die konkurrierende Gesetzgebung des Bundes auf den Bau und die Unterhaltung von Landstraßen des Fernverkehrs. Die Kreuzungsanlagen im Zuge von Bundesfernstraßen, deren Finanzierung durch Artikel 1 näher bestimmt werden soll, sind gemäß § 1 Absatz 4 Nummer 1 des Bundesfernstraßengesetzes Bestandteil der Bundesfernstraßen. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG liegen ebenfalls vor. Die Änderungen betreffen einen bereits bundesgesetzlich geregelten Bereich, in dem weiterhin das Erfordernis einer bundesgesetzlichen Regelung besteht. Eine Regelung fernstraßenrechtlicher Baulastaufgaben durch die Gesetzgebung der Länder würde zu einer Gesetzesvielfalt auf Länderebene führen, die

juris Lex QS
28042024 ()

eine Rechtszersplitterung mit problematischen Folgen erzeugen würde und im Interesse sowohl des Bundes als auch der Länder zu vermeiden ist. Darüber hinaus dient eine bundeseinheitliche Regelung der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet, da durch diese gewährleistet werden kann, dass im Rahmen von Investitionen bzw. Ersatzinvestitionen in Kreuzungsbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen mögliche Synergien für die Verbesserung der Mobilität auf beiden sich kreuzenden Verkehrswegen vollständig ausgeschöpft werden können.

Für Artikel 2 steht dem Bund neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für die Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a und Artikel 87e Absatz 4 Satz 2 des Grundgesetzes) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 des Grundgesetzes) zu.

VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Dieses Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

VII. Gesetzesfolgen

1. Nachhaltigkeitsprüfung

Das Regelungsvorhaben hat voraussichtlich Auswirkungen auf den Bereich Adipositas-quote von Jugendlichen (Indikator 3.1 e) und Erwachsenen (Indikator 3.1 f) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, weil regelmäßiges Radfahren eine gesunde Lebensweise fördert. Bereits 30 Minuten tägliches Radfahren senkt das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen um über 50 % und beugt typischen Zivilisationskrankheiten (wie z. B. Diabetes), für die Adipositas einen großen Risikofaktor darstellt, und kognitiven Leiden vor. Der positive Effekt der Bewegung übersteigt deutlich die Belastung durch Schadstoffe – selbst entlang dicht befahrener Straßen.

Des Weiteren wirkt sich das Gesetzesvorhaben auf den Bereich Emissionen von Luftschadstoffen (Indikator 3.2.a) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie aus, denn in Städten können 14 % der Luftschadstoffe eingespart werden, wenn der Radverkehrsanteil um 10 Prozentpunkte zulasten des Pkw erhöht wird. Dies trägt auch zu einer Reduktion der Lärmbelastung bei. Dadurch werden die zahlreichen durch den motorisierten Verkehr be-dingten physischen und psychischen Folgeerkrankungen abgemildert. Der Gesetzentwurf hat zudem Auswirkungen auf den Bereich Treibhausgasemissionen (Indikator 13.1. a der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie), weil eine sichere und attraktive Radinfrastruktur mehr und mehr Bürgerinnen und Bürger veranlasst, häufiger vom Pkw auf das Rad um-zusteigen. Die gefahrenen Kilometer per Rad können sich so durch deutlich mehr und längere Wege erhöhen. Die Anzahl der Wege kann bis zum Jahr 2030 von rund 120 auf 180 Wege je Person und Jahr zunehmen. Auch die durchschnittliche Länge der mit dem Rad zurückgelegten Wege kann in diesem Zeitraum von 3,7 km auf 6 km erhöhen. So trägt das Radverkehrsaufkommen zu einer Einsparung von schätzungsweise 7 Mio. t CO_2 oder 4 % der Treibhausgasemissionen im Verkehr bei. Eine Erhöhung der Anzahl und Länge der mit dem Rad zurückgelegten Fahrten um rd. 50 % führt zu einer weiteren Einsparung von ca. 3,5 Mio. t CO_2. In Städten können 14 % der Treibhausgase eingespart werden, wenn der Radverkehrsanteil um 10 Prozentpunkte zulasten des Pkw erhöht wird.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

2.1 Haushaltsausgaben des Bundes

Durch die Einführung des Vorteilsausgleichs im Fernstraßenrecht (Artikel 1) hat sich der Bund künftig an Ausbaumaßnahmen kommunaler Baulastträger finanziell zu beteiligen, wenn durch diese seine Unterhaltungsaufwendungen verringert werden. Hierdurch sind jährliche zusätzliche Haushaltsausgaben des Bundes in Höhe von 2 Mio. Euro zu erwarten. Grundlage hierfür sind geschätzte 30 kommunale Ausbaumaßnahmen mit einem durchschnittlich vom Bund zu leistenden Vorteilsausgleich in Höhe von 0,2 Mio. Euro. Hieraus resultieren Gesamtausgaben in Höhe von 6 Mio. Euro. Da in der Vergangenheit ein Großteil der kommunalen Ausbaumaßnahmen wegen des fehlenden Vorteilsausgleichs für ersparte Unterhaltungsaufwendungen des Bundes zurückgestellt worden sind, hat der Bund rund zwei Drittel dieser Summe auch in der Vergangenheit im Rahmen seiner Ersatzinvestitionen getragen.

