

18.03.10

Vk

Verordnung**des Bundesministeriums für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung**

**Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem
Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und
dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösungsbeträge-
Berechnungsverordnung - ABBV)****A. Problem und Ziel**

Treffen Verkehrswege unterschiedlicher Baulastträger aufeinander, haben sich diese über die Kostenteilung bei Bau, Änderung und Unterhaltung von Kreuzungsanlagen nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften zu verständigen. Wenn mit der Schaffung neuer oder der Änderung vorhandener Kreuzungen Mehrkosten bei der Unterhaltung oder späteren Erneuerung verbunden sind, sehen das Eisenbahnkreuzungsgesetz, das Bundesfernstraßengesetz und das Bundeswasserstraßengesetz entsprechende Erstattungen sowie deren Ablösung vor. Die Ablösung trägt zur Verwaltungsvereinfachung bei, da durch die Leistung eines einmaligen Ablösungsbetrages bei den beteiligten Baulastträgern ein ansonsten auf Jahrzehnte hinaus erforderlicher Verwaltungsaufwand vermieden wird. In den vom Bundesministerium für Verkehr herausgegebenen Ablösungsrichtlinien (Ablösungsrichtlinien 1980 und Ablösungsrichtlinien StraW 85) sind Berechnungsvorschriften für die Ermittlung der Ablösungsbeträge enthalten. Den Ablösungsrichtlinien fehlt jedoch die notwendige Verbindlichkeit für die außerhalb der Bundesverwaltung stehenden Baulastträger, da sie lediglich interne Verwaltungsvorschriften darstellen. Hierdurch können Konflikte über die Ansätze in den Richtlinien (z. B. bei der Festlegung der theoretischen Nutzungsdauern bzw. Prozentsätze der jährlichen Unterhaltungskosten) und im Ergebnis über die Höhe der zu leistenden Ablösungsbeträge entstehen, wodurch die Verhandlungen der Kreuzungsbeteiligten erschwert werden. Um eine möglichst effiziente Abrechnung derartiger Kreuzungsmaßnahmen mit dem Ziel

einer Verringerung des Verwaltungsaufwandes bei Bund, Länder und Kommunen zu erreichen, soll ein für sämtliche Beteiligte einheitlicher und verbindlicher Rechtsrahmen geschaffen werden.

B. Lösung

Mit dem Erlass der ABBV wird ein für sämtliche Verkehrswegekrenzungen einheitlicher und verbindlicher Rechtsrahmen zur Berechnung der Ablösungsbeträge geschaffen und damit das Ziel effizienteren Verwaltungshandelns erreicht.

C. Alternativen

keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Bund, Ländern und Kommunen entstehen keine zusätzlichen Kosten.

2. Vollzugsaufwand

Entsprechend der vorangestellten Zielsetzung ist eine Reduzierung des Vollzugsaufwandes zu erwarten.

E. Sonstige Kosten

Für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, sowie für soziale Sicherungssysteme entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind ebenfalls nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Es werden keine Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen sowie Verwaltungen eingeführt, geändert oder abgeschafft. Zusätzliche Kosten für die Wirtschaft sind vor diesem Hintergrund nicht zu erwarten.

G. Gleichstellungspolitische Relevanzprüfung

Die Verordnung hat keine Auswirkungen auf gleichstellungspolitische Ziele.

Bundesrat

Drucksache 147/10

18.03.10

Vk

Verordnung

**des Bundesministeriums für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung**

Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösungsbeträge- Berechnungsverordnung - ABBV)

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 17. März 2010

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister
Jens Böhrnsen
Präsident des Senats der
Freien Hansestadt Bremen

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung zu erlassende

Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach
dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und
dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösungsbeträge-Berechnungs-
verordnung – ABBV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des
Grundgesetzes herbeizuführen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Ronald Pofalla

Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung - ABBV)

Vom ...

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verordnet auf Grund

- des § 16 Absatz 1 Nummer 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), der zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. April 2005 (BGBl. I S. 1128) geändert worden ist,
- des § 13 b Nummer 3 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206) und
- des § 42 Absatz 4a Satz 2 des Bundeswasserstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962):

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für die Berechnung der zu leistenden Ablösungsbeträge nach den Vorschriften des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, des Bundesfernstraßengesetzes und des Bundeswasserstraßengesetzes.

(2) Erhaltungskosten (Unterhaltungs- und Erneuerungskosten) im Sinne dieser Verordnung entsprechen den Erhaltungs- und Betriebskosten im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes sowie den Unterhaltungskosten im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes und des Bundeswasserstraßengesetzes.

§ 2

Berechnung

(1) Der Ablösungsbetrag ist durch Gegenüberstellung der kapitalisierten Erhaltungskosten der alten und neuen baulichen Anlagen gemäß der Anlage zu dieser Verordnung zu ermitteln.

(2) Sind die kapitalisierten Erhaltungskosten der neuen baulichen Anlagen höher als die für die alten baulichen Anlagen ermittelten Kosten, handelt es sich bei dem Differenzbetrag um die dem unterhaltungspflichtigen Baulastträger von dem anderen Beteiligten abzulösenden Unterhaltungsmehrkosten. Im umgekehrten Falle handelt es sich bei dem Differenzbetrag um den vom unterhaltungspflichtigen Baulastträger dem anderen Beteiligten zu erstattenden Vorteilsausgleich.

(3) Bei beiderseitigem Änderungsverlangen sind die von dem nicht unterhaltungspflichtigen Beteiligten zu erstattenden Mehrkosten oder der von dem unterhaltungspflichtigen Beteiligten zu erstattende Vorteilsausgleich entsprechend seinem Anteil an den Baukosten der Kreuzungsmaßnahme zu ermitteln. Satz 1 findet für die Berechnung des Ablösungsbetrages nach § 13 Absatz 3 Satz 2 des Bundesfernstraßengesetzes keine Anwendung

(4) Der Ablösungsbetrag ist von dem für die Baudurchführung verantwortlichen Kreuzungsbeteiligten zu ermitteln und auf volle 100 Euro kaufmännisch zu runden. Er ist dem anderen Kreuzungsbeteiligten spätestens sechs Monate nach der verkehrsbereiten Fertigstellung der baulichen Anlage prüfbar darzulegen.

(5) Der Ablösungsbetrag ist von dem verpflichteten Kreuzungsbeteiligten spätestens sechs Monate nach Zugang der Berechnung zu zahlen. Erfolgt die Zahlung zu einem späteren Zeitpunkt, ist der Betrag mit vier Prozent für das Jahr zu verzinsen.

