

Geszentwurf

der Abgeordneten Dr. Uwe-Jens Rössel, Dr. Winfried Wolf, Dr. Dietmar Bartsch, Maritta Böttcher, Heidemarie Ehlert, Dr. Barbara Höll, Dr. Christa Luft, Dr. Ruth Fuchs, Christine Ostrowski, Petra Pau, Rolf Kutzmutz und der Fraktion der PDS

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EkrG)

A. Problem

Mit dem „Gesetz zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes und anderer Gesetze“ vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2858) versäumte der Gesetzgeber, drei seit Jahren rechtlich strittige Probleme bezüglich der kommunalen Finanzierungsverpflichtung bei Baumaßnahmen im Kreuzungsbereich Straße/Schienenweg zu korrigieren. Das führt zu enormen finanziellen Belastungen kommunaler Straßenbaulasträger, insbesondere in den neuen Bundesländern.

1. Mit Bezugnahme auf eine rechtlich strittige DDR-Verwaltungsordnung sind ostdeutsche Kommunen nach wie vor verpflichtet, Kosten für selbst nicht verschuldete und finanziell zumeist sehr hohe Unterhaltungsrückstände an Straßenüberführungen über Schienenwege zu tragen. Im Altbundesgebiet hingegen hat nach der Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes der Eisenbahnunternehmer dafür einzustehen, dass er die Straßenüberführung ordnungsgemäß erhalten hat, soweit eine Straßenüberführung auf den Straßenbaulasträger übergegangen ist. Damit wurden lediglich westdeutsche Kommunen vor zusätzlichen großen finanziellen Belastungen aus der Verantwortungssphäre der Bahn bewahrt.
2. Im Rahmen der Umsetzung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit werden Kommunen mit einem Drittel der Millionenkosten für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen herangezogen, obgleich die betroffenen Kommunen keinerlei Entscheidungsbefugnis beim Ausbau bestehender Eisenbahnstrecken auf höhere Geschwindigkeiten haben.
3. Auch bei der sehr kostspieligen Umrüstung technischer Sicherungen an Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen – insbesondere von nach DDR-Standard errichteten Schranken oder Lichtsignalen – an die Bestimmungen der bundesdeutschen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung hat sich eine Verwaltungspraxis eingebürgert, nach der Ostkommunen sachlich willkürlich mit einem Drittel der Kosten zur Mitfinanzierung herangezogen werden.

Insgesamt erreichen die aus dem Eisenbahnkreuzungsgesetz entstehenden Finanzierungsverpflichtungen Dimensionen, die die finanziellen Gestaltungsspielräume der betroffenen Kommunen zumeist weit überschreiten. In verschiedenen Fällen stehen langwierige Auseinandersetzungen um die Rechtmäßigkeit kommunaler Finanzierungsbeiträge an.

Die finanziellen Folgen der Versäumnisse des Gesetzgebers werden zwar durch auf Grund der am 9. September 1998 mitbeschlossenen Änderungen des „Investitionsförderungsgesetzes Aufbau Ost“ und des „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes“ (GVFG) partiell etwas gemildert.

Allerdings reicht die Unterstützung der ostdeutschen Kommunen bei der Sanierung von Straßenbrücken über Schienenwege der ehemaligen Deutschen Reichsbahn bei weitem nicht aus. Zudem vermindert dieses „Hilfsprogramm“ GVFG-Mittel für in Ost- wie in Westdeutschland dringend benötigte Investitionen im kommunalen öffentlichen Personennahverkehr und im Straßenbau.

Folglich besteht gesetzgeberischer Handlungsbedarf.

B. Lösung

1. Die Kommunen in den neuen Bundesländern werden von den Kosten für aufgelaufene Unterhaltungsrückstände an Straßenüberführungen über Schienenwege der ehemaligen Deutschen Reichsbahn freigestellt. Dafür haben die Deutsche Bahn AG und die Bundesrepublik Deutschland je zur Hälfte aufzukommen. Im Fall von zu sanierenden Brückenbauwerken im Bestand anderer Eisenbahnunternehmen trägt die Bundesrepublik Deutschland die Kosten in vollem Umfang. Im Fall von zu sanierenden Straßenbrücken über Eisenbahnstrecken, die die Deutsche Bahn AG aus ihrem Bestand ausgliedern und anderen Betreibern und neuen Eignern überlassen will, haben die Deutsche Bahn AG bzw. die AG Netz und die Bundesrepublik Deutschland jeweils die hälftigen Kosten für die Sanierung zu tragen. Erst nach einer Baumaßnahme, die den ordnungsgemäßen Erhaltungszustand herstellt, sollte gemäß § 14 EKrG der kommunale Träger der Straßenbaulast für die Erhaltung der Straßenanlagen herangezogen werden.
2. Bei der Verteilung der Kosten von Eisenbahnkreuzungen im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit werden Kommunen finanziell nicht beteiligt. Die Finanzierungsverantwortung dafür übernimmt der Bund.
3. Bei der Anpassung technischer Sicherungen im Bereich von Bahnübergängen in den neuen Bundesländern an die Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung werden Kommunen finanziell nicht beteiligt. Die Finanzierungsverantwortung dafür übernimmt der Bund.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Die Kosten für die vom Bund zu übernehmende Finanzierungsverantwortung für die Unterhaltungsrückstände bei Straßenbrücken über Schienenwege der ehemaligen Deutschen Reichsbahn, bei Kreuzungsmaßnahmen im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit sowie bei Anpassungsmaßnahmen technischer Sicherungen an Kreuzungen von Eisenbahnstrecken der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und Straßen an die Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung werden auf rund 0,5 Mrd. DM beziffert.

