

**20.03.95**

**Empfehlungen**

VP - Fz - In

**der Ausschüsse**

**zu Punkt**

der 682. Sitzung des Bundesrates am 31. März 1995

---

- a) Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG)  
- Antrag der Länder Hessen und Saarland -
  
- b) Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG)  
- Antrag der Länder Bayern und Schleswig-Holstein -

- 1. Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post**,  
der **Finanzausschuß** und  
der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten**

empfehlen dem Bundesrat, beide Initiativen zu einem Gesetzentwurf zusammenzufassen und ihn gemäß Artikel 76 Abs. 1 des Grundgesetzes in folgender Fassung beim Deutschen Bundestag einzubringen:

**A. Zielsetzung**

Im Zuge der Bahnreform ist die Baulast für Brücken über Eisenbahnen im Zuge von Kommunalstraßen auf die kommunalen Baulasträger übergegangen. (Änderung des § 19 Eisenbahnkreuzungsgesetz durch Artikel 6 Abs. 106 Nr. 4 Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27.12.1993, BGBl. I S. 2378).

Nach dem am 1. Januar 1994 in Kraft getretenen Wechsel in der Erhaltungslast wurde von einer Vielzahl von Gemeinden festgestellt, daß sich eine große Anzahl dieser Bauwerke nicht in einem ordnungsgemäßen Zustand befindet. Den betroffenen kommunalen Straßenbaulastträgern ist es jedoch nicht zumutbar,

Bauwerke zu übernehmen, die über längere Zeit nicht ordnungsgemäß erhalten wurden und deshalb in Einzelfällen einer umgehenden Sanierung oder sogar einer vollständigen Erneuerung bedürfen.

Bereits das Eisenbahnkreuzungsgesetz vom 14. August 1963 enthielt eine entsprechende Regelung für Straßenüberführungen im Zuge von Straßen in der Baulast des Bundes, der Länder und der Landschaftsverbände, die bis zu diesem Zeitpunkt in der Erhaltungslast der Bahn standen. Auch damals galt bereits der allgemeine straßenrechtliche Grundsatz, wie er inzwischen auch in § 6 Abs. 1a des Bundesfernstraßengesetzes und in den meisten Straßengesetzen der Länder ausdrücklich aufgenommen worden ist: "Bei der Übergabe ist darauf zu achten, daß die Bauwerke ordnungsgemäß erhalten sind und der notwendige Grunderwerb durchgeführt ist." Es bedurfte deshalb damals insoweit keiner besonderen Regelung im Eisenbahnkreuzungsgesetz, da dieser Grundsatz auch seitens des Bundes ausdrücklich anerkannt wurde (vgl. das Einführungsschreiben des Bundesministers für Verkehr zum Eisenbahnkreuzungsgesetz vom 11. November 1963, VKBl. 1963, S. 612).

Was für den zum 1. Januar 1964 vollzogenen Wechsel der Erhaltungslast von der Bahn auf Bund, Länder und Landschaftsverbände galt, muß auch für den nunmehr erfolgten Wechsel der Erhaltungslast von der Bahn auf die Kommunen gelten; d. h., der Gewährleistungsanspruch besteht auch uneingeschränkt beim Übergang der Erhaltungslast aufgrund des Eisenbahnneuordnungsgesetzes.

## **B. Lösung**

Ziel der Gesetzesänderung ist es klarzustellen, daß der allgemeine Grundsatz des Straßenrechts, nach dem beim Übergang einer Straßenbaulast der abgebende Träger der Straßenbaulast dem übernehmenden Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen hat, daß das Bauwerk in der Vergangenheit ordnungsgemäß unterhalten und der erforderliche Grunderwerb durchgeführt worden ist, auch für den Baulastübergang nach Artikel 6 Abs. 106 Nr. 4 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes gilt.