§ 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin,

Anlage zur
Verordnung zur Berechnung von
Ablösungsbeträgen nach dem
Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem
Bundesfernstraßengesetz und dem
Bundeswasserstraßengesetz

(Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung - ABBV)

Inhaltsverzeichnis

Kapitel 1 Begriffe

- 1.1 Bauliche Anlagen
- 1.2 Bauwerksteil, Bauteil
- 1.3 Ingenieurbauwerke
- 1.4 Brücken
- 1.5 Unterbauten von Brücken
- 1.6 Überbauten von Brücken
- 1.7 Rahmenartige Tragwerke
- 1.8 Sonstige Bauwerksteile von Brücken
- 1.9 Tunnel
- 1.10 Trogbauwerke
- 1.11 Stützbauwerke
- 1.12 Lärmschutzbauwerke
- 1.13 Sonstige Ingenieurbauwerke
- 1.14 Fahrwege von Eisenbahnen
- 1.15 Straßen und Wege
- 1.16 Oberbau von Straßen und Wegen
- 1.17 Entwässerung von Straßen und Wegen
- 1.18 Ausstattungen von Straßen und Wegen
- 1.19 Ausstattungen von Bundeswasserstraßen und sonstigen schiffbaren Gewässern

Kapitel 2 Berechnung, Kapitalisierung

- 2.1 Ablösungsbetrag
- 2.2 Erhaltungskosten
- 2.3 Berechnungsformeln
- 2.4 Anzuwendender Zinssatz
- 2.5 Theoretische Nutzungsdauer
- 2.6 Restnutzungsdauer
- 2.7 Tabellen

Kapitel 3 Kostenermittlung

- 3.1 Ermittlung der Erneuerungskosten
- 3.2 Zusammensetzung der Erneuerungskosten
- 3.3 Reine Baukosten der Ingenieurbauwerke
- 3.4 Reine Baukosten der Fahrwege von Eisenbahnen
- 3.5 Reine Baukosten der Straßen und Wege
- 3.6 Aufteilung der Kosten für Abbruch, Behelfszustände, Betriebserschwernisse, Umleitungsmaßnahmen bei Brückenbauwerken
- 3.7 Aufteilung der Kosten für Abbruch, Behelfszustände, Umleitungsmaßnahmen bei Straßen und Wegen
- 3.8 Zusammensetzung und Ermittlung der Unterhaltungskosten
 - 3.8.1 Unterhaltungskosten der Ingenieurbauwerke
 - 3.8.2 Unterhaltungskosten der Fahrwege von Eisenbahnen
 - 3.8.3 Unterhaltungskosten der Straßen und Wege
 - 3.8.4 Winterdienst
- 3.9 Energiekosten
- 3.10 Verwaltungskosten

Kapitel 4 Tabellen der Theoretischen Nutzungsdauern und der Prozentsätze der jährlichen Unterhaltungskosten

Tabelle 1 Brücken

Tabelle 2 Tunnel

Tabelle 3 Trogbauwerke

Tabelle 4 Stützbauwerke

Tabelle 5 Lärmschutzbauwerke

Tabelle 6 Sonstige Ingenieurbauwerke

Tabelle 7 Fahrwege von Eisenbahnen

Tabelle 8 Oberbau von Straßen und Wegen

Tabelle 9 Entwässerung von Straßen und Wegen

Tabelle 10 Ausstattungen von Straßen und Wegen sowie Bundeswasserstraßen und sonstigen schiffbaren Gewässern

Tabelle 11 Geländer, Zäune, Mauern, Böschungsbefestigungen an Straßen und Wegen

Kapitel 1 Begriffe

1.1 Bauliche Anlagen

Ingenieurbauwerke, Fahrwege von Eisenbahnen sowie Straßen und Wege werden als bauliche Anlagen bezeichnet, unabhängig davon, ob es sich um ein Bauwerk oder ein Bauwerksteil handelt.

1.2 Bauwerksteil, Bauteil

Jede Untergliederung eines Ingenieurbauwerks wird mit Bauwerksteil, jede Untergliederung eines Fahrwegs von Eisenbahnen, einer Straße oder eines Weges mit Bauteil bezeichnet.

1.3 Ingenieurbauwerke

Zu den Ingenieurbauwerken gehören Brücken, Tunnel, Trogbauwerke, Stützbauwerke, Lärmschutzbauwerke und sonstige Ingenieurbauwerke.

1.4 Brücken

Brücken gliedern sich in der Regel in Unter- und Überbauten. Zu den Brücken, die nicht in Unter- und Überbauten gegliedert sind, gehören rahmenartige Tragwerke, Gewölbe sowie Wellstahlrohre einschließlich der jeweiligen Flügelwände und Gründungen.

1.5 Unterbauten von Brücken

Zu den Unterbauten von Brücken gehören Widerlager einschließlich Hohlwiderlager (aufgelöste Widerlager, die zur Durchführung von Verkehrswegen genutzt werden), Flügelwände, Pfeiler, Stützen einschließlich Schutzeinrichtungen (Anprallsockel, Anprallbalken), Pylone einschließlich der jeweiligen Gründungen, Abdichtungen und Bauwerksentwässerung. Pylone schließen unter anderem auch Ankerkörper, Seil- und Kabelaufhängungen ein.

1.6 Überbauten von Brücken

Zu den Überbauten von Brücken gehören die Tragkonstruktion einschließlich Lager, Fahrbahnübergänge, Abdichtungen mit Schutzschichten, Kappen, Schutzeinrichtungen wie z.B. Schrammborde, Aufkantungen, Schutzplanken, Schutzwände, Schutzschwellen, Anprallsockel, Geländer, Brüstungen, Einrichtungen für Spritzschutz, Blendschutz, Berührungsschutz über Bahnstrecken mit elektrischer Oberleitung, Lärmschutz, Schneefanggitter und Schutzdächer, Ausstattungen wie z.B. betriebstechnische Beleuchtungen, maschinelle Einrichtungen und Besichtigungseinrichtungen sowie die Bauwerksentwässerung. Zur Bauwerksentwässerung gehören bei Straßenüberführungen nicht die oberirdischen Entwässerungsrinnen neben der Fahrbahn und die Einlaufschächte.

Bei Eisenbahnüberführungen gehören zu den Überbauten Entgleisungsschutz, Schienenauszüge und Vorrichtungen zur Verbindung der Gleise mit den Überbauten.

1.7 Rahmenartige Tragwerke

Zu den rahmenartigen Tragwerken gehören geschlossene Rahmen, unten offene Rahmen und vergleichbare Rahmenkonstruktionen.

1.8 Sonstige Bauwerksteile von Brücken

Zu den sonstigen Bauwerksteilen von Brücken gehören Schutzerdungsanlagen, Oberleitungseinrich-

tungen (ohne Masten und Ausleger) und sonstige Verankerungen von Leitungen, Berührungsschutzanlagen und Entgleisungsschutz.

1.9 Tunnel

Tunnel werden in geschlossener (bergmännischer) oder offener Bauweise hergestellt. In offener Bauweise erstellte Bauwerke gelten erst ab einer bestimmten Länge als Tunnel: für Eisenbahnen ab 250 m, für Straßen ab 80 m. Kürzere Bauwerke zählen zu den Brücken.

1.10 Trogbauwerke

Zu den Trogbauwerken gehören solche aus Stahlbeton, Pfahlwänden, Schlitzwänden und Stahlspundwänden.

1.11 Stützbauwerke

Zu den Stützbauwerken gehören Stützwände und sonstige Stützkonstruktionen.

1.12 Lärmschutzbauwerke

Zu den Lärmschutzbauwerken gehören Lärmschutzwände und Lärmschutzsteilwälle sowie deren Gründungen.

1.13 Sonstige Ingenieurbauwerke

Zu den sonstigen Ingenieurbauwerken gehören Verkehrszeichenbrücken einschließlich Beschilderungen, Signalausleger, Signalauslegerbrücken sowie Durchlässe.

1.14 Fahrwege von Eisenbahnen

Zu den Fahrwegen von Eisenbahnen gehören im wesentlichen Schotterbett, Gleisschwellen, Schienen, Weichen, feste Fahrbahnen, Entwässerung, Geländer, Zäune, Mauern und Böschungsbefestigungen, Dienstgehwege einschließlich der erforderlichen Gründungen sowie Bahnübergangssicherungsanlagen.

