

07.02.95

Gesetzesantrag

des Landes Hessen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG)**A. Zielsetzung**

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

Nach dem am 01. 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 würden 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 01. 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 Art. 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 unterhaltenen Brücken in ihre Baulast übertragen bekamen, 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.

07.02.95

Gesetzesantrag
des Landes Hessen

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Eisenbahnkreuzungs-
gesetzes (EKrG)**

DER HESSISCHE MINISTERPRÄSIDENT

Wiesbaden, den 7. Februar 1995

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Dr. h.c. Johannes Rau

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Hessische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat den anliegend
beigefügten

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Eisenbahn-
kreuzungsgesetzes (EKrG)

mit dem Antrag zuzuleiten, seine Einbringung beim Deutschen Bundestag gemäß
Artikel 76 Abs. 1 GG zu beschließen.

Ich bitte Sie, die Vorlage gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung des
Bundesrates auf die Tagesordnung der Bundesratssitzung am 17. Februar 1995
zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen



Hans Eichel

Entwurf eines Gesetzes
zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG)

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

Artikel 1

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378), wird wie folgt geändert:

1. In § 19 wird als Abs. 2 eingefügt:

"(2) Soweit auf Grund von Art. 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 unterhalten und den erforderlichen Grunderwerb durchgeführt hat. Als ordnungsgemäßer Erhaltungszustand gilt eine unbeschränkte Restnutzungsdauer von mindestens zehn Jahren entsprechend ihrem ursprünglichen baulichen Zustand, die der Eisenbahnunternehmer nachzuweisen hat."

2. Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 01. Januar 1994 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

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

Nach dem am 01. Januar 1994 in Kraft getretenen Wechsel in der Erhaltungslast mußten viele Gemeinden feststellen, 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. 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 besonderer Regelung im Eisenbahnkreuzungsgesetz, da dieser Grundsatz auch seitens des Bundes ausdrücklich anerkannt wurde (vgl. Einführungsschreiben des Bundesministers für Verkehr zum Eisenbahnkreuzungsgesetz vom 11. November 1963, VKBl. 1963, S. 612).

Was für den zum 01. 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. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Die durch die Ergänzung des § 19 Eisenbahnkreuzungsgesetz vorgenommene Klarstellung entspricht dem Gewährleistungsanspruch nach § 6 Abs. 1a des Bundesfernstraßengesetzes. Im Interesse der die Erhaltungspflicht übernehmenden Kommunen ist es notwendig, zusätzlich den Begriff des "ordnungsgemäßen Erhaltungszustandes" gesetzlich zu definieren. Eine Befristung des Gewährleistungsanspruches auf die Dauer von 10 Jahren stellt sicher, daß die Kommunen innerhalb dieses Zeitraumes nur für Unterhaltsaufwendungen, nicht aber für Sanierungen oder Erneuerungen aufkommen müssen.

Die Beweislast für den ordnungsgemäßen Zustand ist dem Eisenbahnunternehmer aufzuerlegen, da die Erhaltung der betreffenden Bauwerke seit Jahrzehnten ausschließlich in dessen Einflußbereich lag.

Zu Nummer 2

Redaktionelle Folgeänderung

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 01.01.1994 in Kraft zu setzen. Dies ist notwendig, damit sich für die Zwischenzeit keine rechtlichen Unsicherheiten verfestigen.

31.03.95**Geszentwurf
des Bundesrates**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des
Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG)****A. Zielsetzung**

Im Zuge der Bahnreform ist die Baulast für Brücken über Eisenbahnen im Zuge von Kommunalstraßen auf die kommunalen Baulastträger 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.

31.03.95

Gesetzentwurf
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des
Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG)

- / Der Bundesrat hat in seiner 682. Sitzung am 31. März 1995 beschlossen, den beige-
fügten Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 1 des Grundgesetzes beim Deutschen
Bundestag einzubringen.
- / Der Bundesrat hat ferner die aus der Anlage ersichtliche EntschlieÙung gefaÙt.

Anlage

E n t w u r f 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 erhalten wurden und in manchen Fällen einer alsbaldigen Sanierung oder sogar Erneue-

rung 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 Einstehenmüssen 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 grundhafte 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 grundhaften 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.