Eine Gegenfinanzierung könnte hauptsächlich durch den endgültigen Verzicht auf die Magnetschwebbahnverbindung Berlin–Hamburg (Transrapid) im Einzelplan 12 Titelgruppe 03 erfolgen. Brückenbauwerke auf regionalen Strecken sollten aus einem entsprechenden Fonds finanziert werden, der aus einer ab 2003 zu erhebenden (Schwer-)Lastabgabe gespeist wird.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EkrG)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates folgendes Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), geändert durch Artikel 6 Abs. 106 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes und anderer Gesetze vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2858), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 13 wird nach Absatz 1 folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Bei Maßnahmen im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit werden kommunale Träger der Straßenbaulast nicht zur Verteilung der Kosten herangezogen. Diese Kosten trägt der Bund. Gleiches gilt für die Kosten von Anpassungsmaßnahmen technischer Sicherungen im Bereich von Bahnübergängen an die Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen.“

2. Dem § 19 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Soweit Kommunen in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen Träger der Straßenbaulast sind, werden sie von den Kosten für aufgelaufene Unterhaltungsrückstände an Straßenüberführungen über Schienenwege der ehemaligen Deutschen Reichsbahn freigestellt. Dafür haben die Deutsche Bahn AG und der Bund je zur Hälfte aufzukommen. Im Fall von zu sanierenden Brückenbauwerken im Bestand anderer Eisenbahnunternehmen trägt der Bund die Kosten in vollem Umfang. Im Fall von zu sanierenden Straßenbrücken über Eisenbahnstrecken, die die Deutsche Bahn AG aus ihrem Bestand ausgliedern und anderen Betreibern und neuen Eignern überlassen will, haben die Deutsche Bahn AG bzw. die AG Netz und der Bund jeweils die hälftigen Kosten für die Sanierung zu tragen.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom ... in Kraft.

Berlin, den 11. Mai 2000

Dr. Uwe-Jens Rössel
Dr. Winfried Wolf
Dr. Dietmar Bartsch
Maritta Böttcher
Heidemarie Ehlert
Dr. Barbara Höll
Dr. Christa Luft
Dr. Ruth Fuchs
Christine Ostrowski
Petra Pau
Rolf Kutzmutz
Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

A. Allgemeines

Die gesetzgeberischen Aktivitäten um eine Korrektur des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) haben bislang zu keiner abschließenden Lösung rechtlich strittiger Fragen geführt, die bei der Inanspruchnahme von kommunalen Trägern der Straßenbaulast zur Mitfinanzierung von Baumaßnahmen im Kreuzungsbereich Straße/Schienenweg auftreten. Eine Klarstellung würde betroffenen Kommunen nicht nur langwierige Rechtsstreitigkeiten ersparen, sondern auch erhebliche Finanzverpflichtungen. Mancherorts erreichen die Finanzierungsbeteiligungen an Baumaßnahmen im Kreuzungsbereich von Eisenbahnen und Straßen Dimensionen, die die kommunale Selbstverwaltung aushebeln.

B. Einzelbegründung

1. Unterhaltungsrückstände an Straßenüberführungen

Mit der Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes am 9. September 1998 wurde klargestellt, dass der im Straßenrecht übliche Gewährleistungsanspruch auch gilt, soweit aufgrund von Artikel 6 Abs. 106 Nr. 4 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) die Erhaltungslast für eine Straßenüberführung auf den Straßenbaulastträger übergegangen ist. Das bewahrt Kommunen im Altbundesgebiet beim Übergang der Erhaltungslast für Straßenbrücken über Eisenbahnstrecken vor zusätzlichen großen finanziellen Belastungen aus der Verantwortungssphäre der ehemaligen Deutschen Bundesbahn. Diese hatte – wie auch Stellungnahmen der Kommunalen Spitzenverbände eindeutig nachwiesen – pflichtwidrig und über Jahre hinweg notwendige Sanierungs- und Unterhaltungsmaßnahmen an Straßenbrücken unterlassen.