Für Oberleitungsanlagen und signaltechnische Anlagen sind die Werte der theoretischen Nutzungsdauern m und der Prozentsätze p der jährlichen Unterhaltungskosten im Einzelfall zu vereinbaren. Für Entwässerungsanlagen Geländer, Zäune, Mauern und Böschungsbefestigungen sind die Werte m und p der Straßen und Wege maßgebend.

1.15 Straßen und Wege

Zu den Straßen und Wegen gehören Oberbau, Entwässerung, Ausstattungen sowie Geländer, Zäune, Mauern und Böschungsbefestigungen einschließlich der erforderlichen Gründungen.

1.16 Oberbau von Straßen und Wegen

Zum Oberbau von Straßen und Wegen gehören Tragschichten, Asphaltbinderschichten, Deckschichten, Decken aus Beton, Oberflächenbehandlungen, Pflasterdecken, Befestigungen von Geh- und Radwegen, Bordsteine.

1.17 Entwässerung von Straßen und Wegen

Zur Entwässerung von Straßen und Wegen gehören die Entwässerungseinrichtungen innerhalb der Straßenkörper, Rohrleitungen zum Vorfluter, Rohrdurchlässe, Rohrleitungen für Abwasser, Druckrohrleitungen mit Pumpanlagen, Sickerrohrleitungen, Sickerbecken, Gräben, Mulden, Straßenabläufe, Prüfschächte, Ablaufschächte, Schachtabdeckungen, mechanische Absetzbecken, Rückhaltebecken, Überlaufbecken sowie Leichtflüssigkeitsabscheider und deren mechanische Einbauten.

1.18 Ausstattungen von Straßen und Wegen

Zu den Ausstattungen von Straßen und Wegen gehören insbesondere Fahrbahnmarkierungssysteme, Fahrzeugrückhaltesysteme, Schutzwände, Verkehrsschilder, Leitpfosten, Straßenbeleuchtungen, Lichtsignalanlagen und Verkehrsbeeinflussungsanlagen.

1.19 Ausstattungen von Bundeswasserstraßen und sonstigen schiffbaren Gewässern

Zu den Ausstattungen an Bundeswasserstraßen gehören Leitwerke, Leitpfähle, Dalben, Absetzpfähle und Schifffahrtszeichen.

Kapitel 2

Berechnung, Kapitalisierung

2.1 Ablösungsbetrag

Die einzelnen Bauwerksteile besitzen eine unterschiedliche theoretische Nutzungsdauer und erfordern unterschiedliche Unterhaltungskosten. Für diese Teile müssen deshalb grundsätzlich getrennte Berechnungen aufgestellt werden.

Zur Verwaltungsvereinfachung werden

1. die unter Ziffer 1.5 aufgeführten Bauwerksteile mit den für den Unterbau maßgeblichen Tabellenwerten (Kapitel 4, Tabelle 1, Ziffer 1.1) einheitlich abgelöst und
2. die unter Ziffer 1.6 aufgeführten Bauwerksteile mit den für den Überbau maßgeblichen Tabellenwerten (Kapitel 4, Tabelle 1, Ziffer 1.2) einheitlich abgelöst,

wenn diese Bauwerksteile zeitgleich mit der Brücke erstellt werden. § 2 Absatz 1 Nummer 3 der Verordnung über Kreuzungsanlagen im Zuge von Bundesfernstraßen vom 2. Dezember 1975 (BGBl. I S. 2984) bleibt unberührt.

Bei der Berechnung der Ablösungsbeträge für Brücken sind Fahrwege (Schiene) und Fahrbahnen (Straße) nicht gesondert abzulösen. In den Fällen, in denen die Erhaltungslast der Brücke und der Fahrbahn bei unterschiedlichen Erhaltungspflichtigen liegt, ist auf Verlangen eines Beteiligten die gesonderte Ablösung vorzunehmen.

Sonstige Bauwerksteile werden nur dann gesondert abgelöst, wenn sie den Brücken nachträglich hinzugefügt werden oder beim Neubau als einzelne Bauwerksteile abzulösen sind, wie dies bei Schutzerdungsanlagen an Straßenbrücken aufgrund ihrer Zugehörigkeit zur Eisenbahnanlage (§ 14 Absatz 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz) der Fall ist.

Erdbauwerke (Rampen) für Fahrwege und Fahrbahnen sind nicht abzulösen.

Bei Straßentunnel sind Bauwerk und betriebs- und verkehrstechnische Ausstattungen getrennt abzulösen.

2.2 Erhaltungskosten

Die Erhaltungskosten sind auf der Grundlage einer zeitlich unbegrenzten Erhaltungspflicht zu ermitteln. Besteht in Sonderfällen eine zeitlich begrenzte Erhaltungspflicht, so ist dies bei der Ermittlung der Erhaltungskosten entsprechend zu berücksichtigen.

2.3 Berechnungsformeln

(1) Die kapitalisierten Erhaltungskosten (E) sind zu ermitteln nach der Formel:

$$E = \frac{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^{m-n}}{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^m - 1} \cdot K_e + \frac{p}{z} \cdot K_u$$

(2) Der Ablösungsbetrag (A) der Erhaltungskosten ist zu ermitteln nach den Formeln:

$$A = E_{\text{neu}} - E_{\text{alt}} \quad (E_{\text{neu}} > E_{\text{alt}} \geq 0)$$

$$A = E_{\text{alt}} - E_{\text{neu}} \quad (E_{\text{alt}} > E_{\text{neu}} \geq 0).$$

(3) Getrennte Ermittlung von Teilbereichen der Erhaltungskosten:

Die Berechnungsformel der kapitalisierten Erhaltungskosten (E)

$$E = \frac{q^{m-n}}{q^m - 1} \cdot K_e + \frac{p}{z} \cdot K_u, \text{ wobei } q = \left(1 + \frac{z}{100}\right) \text{ gesetzt ist,}$$

setzt sich zusammen aus dem Anteil für die kapitalisierten Erneuerungskosten (E_e)

$$E_e = \frac{q^{m-n}}{q^m - 1} \cdot K_e$$

und dem Anteil für die kapitalisierten jährlichen Unterhaltungskosten (E_u)

$$E_u = \frac{p}{z} \cdot K_u.$$

Durch Erweiterung des untenstehenden ersten Summanden mit $q^m - 1$ können die kapitalisierten Erhaltungskosten für die Erneuerungskosten (E_e) in den Anteil der kapitalisierten Kosten der nächsten Erneuerung ($E_e^{n\ddot{a}}$), die erste Erneuerung nach der Ablösungsvereinbarung,

$$E_e^{n\ddot{a}} = \frac{1}{q^n} \cdot K_e$$

und den Anteil der kapitalisierten Kosten für die weiteren Erneuerungen (E_e^{wei})