juris Lex QS
28042024 ()

In der Vergangenheit hat der Bund keine Zuschüsse nach § 17 EKrG gewährt, weil nach den EKrG-Richtlinien des Bundes anderweitige Bundes- oder Landesförderungen diese ausgeschlossen haben. Künftig sollen nach Maßgabe der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu § 44 Absatz 1 BHO in geeigneten Fällen auch gemeinsame Förderungen von Bund und Ländern für Ausbaumaßnahmen, die dem Bau oder Ausbau kommunaler Radwege dienen, ermöglicht werden (Artikel 2 Nummer 7). Für rund 15 Maßnahmen pro Jahr sind Förderanträge beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erwarten. Hierfür sind zusätzliche Haushaltsausgaben des Bundes in Höhe von 7,5 Mio. Euro jährlich zu veranschlagen.

In der Summe betragen die zusätzlichen jährlichen Haushaltsausgaben des Bundes durch die Änderungen des FStrG und des EKrG 9,5 Mio. Euro. Die Finanzierung der zusätzlichen jährlichen Haushaltsausgaben des Bundes erfolgt durch Einsparungen im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes.

2.2 Haushaltsausgaben der Länder

Durch die Entlastung der Kommunen bei Maßnahmen an Bahnübergängen im Zuge nichtbundeseigener Eisenbahnen (Artikel 2 Nummer 3) entstehen zusätzlichen Haushalsausgaben der Länder, die bisher ein Drittel dieser Kosten aufgewendet haben. Künftig wird das Drittel der Kommune zusätzlich von dem Land getragen, in dem der Bahnübergang liegt. Die zusätzlichen Ausgaben der Länder können – mit dem Ansatz von 13 % für das Streckennetz der nichtbundeseigenen Eisenbahnen am Gesamtnetz der Eisenbahnen – von den Ausgaben für das sogenannte Staatsdrittel (Eisenbahnen des Bundes) abgeleitet werden. Zu berücksichtigen ist dabei, dass ein Großteil der Kreuzungsmaßnahmen schon bisher mit Förderquoten von durchschnittlich 75 % gefördert wurde. Im Ergebnis sind zusätzliche Haushaltsausgaben der Länder in Höhe von 2,2 Mio. Euro zu kalkulieren.

Die übrigen Gesetzesänderungen sind für die beteiligten Schienen- und Straßenbaulastträger kostenneutral. In Einzelfällen resultierende Mehr- bzw. Minderausgaben der Kreuzungsbeteiligten werden über die Vielzahl der Kreuzungsmaßnahmen ausgeglichen.

3. Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Das Gesetz verursacht keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Auf Seiten der Eisenbahnen des Bundes resultiert aus der Änderung des EKrG eine Entlastung. Künftig entfallen – bei einem Teil der Änderungsmaßnahmen an Überführungen – die Erstellung und Prüfung von Fiktiventwürfen für die Kostenteilung bzw. die vereinfachte Ermittlung der Kostenteilung sowie die Erstellung und Prüfung der Ablösungsberechnung einschließlich weiterer Fiktiventwürfe. Hierfür ist ein Zeitaufwand von 63 Stunden pro Maßnahme anzusetzen. Unter Zugrundelegung des Lohnsatzes des Wirtschaftsabschnitts Verkehr in Höhe von 63,40 Euro pro Stunde resultieren durchschnittlich 3 994 Euro pro Maßnahme. Bei geschätzten 6 Maßnahmen pro Jahr, bei denen die Eisenbahn des Bundes die Baudurchführung übernimmt, bedeutet dies eine Entlastung in Höhe von 23 964 Euro.