Ordnungsgemäß erhalten ist das Bauwerk dann, wenn von einer uneingeschränkten Restnutzungsdauer von 10 Jahren ausgegangen werden kann. Den Nachweis für diese ordnungsgemäße Erhaltung hat der Eisenbahnunternehmer als abgebender Träger der Straßenbaulast zu führen.

Diese Klarstellung dient der Rechtssicherheit. Sie erspart den Kommunen, die nicht ordnungsgemäß unterhaltene Brücken in ihre Baulast übertragen bekommen, langwierige Rechtsstreitigkeiten gegen den Eisenbahnunternehmer.

### **C. Alternativen**

Keine

### **D. Kosten**

Da die Gesetzesänderung allein der Klarstellung dient und somit zur Vermeidung eventueller langjähriger gerichtlicher Verfahren führen kann, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Die auf die Eisenbahnunternehmer ohnehin zukommenden Kosten für Brückeninstandsetzungen können derzeit noch nicht geschätzt werden.

## **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG)**

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

### **Artikel 1**

In § 19 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. März 1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 106 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378), wird nach Absatz 2 folgender Absatz 2a eingefügt:

"(2a) Soweit aufgrund von Artikel 6 Abs. 106 Nr. 4 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes die Erhaltungslast für eine Straßenüberführung auf den

Straßenbaulastträger übergegangen ist, hat der Eisenbahnunternehmer dafür einzustehen, daß er die Straßenüberführung in dem durch die Verkehrsbedeutung gebotenen Umfang ordnungsgemäß erhalten und den erforderlichen Grunderwerb durchgeführt hat. Als ordnungsgemäßer Erhaltungszustand gilt eine unbeschränkte Restnutzungsdauer der Straßenüberführung von mindestens 10 Jahren entsprechend ihrem ursprünglichen baulichen Zustand, die der Eisenbahnunternehmer nachzuweisen hat."

## Artikel 2

### Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1994 in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

Durch Artikel 6 Abs. 106 Nr. 4 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG) wurde § 19 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes neu gefaßt und das sogenannte Gemeindeprivileg in der bisherigen Fassung von § 19 Abs. 1 Satz 3 beseitigt. Diese Bestimmung hatte frühere Sonderregelungen, nach denen die Erhaltungslast (laufende Unterhaltung und Erneuerung) für Straßenüberführungen von Kommunalstraßen - abweichend von § 14 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes - beim Eisenbahnunternehmer lag, bis zu einer wesentlichen Änderung aufrechterhalten. Damit sind (nach Angaben der Eisenbahnunternehmer) rund 2 200 Überführungen in den alten Ländern am 1. Januar 1994 in die Erhaltungslast kommunaler Straßenbaulastträger übergegangen.

Die Mehrzahl dieser Bauwerke weist über ihr Alter hinaus erhebliche Erhaltungsrückstände auf, die ihre Gebrauchstauglichkeit z. B. durch Verringerung der ursprünglichen Tragfähigkeit mindern. In Einzelfällen sind die Bauwerke nicht mehr nutzbar, d. h. abgängig.

Die Straßengesetze von Bund und Ländern bestimmen, daß beim Wechsel der Straßenbaulast der bisherige Baulastträger dafür einzustehen hat, daß er die Straße in dem durch ihre Verkehrsbedeutung gebotenen Umfang ordnungsgemäß unterhalten und den erforderlichen Grunderwerb durchgeführt hat. Schon bei Inkrafttreten des Eisenbahnkreuzungsgesetzes am 1. Januar 1964 war anerkannt, daß diese straßenrechtlichen Gewährleistungsansprüche bzw. der aus ihnen abzuleitende allgemeine Rechtsgrundsatz auch beim gesetzlichen Wechsel der Erhaltungslast an Eisenbahnkreuzungen gelten (vgl. Einführungsschreiben des Bundesministers für Verkehr zum Eisenbahnkreuzungsgesetz vom 11. November 1963, Verkehrsblatt 1963 S. 612, Nr. 10). Dieser Gewährleistungsanspruch besteht auch uneingeschränkt beim Übergang der Erhaltungslast aufgrund des Eisenbahnneuordnungsgesetzes. Da bereits zwischen Kreuzungsbeteiligten hierüber prinzipielle Meinungsverschiedenheiten entstanden sind, ist eine gesetzliche Klarstellung geboten.