$$E_e^{wei} = \frac{1}{q^n \cdot (q^m - 1)} \cdot K_e$$

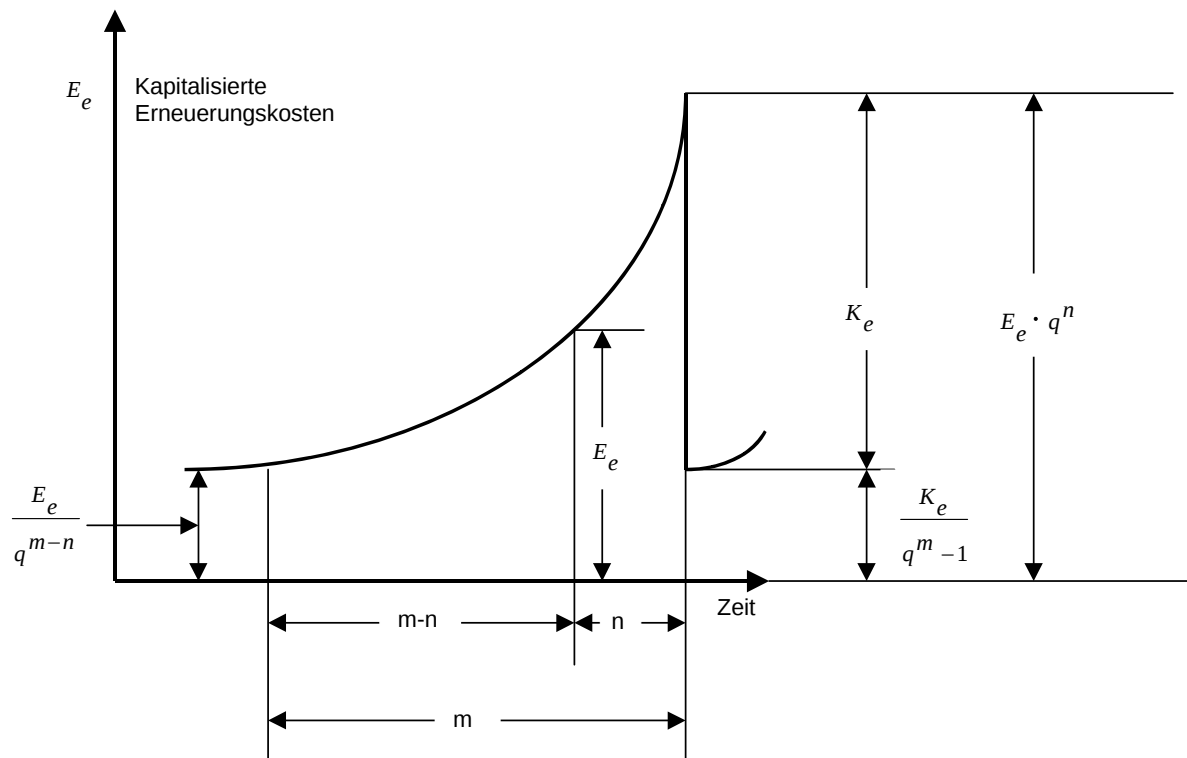
aufgegliedert werden. Für die Aufwendungen der weiteren Erneuerungen steht nach n Jahren, also zum Zeitpunkt der ersten Erneuerung nach der Ablösungsvereinbarung, mathematisch ausgedrückt durch die Multiplikation der Gleichung mit q^n , ein Betrag von

$$K_e \cdot \frac{1}{q^m - 1}$$

EURO zur Verfügung. Nach weiteren m Jahren, also zum Zeitpunkt der zweiten Erneuerung nach der Ablösungsvereinbarung, mathematisch ausgedrückt durch die Multiplikation der Gleichung mit q^m , steht ein Betrag von

$$K_e \cdot \frac{q^m}{q^m - 1} = K_e \cdot \frac{(q^m - 1) + 1}{q^m - 1} = K_e + K_e \cdot \frac{1}{q^m - 1}$$

EURO zur Verfügung. K_e wird entnommen, so dass wieder der gleiche Betrag wie nach der ersten Erneuerung zur Verfügung steht und die weiteren Erneuerungen durch Verzinsung bezahlt werden können.



(4) Ermittlung einer zeitlich unbegrenzten Unterhaltungsverpflichtung:

Bei einer zeitlich unbegrenzten Unterhaltungsverpflichtung können die kapitalisierten jährlichen Unterhaltungskosten E_u durch folgenden Ansatz hergeleitet werden: Das Kapital E_u muss einen Zinsertrag bringen, der die laufenden jährlichen Unterhaltungskosten deckt:

$$\frac{z}{100} \cdot E_u = \frac{p}{100} \cdot K_u \Leftrightarrow E_u = \frac{p}{z} \cdot K_u.$$

(5) Ermittlung einer zeitlich begrenzten Unterhaltungsverpflichtung

Bei einer zeitlich nur begrenzten Unterhaltungsverpflichtung über t Jahre ergibt sich die Berechnungsvorschrift für die kapitalisierten jährlichen Unterhaltungskosten (E_u^t) durch die Betrachtung eines nachschüssigen Ansparmodells mit dem Zeithorizont t :

$$E_u^t = K_u \cdot \frac{p}{100} \cdot \frac{q^t - 1}{q^t \cdot (q - 1)}.$$

Durch den Übergang $t \rightarrow \infty$ ergibt sich wiederum die Formel für die zeitlich unbegrenzte Unterhaltungsverpflichtung.

(6) In den Formeln haben die Berechnungsglieder folgende Bedeutung:

<u>Variable</u>	<u>Bedeutung</u>	<u>Dimension</u>
A	Ablösungsbetrag der Erhaltungskosten	EURO
E	Kapitalisierte Erhaltungskosten	EURO
E _{alt}	Kapitalisierte Erhaltungskosten der alten baulichen Anlage	EURO
E _{neu}	Kapitalisierte Erhaltungskosten der neuen baulichen Anlage	EURO
K _e	Erneuerungskosten der baulichen Anlage	EURO
K _u	Kosten der baulichen Anlage, die der Ermittlung der kapitalisierten Unterhaltungskosten zugrunde zulegen sind.	EURO
z	Zinssatz der Kapitalisierung	vom Hundert
q	Zinsfaktor der Kapitalisierung $q = \left(1 + \frac{z}{100}\right)$	[-]
m	Theoretische Nutzungsdauer der fiktiven baulichen Anlage	Jahre
n	Restnutzungsdauer: Anzahl der Jahre vom Zeitpunkt der Fälligkeit der Ablösung bis zur nächsten fälligen theoretischen Erneuerung der alten vorhandenen baulichen Anlage	Jahre
p	Jährliche Unterhaltungskosten der fiktiven baulichen Anlage in Hundertteilen der Kosten K _u	vom Hundert
E _u ^t	zeitlich begrenzte Unterhaltungskosten über t Jahre	EURO
t	Zeit der begrenzten Unterhaltungsverpflichtung	Jahre

2.4 Anzuwendender Zinssatz

Der Zinssatz z ist mit 4 vom Hundert anzusetzen.

2.5 Theoretische Nutzungsdauer

Die theoretische Nutzungsdauer m der Bauwerksteile und der Bauteile beginnt mit dem Jahr der verkehrsbereiten Fertigstellung der baulichen Anlage. Falls bereits Bauwerksteile oder Bauteile erneuert wurden, gilt für diese das Jahr der letzten Erneuerung.

Die theoretische Nutzungsdauer ist ein Erfahrungswert für die mögliche Nutzungsdauer einer baulichen Anlage, eines Bauwerksteils oder eines Bauteils und ist unabhängig von der tatsächlichen Nutzungsdauer bei der Ablösungsberechnung anzuwenden.

2.6 Restnutzungsdauer

Die Restnutzungsdauer n ist unabhängig vom tatsächlichen Zustand der baulichen Anlage stets die Anzahl der Jahre vom Zeitpunkt der Ablösung bis zur nächsten fälligen theoretischen Erneuerung. Nach Ablauf der theoretischen Nutzungsdauer ist die Restnutzungsdauer mit Null anzusetzen.

Wird bei der Ermittlung der Erneuerungskosten nach Nummer 3.1 eine nach Unterbau und Überbau gegliederte Brücke im Fiktiventwurf beispielsweise durch ein Rahmenbauwerk ersetzt, so ist eine gemeinsame Restnutzungsdauer aus den Restnutzungsdauern von Unterbau und Überbau abzuleiten.