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch die Änderung des EKrG im Zusammenhang mit der Änderung von Überführungen, ergibt sich auf Bundesebene eine Entlastung. Mit dem Zeitaufwand von 63 Stunden pro Maßnahme und einem Lohnsatz des Bundes in Höhe von 43,40 Euro pro Stunde resultieren durchschnittlich 2 734 Euro pro Maßnahme. Bei geschätzten 2 Maßnahmen im Zuge von Autobahnen pro Jahr, bei denen der Bund die Baudurchführung übernimmt, bedeutet dies eine Entlastung in Höhe von 5 468 Euro. Allerdings entsteht durch die Prüfung und Bewilligung von Förderanträgen für die vorgesehenen Zuschüsse eine zusätzliche Belastung. Hierfür wird ein Zeitaufwand von 11 Stunden je Verfahren angesetzt. Mit dem Lohnsatz des Bundes ergeben sich durchschnittlich 477 Euro pro Verfahren. Bei geschätzten 15 Verfahren pro Jahr beträgt die Belastung 7 155 Euro. Eine weitere Belastung resultiert aus der Änderung des FStrG, da der Bund bei Ausbaumaßnahmen der Kommunen – die Autobahnen betreffen – voraussichtlich die Baudurchführung übernehmen wird. Die Erstellung der Ablösungsberechnung zur Ermittlung des Vorteilsausgleichs wird mit einem Zeitaufwand von 33 Stunden pro Maßnahme veranschlagt. Mit dem Lohnsatz des Bundes ergeben sich durchschnittlich 1 432 Euro pro Maßnahme. Die Belastung beträgt bei geschätzten 10 Maßnahmen im Zuge von Autobahnen pro Jahr 14 320 Euro. Insgesamt bedeutet dies eine Belastung auf Bundesebene in Höhe von 16 007 Euro pro Jahr.

Die Länder werden ebenfalls im Zusammenhang mit der Änderung von Überführungen vom Erfüllungsaufwand entlastet. Mit einem Zeitaufwand von 63 Stunden pro Maßnahme und einen Lohnsatz der Länder in Höhe von

juris Lex QS
28042024 ()

40,80 Euro pro Stunde resultieren durchschnittlich 2 570 Euro je Maßnahme. Bei geschätzten 4 Maßnahmen im Zuge von Bundesstraßen in Auftragsverwaltung pro Jahr, bei denen die Länder die Baudurchführung übernehmen, bedeutet dies eine Entlastung in Höhe von 10 280 Euro. Belastet werden die Länder durch die Auszahlung der vorgesehenen Zuschüsse des Bundes. Hierfür wird ein Zeitaufwand von 3 Stunden je Verfahren angesetzt. Mit dem Lohnsatz der Länder ergeben sich durchschnittlich 122 Euro pro Verfahren. Bei geschätzten 15 Verfahren pro Jahr beträgt die Belastung 1 830 Euro pro Jahr. Eine weitere Belastung resultiert aus der Änderung des FStrG, da auch die Länder bei Ausbaumaßnahmen der Kommunen – die Bundesstraßen in Auftragsverwaltung betreffen – voraussichtlich die Baudurchführung übernehmen werden. Die Erstellung der Ablösungsberechnung zur Ermittlung des Vorteilsausgleichs wird mit einem Zeitaufwand von 33 Stunden pro Maßnahme veranschlagt. Mit dem Lohnsatz der Länder ergeben sich durchschnittlich 1 346 Euro pro Maßnahme. Die Belastung beträgt bei geschätzten 20 Maßnahmen im Zuge von Bundesstraßen in Auftragsverwaltung pro Jahr 26 920 Euro. Insgesamt bedeutet dies eine Belastung auf Landesebene in Höhe von 18 470 Euro pro Jahr.

Auf Kommunalebene resultiert aus der Bearbeitung der Förderanträge für die vorgesehenen Zuschüsse eine Belastung. Mit einem Zeitaufwand von 12 Stunden pro Verfahren und unter Zugrundelegung des Lohnsatzes der Kommunen in Höhe von 42,30 Euro pro Stunde ergeben sich durchschnittlich 508 Euro je Verfahren. Die Belastung beträgt bei geschätzten 15 Maßnahmen pro Jahr 7 620 Euro. Durch die Änderung des FStrG ergibt sich auf Seiten der Kommunen eine weitere Belastung. Der Zeitaufwand für die Prüfung der Ablösungsberechnung zur Ermittlung des Vorteilsausgleichs wird mit 6 Stunden für eine Maßnahme angesetzt. Mit dem Lohnsatz der Kommunen resultieren durchschnittlich 254 Euro pro Maßnahme. Insgesamt bedeutet dies eine Belastung auf Kommunalebene in Höhe von 15 240 Euro pro Jahr.

4. Weitere Kosten

Keine.

5. Weitere Gesetzesfolgen

Keine.

VIII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung der Regelung ist wegen der langfristig angelegten Aufgabe nicht zweckmäßig.