Den betroffenen kommunalen Straßenbaulastträgern ist es nicht zumutbar, Bauwerke zu übernehmen, die über lange Zeit nicht ordnungsgemäß erhal-

ten wurden und in manchen Fällen einer alsbaldigen Sanierung oder sogar Erneuerung bedürfen. Die aufgestauten Erhaltungsrückstände zwingen die jetzigen Baulastträger zu erheblichen finanziellen Dispositionen, die sie nicht verhindern konnten. Nach der Rechtslage bis zum 1. Januar 1994 konnte der Straßenbaulastträger in jedem Fall davon ausgehen, nur ein ordnungsgemäß erhaltenes Bauwerk übernehmen zu müssen, da nur eine wesentliche Änderung den Wechsel der Erhaltungslast auslösen konnte. Die Eisenbahnunternehmer werden durch das Einstehe nmüssen für die langjährige unzureichende Erfüllung ihrer Erhaltungslasten nicht unbillig belastet, da sie die entsprechenden Aufwendungen früher erspart haben.

## B. Besonderer Teil

### Zu Artikel 1

Die gesetzliche Klarstellung durch Ergänzung von § 19 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes entspricht dem Gewährleistungsanspruch nach § 6 Abs. 1a des Bundesfernstraßengesetzes. Zum Schutz der Kreuzungsbeteiligten ist es geboten, zusätzlich den ordnungsgemäßen Erhaltungszustand gesetzlich näher zu definieren.

Der bisherige Träger der Erhaltungslast ist im Fall von Erhaltungsrückständen grundsätzlich zur Erstattung der Aufwendungen verpflichtet, die erforderlich sind, um die Überführung in einen ordnungsgemäßen Erhaltungszustand entsprechend ihrer ursprünglichen baulichen Ausführung zu versetzen. Insbesondere ist die ursprüngliche Tragfähigkeit wieder herzustellen. Dies kann eine grundsätzliche Sanierung erforderlich machen, bei völlig abgängigen Bauwerken im Einzelfall sogar eine Erneuerung. Dagegen kann aufgrund des Gewährleistungsanspruchs eine Verbesserung der Überführung entsprechend gestiegenen Verkehrsbedürfnissen nicht verlangt werden; dies wäre eine Änderung mit der Kostenfolge nach § 12 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes. Die Befristung des Gewährleistungsanspruches auf einen Zeitraum von 10 Jahren, der im Kreuzungsrecht beispielsweise auch zur Beurteilung der übersehbaren Verkehrsentwicklung herangezogen wird, soll sicherstellen, daß der neue Träger der Erhaltungslast innerhalb dieses Zeitraums nur zu Maßnahmen der laufenden Unterhaltung, nicht aber zu grundsätzlichen Sanierungen oder Erneuerungen gezwungen ist.

Da die Erhaltung der betroffenen Bauwerke seit Jahrzehnten ausschließlich im Einflußbereich des Eisenbahnunternehmers lag, ist es angemessen und geboten, diesem die Beweislast für ihren ordnungsgemäßen Zustand aufzuerlegen.

#### Zu Artikel 2

Da die Gesetzesänderung nur Ansprüche klarstellt, die bei Inkrafttreten von Artikel 6 Abs. 106 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes bereits bestanden, ist sie dementsprechend mit Wirkung vom 1. Januar 1994 in Kraft zu setzen. Dies ist notwendig, damit sich für die Zwischenzeit keine rechtlichen Unsicherheiten verfestigen. Eine rückwirkende Belastung von Kreuzungsbeteiligten ist damit nicht verbunden.