2.7 Tabellen

Die theoretischen Nutzungsdauern m und die Prozentsätze p der jährlichen Unterhaltungskosten der Ingenieurbauwerke sind in Kapitel 4 in den Tabellen 1 bis 6 festgelegt.

Auf beweglichen Brücken sind die Werte nach Tabelle 1 nicht ohne weiteres anwendbar. Die hierfür anzusetzenden theoretischen Nutzungsdauern m und die Prozentsätze p der jährlichen Unterhaltungskosten bedürfen gegebenenfalls besonderer Vereinbarung.

Die theoretischen Nutzungsdauern m und die Prozentsätze p der jährlichen Unterhaltungskosten der Fahrwege von Eisenbahnen, der Straßen und Wege sowie der Ausstattungen von Bundeswasserstraßen und sonstigen schiffbaren Gewässern sind in Kapitel 4 in den Tabellen 7 bis 11 festgelegt.

Kapitel 3 Kostenermittlung

3.1 Ermittlung der Erneuerungskosten

Die Ermittlung der Erneuerungskosten (Ke) erfolgt auf der Grundlage von Fiktiventwürfen. Im Falle der erstmaligen Herstellung einer baulichen Anlage ist ein Fiktiventwurf für die zukünftige Erneuerung zu erstellen. Im Falle der Änderung einer bestehenden baulichen Anlage sind zwei Fiktiventwürfe erforderlich, von denen der eine für die zukünftige Erneuerung der vorhandenen baulichen Anlage und der andere für die zukünftige Erneuerung der geänderten baulichen Anlage aufzustellen ist. Dabei werden jeweils der Preisstand zum Zeitpunkt der Ablösung und die baulichen Anlagen mit den vorhandenen Grundmaßen in einer zum Zeitpunkt der Ablösung üblichen, wirtschaftlichen Bauweise zugrunde gelegt.

Wenn der zukünftige Erhaltungspflichtige kein Unternehmer im Sinne des Umsatzsteuergesetzes ist (z.B. Bund als Straßenbaulastträger), sind bei den anzusetzenden Kosten, sofern es sich um Unternehmerleistungen handelt, die Bruttokosten zu Grunde zu legen. Ist der zukünftige Erhaltungspflichtige Unternehmer im Sinne des Umsatzsteuergesetzes, ist die Berechnung auf Basis von Nettokosten durchzuführen.

Eigenleistungen sind auf der Grundlage von Unternehmerleistungen zu veranschlagen. Soweit Kostenanteile der Erneuerung nicht anhand von Unternehmerleistungen ermittelt werden können, sind diese Kostenanteile in geeigneter Weise nachzuweisen.

Sind bei Lichtsignalanlagen die Erstellungskosten an Instandhaltungsverträge gebunden, so sind die Erneuerungskosten auf der Grundlage von Marktpreisen zu ermitteln.

Erlöse aus der Verwertung oder der Wert nicht mehr benötigter Bauwerksteile und Altstoffe sind von den Kosten abzusetzen.

Alle einmaligen Kosten, die nur bei der Erstellung oder Änderung anfallen, jedoch bei einer späteren Erneuerung nicht wiederkehren (z.B. Hebung von Gleisen, Absenkung von Straßen, Bodenaushub des Verkehrsraums, Pfahlgründungen, Rampen) sind bei der Ermittlung der Erneuerungskosten (Ke) und damit bei der Ablösung nicht zu berücksichtigen.

3.2 Zusammensetzung der Erneuerungskosten

Die Erneuerungskosten (Ke) für bauliche Anlagen setzen sich aus den reinen Baukosten nach Nummer 3.3 bis Nummer 3.5, den Kosten für Abbruch, Behelfszustände, Betriebserschwernisse, Umleitungsmaßnahmen und Sicherungsposten zusammen. Zu den Erneuerungskosten gehören auch die Verwaltungskosten gemäß Nummer 3.10.

Bei der Ermittlung der Erneuerungskosten beziehen sich die Kosten für den Abbruch jeweils auf das abzulösende fiktive Bauwerk und nicht auf das alte vorhandene Bauwerk. Das alte vorhandene Bauwerk dient nur der Bestimmung der Restnutzungsdauer.

3.3 Reine Baukosten der Ingenieurbauwerke

Die reinen Baukosten der Ingenieurbauwerke umfassen die Aufwendungen für die Herstellung aller Bauwerksteile die zum dauernden Bestand der Ingenieurbauwerke gehören. Dies sind insbesondere die Kosten für zugehörige Erdbauarbeiten, Gründungen, Betonarbeiten, Stahlbauarbeiten, Korrosionsschutz, Abdichtungen und Bauwerksentwässerung. Ebenso gehören hierzu die Kosten für Traggerüste mit Ausnahme der Verschiebbahnen (Nummer 3.6), Baugrubenverbau, Wasserhaltung, Baustelleneinrichtung und -räumung sowie die Kosten für die Erstellung der Ausführungsunterlagen (insbesondere statische Berechnungen, Konstruktions- und Ausführungszeichnungen, Baugrunduntersuchungen).

3.4 Reine Baukosten der Fahrwege von Eisenbahnen

Die reinen Baukosten der Fahrwege von Eisenbahnen umfassen neben den Aufwendungen für die Fahrwegsbestandteile im Sinne von Nummer 1.14, die auf den Bau des Fahrweges entfallenden Kosten für Baustelleneinrichtung und -räumung sowie die Kosten für die Erstellung der Ausführungsunterlagen.

3.5 Reine Baukosten der Straßen und Wege sowie der Ausstattungen für Bundeswasserstraßen und sonstigen schiffbaren Gewässern

Die reinen Baukosten der Straßen und Wege sowie der Ausstattungen für Bundeswasserstraßen und sonstigen schiffbaren Gewässern umfassen neben den Aufwendungen für die Straßen- und Wegebestandteile im Sinne von Nummer 1.16 bis 1.19, die auf den Bau der Straßen und Wege entfallenden Kosten für Baustelleneinrichtung und -räumung.

Die Kosten für Baustelleneinrichtung und -räumung werden bei Oberbauarbeiten gemäß Nummer 1.16 durch einen Zuschlag von 4 vom Hundert, bei Erd-, Entwässerungs- und Oberbauarbeiten gemäß Nummer 1.16 bis 1.18 durch einen Zuschlag von 8 vom Hundert zu den reinen Baukosten berücksichtigt, sofern sie nicht in die Kosten der abzulösenden Leistungen eingerechnet sind.

3.6 Aufteilung der Kosten für Abbruch, Behelfszustände, Betriebserschwernde, Umleitungsmaßnahmen bei Brückenbauwerken

Bei Ingenieurbauwerken sind die Kosten für Abbruch und für die während der nächsten Erneuerung zur Aufrechterhaltung des Verkehrs notwendigen Behelfszustände einschließlich der Verschiebungen, Betriebserschwernde von Eisenbahnen, Umleitungsmaßnahmen auf Unterbau und Überbau und Sicherungsposten entsprechend den Anteilen dieser Bauwerksteile an den reinen Baukosten zu verteilen.

3.7 Aufteilung der Kosten für Abbruch, Behelfszustände, Umleitungsmaßnahmen bei Straßen und Wegen

Bei Straßen und Wegen sind die Kosten für die Aufnahme oder die Teilaufnahme des alten Oberbaus sowie die Kosten für die während der nächsten Erneuerung zur Aufrechterhaltung des Verkehrs notwendigen Behelfszustände und Umleitungsmaßnahmen im Verhältnis der Dicke der zu erneuernden Schichten auf diese aufzuteilen.