Die Regelung wird zehn Jahre nach Inkrafttreten bezüglich ihrer Zielerreichung evaluiert. Ziel der Regelung ist, im Rahmen von Ersatzinvestitionen in Kreuzungsbauwerke bzw. Ausbaumaßnahmen an diesen mögliche Synergien für die Verbesserung der Mobilität auf beiden sich kreuzenden Verkehrswegen insbesondere zur Stärkung des Radverkehrs weitergehender zu nutzen als bisher. Ferner soll der Verwaltungsaufwand bei gemeinsamen Investitionen deutlich verringert und evaluiert werden, inwieweit eine Ausweitung der hierzu dienenden Regelung nach Artikel 2 Nummer 2 auch auf Eisenbahnkreuzungen im Zuge von Landesstraßen angemessen und zweckmäßig erscheint.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundesfernstraßengesetzes)

Müssen Kreuzungsbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen erhaltungsbedingt erneuert werden, sind die Aufwendungen hierfür gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 1 FStrG vollständig von dem Baulastträger der nachgeordneten Straße zu tragen, wenn dieser die Erneuerung zum Anlass nimmt, seine Straße – z. B. für die Errichtung eines Radweges – auszubauen. Hintergrund ist der bisher fehlende Vorteilsausgleich im Bundesfernstraßengesetz. Mögliche Synergien für die Verbesserung der Mobilität auf beiden sich kreuzenden Verkehrswegen werden dadurch nicht vollständig ausgeschöpft. Die bisherige gesetzliche Finanzierungsverantwortung schafft insbesondere für kommunale Baulastträger zu wenig Anreize, gemeinsame Maßnahmen zu planen. Aus diesem Grunde wird mit dem neuen Satz 2 der Vorteilsausgleich, welcher im Wasserstraßen- und im Eisenbahnkreuzungsgesetz bereits normiert ist, auch im FStrG zu Gunsten kommunaler Baulastträger vorgesehen. Dadurch erhalten kommunale Baulastträger künftig die Möglichkeit, zu wirtschaftlich angemessenen Konditionen im Rahmen von Ersatzinvestitionen oder Ausbauplanungen des Bundes eigene Ausbauplanungen zu realisieren. Von einem generellen Ausgleich der Mehr- und Minderkosten für die Unterhaltung von Kreuzungsbauwerken auch zwischen Bund und

juris Lex QS
28042024 ()

Ländern wird abgesehen, da sich durch die Vielzahl der entsprechenden Kreuzungspunkte Vor- und Nachteile für die Baulastträger über das jeweilige Landesgebiet im Wesentlichen ausgleichen. Insofern ist der Verwaltungsökonomie der Vorrang gegenüber einer präzisen Zuordnung der durch die Maßnahme zusätzlich verursachten bzw. ersparten Unterhaltungsaufwendungen einzuräumen. Die Neuregelung des Vorteilsausgleichs kommt zudem nur für höhenungleiche Kreuzungen zum Tragen, da bei der Änderung höhengleicher Kreuzungen Unterhaltungsaufwendungen in einem erheblich geringeren Maße eingespart werden und somit die Berechnung des Vorteils einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand erzeugen würde.

Zu Artikel 2 (Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes)

Zu Nummer 1

Bei der Änderung handelt es sich um eine redaktionelle Korrektur. Das Erfordernis einer Genehmigung besteht in den Fällen des Absatzes 1 Satz 2 EKrG oder des Absatzes 2.

Zu Nummer 2

Die Abrechnung gemeinsamer Maßnahmen nach § 12 Nr. 2 hat sich als ausgesprochen zeit- und kostenaufwändig erwiesen, da die Kostenzuordnung es notwendig machte, neben dem realen Bauwerksentwurf eine Vielzahl von Fiktiventwürfen zu erarbeiten. Die Komplexität dieser Aufgabe bindet Planungskapazitäten, ist fehleranfällig und bietet viel Konfliktpotential, wodurch Verzögerungen in der Projektrealisierung entstehen können. In der Praxis hat sich allerdings gezeigt, dass jedenfalls in den Fällen, in denen beide Beteiligte eine Änderung verlangen, die die Erneuerung der Überführung zur Folge hat, regelmäßig Kostenquoten in einer Bandbreite zwischen 40 und 60 %, überwiegend sogar zwischen 45 und 55 % resultieren. Vor diesem Hintergrund ist bereits am 17.02.2009 durch einen Erlass gegenüber der WSV und einem Rundschreiben gegenüber den Auftragsverwaltungen der Länder eine hälftige Kostenteilung bei entsprechenden Maßnahmen unter Beteiligung von Bundeswasserstraßen und Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes festgelegt worden. Ferner ist in diesen Fällen auf die Erstattung des Vorteilsausgleichs bzw. der Mehrkosten bezüglich der Unterhaltung eines durch den Ausbau vergrößerten Bauwerks verzichtet worden. Nach hiesigen Erkenntnissen sind die Anwendungsfälle dieser Regelung zwar verhältnismäßig gering, ggfls. führt sie aber für die Beteiligten zu sachgerechten Ergebnissen und einer deutlichen Verringerung des Verwaltungsaufwands. Bei Kreuzungen von Straßen mit Eisenbahnstrecken werden die Fallzahlen höher und damit Vor- und Nachteile der Baulastträger im Einzelfall über die Fläche ausgeglichen werden. Insofern sprechen gute Gründe dafür, auch in diesem Verhältnis eine pauschale hälftige Kostenteilung ohne Ablösungsberechnungen für künftige Mehr- oder Minderkosten im Rahmen der Unterhaltung des Bauwerks vorzusehen.