E n t s c h l i e ß u n g

zum

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG)

Die Bundesregierung wird aufgefordert, eine Regelung mit dem Inhalt vorzulegen, den Bund zu verpflichten, sich an den Kosten für die Abgeltung von Erhaltungsrückständen bei kommunalen Straßenanlagen an Kreuzungen von Eisenbahnen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und Straßen in den neuen Ländern und Berlin bis zum 31.12.2003 zu beteiligen.

Nicht nur in den alten, sondern auch in den neuen Bundesländern haben die Landkreise, Städte und Gemeinden erhebliche Probleme, die notwendigen Haushaltsmittel für die Erhaltung von Straßenüberführungen und -anlagen an Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen zur Verfügung zu stellen.

Die Zielsetzung der Bundesratsdrucksachen 72/95 und 82/95 betrifft unmittelbar nur die Kreuzungsbeteiligten in den alten Bundesländern. Dennoch ist unzweifelhaft, daß es auch den Landkreisen und Gemeinden in den neuen Bundesländern und dem Land Berlin finanziell nicht zumutbar ist, die vollen Kosten für Brückenbauwerke zu übernehmen, die über Jahrzehnte nicht ordnungsgemäß erhalten wurden und in vielen Fällen einer alsbaldigen Sanierung oder sogar der Erneuerung bedürfen.

Der Forderung, die Kommunen in den neuen Bundesländern finanziell im Hinblick auf die Erhaltungspflichten zu entlasten, steht auch nicht entgegen, daß die Baulast für Straßenüberführungen bereits 1953 durch Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Ministerium für Eisenbahnwesen und dem Staatsministerium für Kraftverkehr und Straßenwesen der ehemaligen DDR von der früheren Deutschen Reichsbahn auf die Kommunen übertragen worden ist.

Insoweit ist zu berücksichtigen, daß die Kommunen in der ehemaligen DDR ebenso wie die frühere Deutsche Reichsbahn Teil des Staates waren und erst durch das Gesetz über die Selbstverwaltung der Gemeinden und Landkreise vom 17. Mai 1990 den Status einer Selbstverwaltungskörperschaft erlangt haben. Sie hatten daher keine eigene Finanzhoheit wie die Kommunen in den alten Bundesländern. Da ihnen entsprechende Finanzmittel nicht zur Verfügung standen, haben sie es nicht

zu verantworten, daß Erhaltungsmaßnahmen in der Zwischenzeit nicht durchgeführt worden sind und sich die Brückenbauwerke in einem besonders schlechten Zustand befinden. Das plötzliche Wirksamwerden des Eisenbahnkreuzungsgesetzes im Zusammenspiel mit dem Gesetz über die kommunale Selbstverwaltung verursacht in den neuen Bundesländern eine ähnliche Belastung bei Kreisen und Gemeinden wie die Einführung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes 1963 bei den Kommunen der alten Bundesländer. Damals wurde auf Betreiben des Bundesrates die Übergangsregelung des § 19 Abs. 1 Satz 3 und 4 in das Eisenbahnkreuzungsgesetz aufgenommen, um den Kommunen die Anpassung an die neuen Rechtsverhältnisse zu erleichtern. In entsprechender Weise ist es heute geboten, ein zeitlich befristetes Hilfsprogramm für die Abgeltung von Erhaltungsrückständen an den vorhandenen Brücken in den neuen Bundesländern vom Bund einzufordern.

In Berlin ist die Erhaltungspflicht für Anlagen an Kreuzungen, soweit sie Straßenanlagen sind, für den Ostteil der Stadt aufgrund des Einigungsvertrages, für den Westteil der Stadt aufgrund des Sechsten Überleitungsgesetzes ab dem 3. Oktober 1990 auf das Land übergegangen. Der allgemeine Rechtsgrundsatz, daß der abgebende Träger für den ordnungsgemäßen Erhaltungszustand des Bauwerks einzustehen hat, gilt auch für Berlin. Eine Beteiligung des Bundes an den vorgenannten Kosten ist daher auch hier geboten.