3.8 Zusammensetzung und Ermittlung der Unterhaltungskosten

Die jährlichen Unterhaltungskosten werden mit pauschalen Prozentsätzen p von K_u ermittelt und kapitalisiert. Für die Ermittlung der Unterhaltungskosten ist der Preisstand zur Zeit der Ablösung maßgebend. Nummer 3.1 gilt entsprechend.

Die Bezugsgröße K_u , die der Ermittlung der kapitalisierten Unterhaltungskosten nach Nummer 3.8.1 bis Nummer 3.8.3 zugrunde zu legen ist, setzt sich aus den reinen Baukosten nach Nummer 3.3 bis Nummer 3.5 und den anrechenbaren Verwaltungskosten zusammen.

Die Unterhaltungskosten berücksichtigen alle Aufwendungen, die notwendig sind, damit die baulichen Anlagen die theoretische Nutzungsdauer erreichen können. Außerdem beinhalten die Unterhaltungskosten die Aufwendungen für die laufende Überwachung einschließlich Bauwerksprüfungen, sowie für Behelfszustände, Betriebserschwernde und Umleitungsmaßnahmen, die in diesem Zusammenhang anfallen.

3.8.1 Unterhaltungskosten der Ingenieurbauwerke

Zu den Unterhaltungskosten der Brücken zählen insbesondere die Aufwendungen für das Auswech-

seln von Lagern, die Erneuerung von Abdichtungen und Geländern, die Beseitigung von Setzungsdifferenzen, das Auspressen von Fugen sowie die Instandsetzung von Außenflächen, Kappen und Schutzeinrichtungen.

3.8.2 Unterhaltungskosten der Fahrwege von Eisenbahnen

Zu den Unterhaltungskosten der Fahrwege von Eisenbahnen gehören insbesondere Aufwendungen zur Unterhaltung der Fahrwegsbestandteile gemäß Nummer 1.14 Absatz 1.

3.8.3 Unterhaltungskosten der Straßen und Wege sowie der Ausstattungen für Bundeswasserstraßen und sonstige schiffbare Gewässer

Zu den Unterhaltungskosten der Straßen und Wege sowie der Ausstattungen für Bundeswasserstraßen und sonstige schiffbare Gewässer gehören insbesondere Aufwendungen zur Unterhaltung des Oberbaus, der zugehörigen Entwässerung und der Ausstattungen.

Die Unterhaltungskosten für Straßen und Wege enthalten auch die Aufwendungen für deren Reinigung.

3.8.4 Winterdienst

Die Ablösung von Winterdienstaufgaben ist wegen der außerordentlich unterschiedlichen Gegebenheiten der Einzelfälle nicht Bestandteil dieser Verordnung.

3.9 Energiekosten

Kosten für den durch die bauliche Anlage bedingten Energieverbrauch, wie etwa bei Bahnübergängen und Lichtsignalanlagen, sind in den jährlichen Unterhaltungskosten nicht enthalten. Der Aufwand eines Jahres ist nach der Berechnungsvorschrift für Unterhaltungskosten in Nummer 2.3 zu kapitalisieren und den Unterhaltungskosten zuzuschlagen. § 15 Absatz 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz bleibt unberührt.

Bei der Berechnung der kapitalisierten Energiekosten gemäß dem zweiten Summanden der Formel in Nummer 2.3 entspricht die Bezugsgröße K_u dem Aufwand eines Jahres zuzüglich Verwaltungskosten in Höhe von 10 vom Hundert dieses Aufwandes nach Nummer 3.10. Anstelle von p ist der Wert 100 anzusetzen.

3.10 Verwaltungskosten

Mit den Verwaltungskosten in Höhe von 10 vom Hundert der Kosten nach Nummer 3.3 bis 3.7 sind insbesondere die Aufwendungen für Vorarbeiten, Vorentwürfe, die Bearbeitung des vergabereifen Bauentwurfes, die Vergabe der Bauarbeiten, die Prüfung der statischen Berechnungen und der Ausführungspläne, die Einholung behördlicher Genehmigungen, die örtliche Bauaufsicht (Bauüberwachung) und Bauleitung (Baulenkung), ferner die Stellung von Prüf- und Messgeräten, Messfahrzeugen, Hilfsfahrzeugen für die Bauaufsicht und Bauleitung und von Fahrzeugen für die Probelastung sowie sonstige Verwaltungstätigkeiten einschließlich des Rechnungs- und Kassendienstes abgegolten.

Ferner sind damit die Aufwendungen für Umweltverträglichkeitsprüfungen, landschaftspflegerische Begleitpläne, schalltechnische Berechnungen sowie die Erstellung und Prüfung von Berechnungen der Ablösungsbeträge der Erhaltungskosten abgegolten.

Kapitel 4

Tabellen der Theoretischen Nutzungsdauern und der Prozentsätze der jährlichen Unterhaltungskosten

Tabelle 1 Brücken

Tabelle 2 Tunnel

Tabelle 3 Trogbauwerke

Tabelle 4 Stützbauwerke

Tabelle 5 Lärmschutzbauwerke

Tabelle 6 Sonstige Ingenieurbauwerke

Tabelle 7 Fahrwege von Eisenbahnen

Tabelle 8 Oberbau von Straßen und Wegen

Tabelle 9 Entwässerung von Straßen und Wegen

Tabelle 10 Ausstattungen von Straßen und Wegen sowie Bundeswasserstraßen
und sonstigen schiffbaren Gewässern

Tabelle 11 Geländer, Zäune, Mauern, Böschungsbefestigungen an Straßen und
Wegen

Tabelle 1: Brücken

lfd. Nr.	Bauwerksteil	Theoretische Nutzungsdauer	Prozentsatz der jährlichen Unterhaltungskosten
1	2	m [Jahre]	p [v.H.]
1.	Brücken		
1.1	Unterbauten (Widerlager einschließlich Flügelwände, Pfeiler, Stützen, Pylone, jeweils einschließlich Gründungen)		
1.1.1	aus Mauerwerk, Beton, Stahlbeton	110	0,5
1.1.2	aus Pfahlwänden, Schlitzwänden	90	0,5
1.1.3	aus Stahlspundwänden		
1.1.3.1	ohne Korrosionsschutz	50	0,6
1.1.3.2	mit Korrosionsschutz	70	0,5
1.1.4	aus Stahl	100	0,8
1.1.5	aus Holz	50	2,0
1.2	Überbauten (Balken, Platten, Bögen, Kastenquerschnitte)		
1.2.1	aus Stahlbeton	70	0,8
1.2.2	aus Spannbeton		
1.2.2.1	mit internen Spanngliedern	70	1,3
1.2.2.2	mit externen Spanngliedern	70	1,1
1.2.3	aus Stahl	100	1,5
1.2.4	aus Stahl-Beton-Verbundwerkstoffen		
1.2.4.1	Stahltragwerke mit Betonplatte	70	1,2
1.2.4.2	Walzträger in Beton	100	0,8
1.2.4.3	Stahlträger in Beton im Doppelverbund	100	0,6
1.2.5	aus Holz		
1.2.5.1	für Geh- und Radwege (nicht geschützt)	30	2,5
1.2.5.2	für Geh- und Radwege (geschütztes Haupttragwerk)	60	2,0
1.2.5.3	für Straßen (geschütztes Haupttragwerk)	60	2,0