Zu Nummer 3

Die Neufassung des § 13 Absatz 2 Satz 2 EKrG dehnt die mit dem Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 433) vollzogene Entlastung der Kommunen bei Maßnahmen an Bahnübergängen im Zuge von Strecken einer Eisenbahn des Bundes auf die übrigen Bahnübergänge im Zuge öffentlicher Straßen und Eisenbahnstrecken aus. Im Falle der Änderung und Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge nichtbundeseigener Eisenbahnen tragen gegenwärtig der Straßenbaulastträger (Bund, Länder und Kommunen) und das zuständige EIU als Beteiligte an der Kreuzung je ein Drittel der kreuzungsbedingten Kosten (§ 3 EKrG mit Kostenfolge nach § 13 Abs. 1 EKrG). Das letzte Drittel trägt das Land, in dem die Kreuzung liegt. Künftig trägt das Land, in dem die Kreuzung liegt, zwei Drittel und die nichtbundeseigene Eisenbahn ein Drittel der Kosten. Die finanzielle Entlastung der Kommunen bezieht sich auf Maßnahmen, die zur Erhöhung der Sicherheit oder Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erforderlich sind (§ 3 EKrG). Mit der neuen Regelung wird ein Impuls gesetzt, Bahnübergänge mit erhöhtem Gefährdungspotenzial oder mit hoher Verkehrsbelastung auf Straße und Schiene zügiger zu beseitigen. Ohne den Finanzierungsanteil der Kommunen werden sich die Planungen derartiger Maßnahmen voraussichtlich erheblich beschleunigen, da kommunale Entscheidungsprozesse entfallen oder vereinfacht werden. Hierdurch werden notwendige Investitionen in das Schienennetz früher wirksam und die Leistungsfähigkeit des Straßen- und Schienennetzes verbessert. Die Beseitigung von Bahnübergängen dient nämlich nicht nur der Erhöhung der Verkehrssicherheit, sondern auch der Pünktlichkeit im Schienenverkehr durch weniger störanfällige Anlagen der Leit- und Sicherungs-Technik. Dies hat Kapazitätssteigerungen beim Betrieb, Geschwindigkeitserhöhungen im Personenverkehr und hierdurch bewirkte Verkehrsverlagerungen auf die Schiene zur Folge.

juris Lex QS
28042024 ()

Zu Nummer 4

Der neu angefügte Absatz 4 dient der Klarstellung, dass sich die Duldungspflicht gemäß § 4 EKrG nicht nur auf die Errichtung und Änderung der Kreuzungsanlage, sondern auch auf Erhaltungsmaßnahmen nach Absatz 1 bezieht. Hierdurch sollen Konflikte unter den Kreuzungsbeteiligten vermieden werden.

Zu Nummer 5

Zu Buchstabe a

Bei der Änderung handelt es sich um eine sprachliche Vereinfachung. Die Wendung „wie bisher“ ist neben der Formulierung „bleiben“ nicht erforderlich.

Zu Buchstabe b

Die bisher geltende hälftige Kostenteilung für den Rückbau einer Kreuzungsanlage nach der Stilllegung einer Eisenbahnstrecke oder Einziehung einer Straße entfällt. Künftig trägt der gemäß § 14 EKrG erhaltungspflichtige Baulastträger diese Kosten. Diese Änderung dient der Reduzierung des Verwaltungsaufwands, da notwendige Abstimmungen über den Zeitpunkt des Rückbaus, Kostenumfang und Rechnungslegung entbehrlich werden. Im Übrigen bestehen keine zwingenden Gründe für eine derartige Kostenteilung. Der Rückbau lässt sich ohne weiteres der Erhaltungslast nach § 14 EKrG zuordnen. Wenn die ursprüngliche Errichtung des Bauwerks durch den nicht erhaltungspflichtigen Beteiligten veranlasst worden ist, hat dieser bereits für die laufende Erhaltung und turnusmäßige Erneuerung einen Ablösungsbetrag entrichtet. Durch die Verpflichtung zur hälftigen Kostentragung für den Rückbau wird der nicht erhaltungspflichtige Beteiligte in dieser Konstellation überproportional belastet, also mehr zahlen als der Baulastträger während des Lebenszyklus für das Kreuzungsbauwerk aufwenden musste.