Für die neuen Bundesländer findet diese Regelung keine Anwendung. Ursächlich dafür ist das Festhalten an einer Rechtsauffassung, wonach in den Ländern der ehemaligen DDR die Baulast für Straßenüberführungen bereits 1953 durch eine Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Ministerium für Eisenbahnwesen und dem Staatsministerium für Kraftverkehr und Straßenwesen von der früheren Deutschen Reichsbahn auf die Kommunen übertragen worden sei.

Die Übergangsregelung des § 19 Abs. 1 alter Fassung EKrG fand deshalb nach herrschender Meinung auf dem Gebiet der neuen Bundesländer nach dem Inkrafttreten des EKrG keine Anwendung. Das ist eine ungleiche Behandlung ostdeutscher Kommunen.

Diese formale Sicht verkennt die tatsächliche Situation. Die Übertragung der Baulast war nichts weiter als eine Veränderung der Zuständigkeiten innerhalb der Staatsorgane. Im Verwaltungsaufbau der DDR fungierten die Kommunen als „unterste Staatsorgane“. Sie waren damit – ebenso wie die früheren Deutschen Reichsbahn – Teil des Staates und besaßen keine eigene Finanzhoheit wie in den alten Bundesländern. Mithin sind sie für den schlechten Erhaltungszustand der Brückenbauwerke nicht verantwortlich zu machen. Den

Investitionsrückstau der ehemaligen Deutschen Reichsbahn können die Ost-Kommunen nicht ausgleichen.

Durch Änderungen des Investitionsförderungsgesetzes und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in den Jahren 1999 bis 2003 können jetzt betroffene Kommunen zweckgebunden Zuschüsse und Fördermittel für die Grunderneuerung von Brücken über Schienenwege im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn in Höhe von insgesamt 250 Mio. DM erhalten.

Derartiges war bis zur Gesetzesänderung vom 9. September 1998 nicht so klar geregelt und stellt zweifelsohne einen gewissen Fortschritt dar. Überwiegend werden diese Mittel jedoch von den Haushalten der Länder und nicht von dem Haushalt des Bundes getragen. Auch bleibt offen, wie die finanzielle Unterstützung nach dem Jahre 2003 aussehen soll. Kritikwürdig ist außerdem, dass ein Teil der „Hilfe“ aus einer bloßen Absenkung von Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gespeist wird, die künftighin für dringliche Investitionen im kommunalen öffentlichen Nahverkehr und im Straßenbau in Ost- wie auch in Westdeutschland fehlen.

2. Ausbaumaßnahmen bei Verkehrsprojekten Deutsche Einheit

Auch wurde mit dem Gesetz vom 9. September 1998 unterlassen, eine seit Jahren zu Lasten von Kommunen geübte Verwaltungspraxis zu korrigieren. Mit Verweis auf § 13 EkrG glauben sich Deutsche Bahn AG und Planungsgesellschaften rechtlich auf der sicheren Seite und fordern von ihnen ein Drittel der Kosten bei Kreuzungsmaßnahmen im Rahmen der Umsetzung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit.

So müssen sich brandenburgische Gemeinden als Straßenbaulastträger an Summen zwischen je 5 bis 7 Mio. DM für Fußgänger- und Radfahrertunnel beteiligen, obgleich die betroffenen Kommunen keinerlei Entscheidungsbefugnis beim Ausbau der bestehenden Eisenbahnstrecken (hier: Berlin-Hannover beziehungsweise Berlin-Hamburg) auf höhere Geschwindigkeiten hatten.

Eine derartige Veränderung von Verkehrsbauten sollte nach dem Veranlasserprinzip beurteilt und entsprechend finanziert werden.

3. Anpassungen von Schrankenanlagen

Der technische Standard der Sicherheitsvorschriften im Eisenbahnwesen der DDR entsprach nicht dem Standard der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) in der Bundesrepublik Deutschland. Eine schrittweise Anpassung technischer Sicherungen an Kreuzungen – insbesondere von Schranken oder Lichtsignalen – an die Bestimmungen der bundesdeutschen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist deshalb geboten.

Sachlich nicht zu rechtfertigen ist aber, dass Ost-Kommunen mit Verweis auf die §§ 3 und 13 EkrG ein Drittel dieser

Kosten mitfinanzieren müssen. So werden kommunale Träger der Straßenbaulast bei der Anpassung von Schrankenanlagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn an die EBO in Höhe von 600 DM bis zu 1 Mio. DM herangezogen.

Da es sich hierbei aber um eine Angleichung der erforderlichen Eisenbahninfrastruktur im Bereich des bisherigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn an den Ausbaustand

und die technische Ausstattung im Bereich des bisherigen Sondervermögens Deutsche Bundesbahn handelt, steht der Bund in der Pflicht. Es wäre unbillig, den kommunalen Baulastträger für die Nachrüstung des technischen Ausstattungsstandards heranzuziehen, sofern er keine zusätzlichen Forderungen erhebt.