Fortsetzung Tabelle 1: Brücken

lfd. Nr.	Bauwerksteil	Theoretische Nutzungs- dauer m [Jahre]	Prozentsatz der jährlichen Unterhaltungs- kosten p [v.H.]
1	2	3	4
1.3	Rahmenartige Tragwerke (einschließlich Gründungen und Flügelwände)		
1.3.1	aus Stahlbeton	70	0,8
1.3.2	aus Spannbeton	70	1,2
1.3.3	aus Stahl	100	1,5
1.4	Gewölbe (einschließlich Gründungen)		
1.4.1	aus Mauerwerk, Beton	130	0,6
1.4.2	aus Stahlbeton	110	0,5
1.5	Wellstahlrohre	70	0,8
1.6	Sonstige Bauwerksteile		
1.6.1	Schutzerdungsanlagen		
	Kontaktschienen, Bügelanschlagschienen, Erdleitungen	30	5,0
1.6.2	Fahrleitungseinrichtungen und sonstige Ver- ankerungen von Leitungen an Straßenbrücken		
	Leitungen der Bahn (einschließlich Fahr- drahtaufhängern)	30	5,0
1.6.3	Berührungsschutzanlagen		
1.6.3.1	Schutzplatten aus Stahlbeton	30	0,8
1.6.3.2	Schutzplatten aus Stahl	30	1,2
1.6.3.3	Aufhöhung von Geländern und lückenlose Verkleidung der Geländerteile	30	1,5
1.6.4	Entgleisungsschutz	20	1,0

Tabelle 2: Tunnel

lfd. Nr.	Bauwerksteil	Theoretische Nutzungs- dauer m [Jahre]	Prozentsatz der jährlichen Unterhaltungs- kosten p [v.H.]
1	2	3	4
2.	Tunnel		
2.1	Herstellung in geschlossener Bauweise		
2.1.1	mit Entwässerungsanlagen	130	0,9
2.1.2	ohne Entwässerungsanlagen	130	0,6
2.2	Herstellung in offener Bauweise	90	0,6
2.3	Betriebstechnische und Verkehrstechnische Ausstattungen für Straßentunnel (Beleuchtung, Lüftung, Sicherheitseinrichtungen, zentrale Anlagen, Wechselverkehrszeichen für dynamische Geschwin- digkeitsbeschränkungen und Fahrstreifensignalisie- rung, Schranken (vor dem Tunnelportal) usw.)	20	2,0

Tabelle 3: Trogbauwerke

lfd. Nr.	Bauwerksteil	Theoretische Nutzungs- dauer m [Jahre]	Prozentsatz der jährlichen Unterhaltungs- kosten p [v.H.]
1	2	3	4
3.	Trogbauwerke		
3.1	aus Stahlbeton	110	0,5
3.2	aus Pfahlwänden, Schlitzwänden	90	0,5
3.3	aus Stahlspundwänden	70	0,5

Tabelle 4: Stützbauwerke

lfd. Nr.	Bauwerksteil	Theoretische Nutzungs- dauer m [Jahre]	Prozentsatz der jährlichen Unterhaltungs- kosten p [v.H.]
1	2	3	4
4.	Stützbauwerke		
4.1	Stützwände		
4.1.1	aus Mauerwerk, Beton, Stahlbeton	110	0,5
4.1.2	aus Pfahlwänden, Schlitzwänden	90	0,5
4.1.3	aus Stahlspundwänden, Trägerbohlwänden	70	0,5
4.2	Sonstige Stützkonstruktionen		
4.2.1	aus mit Erdreich gefüllten Formteilen, vernetztem Erdmaterial	60	1,0
4.2.2	aus Drahtgitterkörben mit Steinfüllung (Gabionen)	50	0,2

Tabelle 5: Lärmschutzbauwerke

lfd. Nr.	Bauwerksteil	Theoretische Nutzungs- dauer m [Jahre]	Prozentsatz der jährlichen Unterhaltungs- kosten p [v.H.]
1	2	3	4
5.	Lärmschutzbauwerke		
5.1	Gründungen	100	0,0
5.2	Lärmschutzwände		
5.2.1	Stahlbeton	60	1,0
5.2.2	Holz	30	1,0
5.2.3	Acryl- oder Verbundglas	30	1,0
5.2.4	Aluminium	40	1,0
5.3	Lärmschutzsteilwälle	60	1,0

Tabelle 6: Sonstige Ingenieurbauwerke

lfd. Nr.	Bauwerksteil	Theoretische Nutzungs- dauer m [Jahre]	Prozentsatz der jährlichen Unterhaltungs- kosten p [v.H.]
1	2	3	4
6.	Sonstige Ingenieurbauwerke		
6.1	Verkehrszeichenbrücken (einschließlich Beschilderungen)	30	5,0
6.2	Durchlässe aus Mauerwerk, Beton, Stahlbeton, Wellstahl	70	0,8
6.3	Leitwerke	30	4,0

Tabelle 7: Fahrwege von Eisenbahnen

lfd. Nr.	Bauteil	Theoretische Nutzungs- dauer	Prozentsatz der jährlichen Unterhaltungs- kosten
		m [Jahre]	p [v.H.]
1	2	3	4
7.	Fahrwege von Eisenbahnen		
7.1	Schotterbett, Gleisschwellen, Schienen	30	4,0
7.2	Weichen	20	5,0
7.3	Feste Fahrbahnen	60	1,0
7.4	Befestigungen an Bahnübergängen		
7.4.1	schwere Befestigungen	30	2,0
7.4.2	mittelschwere Befestigungen	20	4,0
7.4.3	übrige Befestigungen	20	6,0
7.5	Sicherungen an Bahnübergängen		
7.5.1	Lichtzeichen mit Schranken	30	4,0
7.5.2	Lichtzeichen	30	3,0
7.5.3	elektrische Schranken	35	4,0
7.5.4	sonstige Absperrvorrichtungen	25	2,0

Tabelle 8: Oberbau von Straßen und Wegen

lfd. Nr.	Bauteil	Theoretische Nutzungs- dauer m [Jahre]	Prozentsatz der jährlichen Unterhaltungs- kosten p [v.H.]
1	2	3	4
8.	Oberbau von Straßen und Wegen		
8.1	Tragschichten		
8.1.1	ohne Bindemittel	80	0,0
8.1.2	mit hydraulischen Bindemitteln	35	0,0
8.1.3	aus Asphalt	40	0,0
8.2	Asphaltbinderschichten	20	0,0
8.3	Deckschichten		
8.3.1	aus Asphaltbeton, Splittmastixasphalt	15	2,0
8.3.2	aus Gußasphalt	25	1,5
8.3.3	aus offenporigem Asphalt	10	3,0
8.4	Decken aus Beton	30	1,5
8.5	Asphaltbauweisen - Bauliche Erhaltung		
8.5.1	Oberflächenbehandlungen	6	3,0
8.5.2	Dünne Asphaltdeckschichten	8	2,0
8.6	Pflasterdecken (einschließlich Bettungen)		
8.6.1	für Fahrverkehrsflächen	25	3,0
8.6.2	für Flächen mit überwiegend ruhendem Verkehr, Fußgängerzonen	60	0,5
8.7	Befestigungen von Gehwegen, Radwegen	25	2,5