Zu Buchstabe c

In der Vergangenheit hat die Liquidation des Kreuzungsrechtsverhältnisses gemäß § 14a EKrG vor allem im Zusammenhang mit Streckenstilllegungen der Bahn Bedeutung erlangt. Die ehemaligen Bahntrassen eignen sich mitunter für eine Nachnutzung als Radwege. Gegebenenfalls bleiben allerdings die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zeitlich unbegrenzt in der Verantwortung für die Kreuzungsbauwerke im Zuge dieser Strecken. Diese müssen erhalten bzw. – sobald es die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs auf der kreuzenden Straße erfordert – zurückgebaut werden. Derartige gesetzliche „Altlasten“ erschweren die Verhandlungen für grundsätzlich sinnvolle Nachnutzungen z. B. zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr. Die Möglichkeit einer Übernahme der Erhaltungs- und Rückbauverpflichtung durch den Baulastträger des bleibenden Verkehrsweges gegen Kostenerstattung ist zweckmäßig, da dieser das Bauwerk des ehemaligen Kreuzungsbeteiligten in seine ohnehin durchzuführenden Streckenkontrollen und Streckenwartungen integrieren kann. Hierauf gerichtete Vereinbarungen vermeiden einen unverhältnismäßigen Prüf- und Verwaltungsaufwand des weichenden Baulastträgers und erleichtern sinnvolle Lösungen für den Radverkehr.

Zu Buchstabe d

Die Änderung dient der Klarstellung, dass sich die Duldungspflicht nicht nur auf den Rückbau der Kreuzungsanlage, sondern auch auf Erhaltungsmaßnahmen nach Absatz 1 bezieht. Hierdurch sollen Konflikte unter den Kreuzungsbeteiligten vermieden werden. Durch den neuen Absatz 5 wird klargestellt, dass die Verpflichtungen des weichenden Beteiligten aus den Absätzen 1 und 2 künftig auch mit Abschluss einer Vereinbarung nach Absatz 3 erlöschen können.

Zu Buchstabe e

Die Änderung ist redaktionelle Folge der Änderungen unter Buchstabe c und d.

Zu Nummer 6

Hierbei handelt es sich um Folgeänderungen zu Nummer 2.

Zu Nummer 7

Ausbauplanungen der an einer Eisenbahnkreuzung Beteiligten lassen sich wirtschaftlicher realisieren, wenn die erforderlichen Baumaßnahmen gemeinsam durchgeführt werden. Damit derartige Synergieeffekte auch durch Kommunen genutzt und wichtige Infrastrukturvorhaben zur Verbesserung der Mobilität auf beiden Verkehrswegen zügig umgesetzt werden können, muss der Rechtsrahmen für eine angemessene Verteilung der Finanzierungsverantwortung optimiert werden. Bisher scheiterten gemeinsame Investitionen häufig an der fehlenden Zuwendungsfähigkeit von Ablösungsbeträgen oder Verwaltungskosten auf Landesebene. Aus finanzverfassungsrechtlichen Gründen ist der Bund daran gehindert, einen gesetzlichen Kostenanteil zu tragen; die Wahrnehmung der

juris Lex QS
28042024 ()

kommunalen Straßenbaulastaufgaben fällt nämlich nicht in die Verwaltungskompetenz des Bundes. Bei Maßnahmen an Überführungen (§ 12 EKrG) hat der Bund allerdings die Möglichkeit, Kommunen auf Grundlage von § 17 EKrG Zuschüsse zu gewähren. Nachdem § 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, lassen sich andere verkehrspolitische Ziele der Bundesregierung – wie z. B. die Einhaltung der Jahresemissionsmengen im Verkehrssektor nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) durch eine Stärkung des Radverkehrs – mit dieser Förderregelung verknüpfen. Es ist erklärtes Ziel des Bundes, den Radverkehr zu stärken und mit zahlreichen Maßnahmen ein Umsteigen auf diese umweltfreundliche Art der Fortbewegung zu erleichtern. Mit der gewählten Formulierung in der Neufassung des § 17 EKrG soll diese Zielstellung auch legislativ in den Vordergrund gerückt werden.

Zu Nummer 8

Die Vorschrift regelt die Übergangsbestimmungen des Gesetzes.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

juris Lex QS
28042024 ()

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 1001. Sitzung am 5. März 2021 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 (§ 12 Absatz 3 Satz 2 FStrG),
   Artikel 2 Nummer 3 (§ 13 Absatz 2 Satz 2 EKrG)
   a) In Artikel 1 sind die Wörter „kommunalen Straße“ durch die Wörter „Straße in kommunaler Baulast“ zu ersetzen.
   b) In Artikel 2 Nummer 3 sind die Wörter „kommunalen Straße“ durch die Wörter „Straße in kommunaler Baulast“ zu ersetzen.

   Begründung:
   Die Formulierung „kommunalen Straße“ lässt offen, ob auch Ortsdurchfahrten in der Baulast der Gemeinden mit umfasst sind. Daher sollte die vorgeschlagene Formulierung zur Präzisierung verwendet werden.

