

08.02.95**Gesetzesantrag****der Länder Bayern und
Schleswig-Holstein**

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

Durch Artikel 6 Abs. 106 Nr. 4 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes wurde § 19 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes neu gefaßt. Damit ist ab 1. Januar 1994 die Erhaltungslast für Straßenüberführungen über Eisenbahnen auf den Straßenbaulastträger übergegangen, soweit diese aufgrund früherer Rechtsverhältnisse beim Eisenbahnunternehmer lag. Beim Vollzug dieser Bestimmung wird nunmehr zum Teil bezweifelt, daß der Eisenbahnunternehmer - wie allgemein in den Straßengesetzen, z. B. in § 6 Abs. 1a des Bundesfernstraßengesetzes - dafür einzustehen hat, daß er die Straßenüberführung ordnungsgemäß erhalten hat.

Die Gesetzesänderung dient der Klarstellung bereits bestehender Verpflichtungen und damit der Rechtssicherheit. Sie soll zum Schutze der Kreuzungsbeteiligten die bestehenden Ansprüche näher definieren.

B. Lösung

§ 19 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes wird durch einen neuen Absatz 2 ergänzt, der sich weitgehend an der Formulierung etwa des § 6 Abs. 1a des Bundesfernstraßengesetzes orientiert und zugleich den Begriff des ordnungsgemäßen Erhaltungszustandes definiert.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Durch die Klarstellung der bereits bestehenden Verpflichtungen des Eisenbahnunternehmers zur ordnungsgemäßen Erhaltung bis zum Übergang der Erhaltungslast entstehen diesem keine zusätzlichen Kosten.

08.02.95

Gesetzesantrag

**der Länder Bayern und
Schleswig-Holstein**

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

DER BAYERISCHE MINISTERPRÄSIDENT
B I I I I

München, den 8. Februar 1995

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

Sehr geehrter Herr Präsident!

Gemäß dem Beschluß der Bayerischen Staatsregierung übermittle ich den in der Anlage mit Vorblatt und Begründung beigefügten

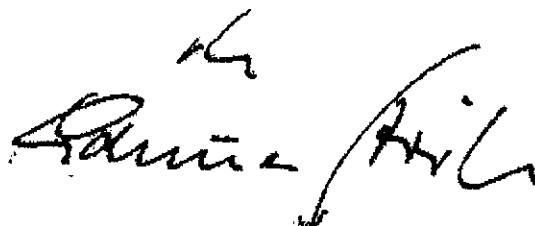
Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Eisenbahn-
kreuzungsgesetzes (EKrG)

mit dem Antrag, daß der Bundesrat diesen gemäß § 76 Abs. 1 GG im Bundestag einbringen möge.

Die schleswig-holsteinische Landesregierung hat mitgeteilt, der bayerischen Gesetzesinitiative als Mitantragsteller beizutreten.

Ich bitte, den Gesetzentwurf gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates auf die Tagesordnung der 680. Sitzung am 17. Februar 1995 zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Hans-Joachim Lauth". The signature is written in a cursive style with a large initial "H" and a long, sweeping underline.

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 Art. 6 Abs. 106 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl I S. 2378), wird wie folgt geändert:

1. In § 19 wird folgender Absatz 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 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."

2. Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.

Artikel 2

Inkrafttreten

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

B E G R Ü N D U N G

Allgemeines:

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 2200 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 Bundesminister 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 der 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 Entstehenmüssen für die langjährige unzureichende Erfüllung ihrer Erhaltungslasten nicht unbillig belastet, da sie die entsprechenden Aufwendungen früher erspart haben.

Zu Artikel 1

Zu Nr. 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 Nr. 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 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.