2. Zu Artikel 1 Nummer 2 – neu – (§ 18f Absatz 8 – neu – FStrG)
   Artikel 1 ist wie folgt zu fassen:

   ‚Artikel 1
   Änderung des Bundesfernstraßengesetzes
   Das Bundesfernstraßengesetz in der…<weiter wie Vorlage >…wird wie folgt geändert:
   1. Dem § 12 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:
      „Bei Kreuzungen…<weiter wie Vorlage…>“
   2. Dem § 18f wird folgender Absatz angefügt:
      „(8) Im Übrigen gelten die Enteignungsgesetze der Länder.“‘

   Begründung:
   In § 18f FStrG ist geregelt, dass die Enteignungsbehörde bei Vorliegen der Voraussetzungen den Träger der Straßenbaulast in den vorzeitigen Besitz einweist. Für die Verfahrensweise bedarf es jedoch einer Verweisung in § 18f FStrG auf die Enteignungsgesetze der Länder, wie bereits in der Regelung zur Enteignung in § 19 FStrG. Denn – im Gegensatz zu § 19 FStrG – verweist § 18f FStrG zur Ausführung nicht auf die Enteignungsgesetze der Länder. Damit fehlt der Weg in das landesrechtlich geregelte Verfahren, nach dem die Enteignungsbehörde handelt. Eine entsprechende Verweisung wurde bereits durch das Gesetz zur Beschleunigung von Investitionen vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I Seite 2694) in das Allgemeine Eisenbahngesetz, das hinsichtlich der Enteignung und Vorzeitigen Besitzeinweisung ansonsten strukturell und inhaltlich mit § 18f und § 19 FStrG identisch ist, aufgenommen. Insofern erfolgt hier eine weitere Harmonisierung der Infrastrukturfachgesetze, wie es auch in BR-Drucksache 670/20 (Beschluss) Nummer 1 bereits angesprochen wurde.

3. Zu Artikel 2 Nummer 1 (§ 5 Absatz 1 Satz 2 und Satz 3 EKrG)
   Artikel 2 Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:
   ‚1. § 5 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
      a) In Satz 2 werden die Wörter … [weiter wie Regierungsvorlage].

juris Lex QS
28042024 ()

b) In Satz 3 werden die Wörter „die von der Landesregierung bestimmte Behörde“ durch die Wörter „die nach Landesrecht zuständige Behörde“ ersetzt.‘

Begründung:

Inhalt der Vorschrift des § 5 Absatz 1 Satz 3 EKrG ist die Zuständigkeit für die Genehmigung von Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen. Im Verantwortungs-bereich des Bundes wird das BMVI als zuständige Stelle bestimmt, für den Verantwortungsbereich der Länder ist vorgeschrieben, dass die Landesregierungen die zuständige Stelle zu bestimmen haben.

Diese Bestimmung greift in die Organisationshoheit der Länder ein, indem durch Bundesgesetz die für die Zuständigkeitsbestimmung in den Ländern verantwortliche Institution vorgeschrieben wird. Eine sachliche Rechtfertigung dafür, die Details der Zuständigkeitsbestimmung nicht den Ländern zu überlassen, ist nicht erkennbar.

Deshalb ist die Festlegung in § 5 Absatz 1 EKrG offen zu formulieren und hat nur auf „die nach Landesrecht bestimmte Behörde“ abzustellen.

4. Zu Artikel 2 Nummer 7 (§ 17 EKrG)

In Artikel 2 Nummer 7 sind die Wörter „kommunaler Radwege“ durch die Wörter „von Radwegen“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Förderung des Baus und des Ausbaus von Radwegen wird begrüßt. Es soll jedoch keine Beschränkung nur auf kommunale Radwege erfolgen. Straßenbegleitende Radwege an den Straßen der Länder sollten ebenfalls gefördert werden. Diese liegen gleichermaßen im öffentlichen Interesse.

5. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat fordert, den Gesetzesentwurf dahingehend zu überprüfen, ob die erklärten Ziele, insbesondere die angestrebte Entlastung der Kommunen, durch die beabsichtigten Änderungen erreicht werden können.

Begründung:

Die im Gesetzentwurf vorgesehenen Neuerungen erscheinen nicht geeignet, die angestrebte Entlastung der Kommunen herbeizuführen. Zwar soll nach § 13 Absatz 2 Satz 2 EBKrG-E die Kostenlast der Kommunen bei Kreuzungen einer nichtbundeseigenen Eisenbahn mit kommunalen Straßen dem Land auferlegt werden, in dem die Kreuzung liegt. Jedoch werden die Kommunen sowie die Länder durch die vorgesehene Streichung des § 14a Absatz 2 EBKrG belastet. Künftig sollen die betroffenen Straßenbaulastträger Rückbaukosten vollständig tragen, statt der bisher hälftigen Kostenteilung zwischen den Beteiligten.

6. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat bittet im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob eine Klarstellung dahingehend möglich ist, dass das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) auch öffentliche selbstständige Rad- und Fußwege umfasst.

Begründung:

Zur weiteren Förderung des Radverkehrs erscheint es folgerichtig, in § 1 und § 2 EKrG mindestens die in § 5b FStrG angesprochenen Radschnellwege, sinnvoller Weise auch weitere besonders stark frequentierte Rad- und Fußverbindungen, zu berücksichtigen. Dadurch könnte beispielsweise bedarfsweise auch die Planrechtfertigung zur Vermeidung neuer plangleicher Kreuzungen durch den Bau von Überführungen und die Rechtfertigung für deren Finanzierung vereinfacht werden.

juris Lex QS
28042024 ()

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Ziffer 1 (Zu Artikel 1 (§ 12 Absatz 3 Satz 2 FStrG) und Artikel 2 Nummer 3 (§ 13 Absatz 2 Satz 2 EKrG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu. Die Änderungen führen zu einer entsprechenden Anpassung in § 13 Absatz 2 Satz 1 EKrG.

Zu Ziffer 2 (Zu Artikel 1 Nummer 2 – neu – (§ 18f Absatz 8 – neu – FStrG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag grundsätzlich zu und wird ggf. im weiteren Verfahren noch einen eigenen, unter rechtsförmlichen Gesichtspunkten angepassten Vorschlag vorlegen.

Zu Ziffer 3 (Zu Artikel 2 Nummer 1 (§ 5 Absatz 1 Satz 2 und Satz 3 EKrG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag grundsätzlich zu und wird ggf. im weiteren Verfahren noch einen eigenen, unter rechtsförmlichen Gesichtspunkten angepassten Vorschlag vorlegen, mit dem dann auch etwaige Folgeänderungen berücksichtigt werden würden.

Zu Ziffer 4 (Zu Artikel 2 Nummer 7 (§ 17 EKrG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Zuschüsse des Bundes werden auf Grundlage von § 17 EKrG sowie Nr. 6.3 der EKrG-Richtlinien 2020 (VkBl. 2020, S. 458) an kreuzungsbeteiligte Kreise oder Gemeinden gewährt. Neu ist die Ergänzung des Förderzweckes, welcher bisher ausschließlich auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit an Eisenbahnkreuzungen gerichtet war. Eine Ausweitung der Förderung auf die Länder ist indessen nicht vorgesehen. Hierzu besteht auch deshalb keine Veranlassung, weil die Länder auf Grundlage des 2017 verabschiedeten Gesetzespaketes zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen u. a. als Kompensation für die Ende 2019 auslaufenden Leistungen nach dem Entflechtungsgesetz weitere Umsatzsteueranteile erhalten, die es ihnen ermöglichen, derartige Infrastrukturprojekte auch ohne Zuschüsse des Bundes zu realisieren.

Zu Ziffer 5 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die unter Artikel 2 Nummer 3 des Gesetzentwurfes vorgeschlagene Ergänzung des § 13 Absatz 2 EKrG dient dazu, die mit dem Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 433) vollzogene Entlastung der Kommunen bei Maßnahmen an Bahnübergängen im Zuge von Strecken einer Eisenbahn des Bundes auf die übrigen Bahnübergänge im Zuge öffentlicher Straßen und Eisenbahnstrecken auszudehnen.

Die von der Bundesregierung vorgesehene Änderung des § 14a Absatz 2 EKrG wird im Wesentlichen kostenneutral sein, da die Anzahl der Straßenüberführungen in etwa der Anzahl der Eisenbahnüberführungen entspricht. Das bedeutet, dass die Kommunen zwar künftig für den Rückbau ihrer Straßenüberführungen vollständig aufkommen sollen, jedoch von anteiligen Rückbaukosten von Eisenbahnüberführungen über ihren Straßen vollständig entlastet sind. Diese Änderung bewirkt in erster Linie eine Reduzierung des Verwaltungsaufwands, da notwendige Abstimmungen über den Zeitpunkt des Rückbaus, Kostenumfang und Rechnungslegung entbehrlich werden. Problematisch ist die bisherige hälftige Kostentragung auch deshalb, weil häufig der nicht erhaltungspflichtige Beteiligte die Erhaltungskosten, zu denen auch der wiederkehrenden Rück- und Neubau des Bauwerks gehört, bereits vollständig abgelöst hat. Im System des Eisenbahnkreuzungsrechts kann die gegenwärtige Regelung somit zu Doppelfinanzierungen führen.

juris Lex QS
28042024 ()

Zu Ziffer 6 (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die vorgeschlagene Änderung ist nicht erforderlich, da die angesprochenen Wege bereits nach der geltenden Gesetzesfassung vom Anwendungsbereich umfasst sind. Nach der Legaldefinition des § 1 Absatz 4 EKrG zählen zu den Straßen im Sinne des Absatzes 1 auch öffentliche Wege und Plätze. Diese Bestimmung entspricht inhaltlich den Straßengesetzen des Bundes und der Länder (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.03.1988 – 4 C 75.84).

juris Lex QS
28042024 ()

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333

juris Lex QS
28042024 ()