Fortsetzung Tabelle 8: Oberbau von Straßen und Wegen

lfd. Nr.	Bauteil	Theoretische Nutzungs- dauer m [Jahre]	Prozentsatz der jährlichen Unterhaltungs- kosten p [v.H.]
1	2	3	4
8.8	Ländliche Wege		
8.8.1	Fundationsschichten	35	0,0
8.8.2	Tragschichten		
8.8.2.1	ohne Bindemittel	100	0,0
8.8.2.2	mit hydraulischen Bindemitteln	35	0,0
8.8.2.3	aus Asphalt	40	0,0
8.8.3	Asphalttragdeckschichten, Asphaltspurwege	25	2,0
8.8.4	Hydraulisch gebundene Tragdeckschichten, Betonspurwege	25	1,5
8.8.5	Deckschichten		
8.8.5.1	ohne Bindemittel	25	5,0
8.8.5.2	mit hydraulischen Bindemitteln	30	1,5
8.8.5.3	aus Asphalt	35	2,0
8.8.5.4	aus Beton	40	1,0
8.8.6	Pflasterdecken (einschließlich Bettungen)	30	1,5
8.9	Bordsteine		
8.9.1	aus Naturstein	80	0,5
8.9.2	aus Beton	40	0,5

Tabelle 9: Entwässerung von Straßen und Wegen

lfd. Nr.	Bauteil	Theoretische Nutzungs- dauer	Prozentsatz der jährlichen Unterhaltungs- kosten
1	2	m [Jahre]	p [v.H.]
9.	Entwässerung von Straßen und Wegen		
9.1	Entwässerungseinrichtungen innerhalb der Straßenkörper	80	0,5
9.2	Rohrleitungen zum Vorfluter, Rohrdurchlässe	80	2,0
9.3	Rohrleitungen für Abwasser		
9.3.1	aus Steinzeug	100	2,0
9.3.2	aus duktilem Guss	80	1,0
9.3.3	aus Beton, Stahl, Kunststoff	60	2,0
9.4	Druckrohrleitungen mit Pumpanlagen		
9.4.1	Druckrohrleitungen	50	1,0
9.4.2	Pumpenanlagen (maschinen- und elektrotechnischer Teil)	15	2,0
9.5	Sickerrohrleitungen	60	2,0
9.6	Gräben, Mulden	50	5,0
9.7	Straßenabläufe, Prüfschächte, Ablaufschächte, Schachtabdeckungen	50	1,0
9.8	Mechanische Absetzbecken, Rückhaltebecken, Überlaufbecken, Versickerbecken, Leichtflüssigkeitsabscheider		
9.8.1	aus Beton	60	1,0
9.8.2	als Erdbauwerk	90	2,0
9.9	Mechanische Einbauten in Leichtflüssigkeitsabscheidern	25	2,5

Tabelle 10: Ausstattungen von Straßen und Wegen sowie Bundeswasserstraßen und sonstigen schiffbaren Gewässern

lfd. Nr.	Bauteil	Theoretische Nutzungsdauer m [Jahre]	Prozentsatz der jährlichen Unterhaltungskosten p [v.H.]
1	2	3	4
10.	Ausstattungen von Straßen und Wegen sowie Bundeswasserstraßen und sonstigen schiffbaren Gewässern		
10.1	Nicht vorgefertigte Markierungssysteme		
10.1.1	Farben		
10.1.1.1	für stark belastete Straßen	1	0
10.1.1.2	für schwach belastete Straßen	3	0
10.1.2	High-Solid-Dispersionen, reaktive Stoffe, thermoplastische Stoffe		
10.1.2.1	für stark belastete Straßen	2	0
10.1.2.2	für schwach belastete Straßen	4	0
10.2	Vorgefertigte Markierungssysteme (Folien)		
10.2.1	für stark belastete Straßen	4	0,0
10.2.2	für schwach belastete Straßen	7	0,0
10.3	Fahrzeugrückhaltesysteme		
10.3.1	Stahlschutzplanken	30	0,5
10.3.2	Schutzwände aus Beton, Stahl	40	2,0
10.4	Verkehrszeichen		
10.4.1	Verkehrsschilder (einschließlich Aufstellvorrichtungen) – auch für Schifffahrt		
10.4.1.1	bis 1 m ²	10	3,0
10.4.1.2	über 1 m ²	15	3,0
10.4.2	Radarreflektoren (für die Schifffahrt)	30	3,0
10.5	Leitpfosten u.ä.		
10.5.1	Leitpfosten an Straßen und Wegen	10	10,0
10.5.2	Leitpfähle, Dalben und Absetzpfähle im Bereich von Bundeswasserstraßen und sonstigen schiffbaren Gewässern	15	5,0

Fortsetzung Tabelle 10: Ausstattungen von Straßen und Wegen sowie Bundeswasserstraßen und sonstigen schiffbaren Gewässern

lfd. Nr.	Bauteil	Theoretische Nutzungs- dauer m [Jahre]	Prozentsatz der jährlichen Unterhaltungs- kosten p [v.H.]
1	2	3	4
10.6	Straßenbeleuchtung	30	1,0
10.7	Lichtsignalanlagen		
10.7.1	Signalmast	30	4,0
10.7.2	Signalgeber	20	4,0
10.7.3	Signalsteuergerät	15	4,0
10.7.4	Kabel	30	0,0
10.7.5	Kabelschächte	50	0,0
10.7.6	Induktionsschleifen	7	0,0
10.7.7	Infrarotdetektoren	15	0,0
10.8	Verkehrsbeeinflussungsanlagen	15	6,0

Tabelle 11: Geländer, Zäune, Mauern, Böschungsbefestigungen an Straßen und Wegen

lfd. Nr.	Bauteil	Theoretische Nutzungs- dauer	Prozentsatz der jährlichen Unterhaltungs- kosten
1	2	m [Jahre]	p [v.H.]
11.	Geländer, Zäune, Mauern, Böschungsbefestigungen an Straßen und Wegen		
11.1	Geländer (nicht auf Ingenieurbauwerken)		
11.1.1	aus Stahl	50	1,2
11.1.2	aus Aluminium	50	0,6
11.1.3	aus Holz	20	2,5
11.2	Zäune		
11.2.1	mit Holzpfosten	15	2,0
11.2.2	mit Betonpfosten, Stahlpfosten	30	1,5
11.2.3	Wildschutzzäune	20	5,0
11.2.4	Blendschutzzäune	30	2,0
11.2.5	Steinschlagschutzzäune mit Fangnetz	50	3,0
11.3	Mauern, Begrenzungen		
	aus Mauerwerk, Beton, Stahlbeton	110	0,5
11.4	Böschungsbefestigungen		
11.4.1	aus Pflaster	110	0,5
11.4.2	aus Rasen (einschließlich Oberboden)	100	8,0

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zweck der Verordnung

In § 15 Abs. 1 bis 4 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG), § 13 Abs. 3 und § 13a Abs. 1 und 2 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) sowie § 42 Abs. 2, 3 und 4 Satz 3 des Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) ist vorgeschrieben, dass unter bestimmten Umständen bei der Schaffung neuer oder der Änderung vorhandener Kreuzungen zwischen Verkehrswegen bzw. von Bundesfernstraßen mit Gewässern dem unterhaltungspflichtigen Baulastträger die diesem durch die Maßnahme entstehenden Unterhaltungs- und Erneuerungsmehrkosten zu erstatten sind. Diese Vorschriften sehen die Möglichkeit vor, diese Mehrkosten abzulösen. Die Ablösung trägt zur Verwaltungsvereinfachung bei, da durch die Leistung eines einmaligen Ablösungsbetrages bei den beteiligten Baulastträgern ein ansonsten auf Jahrzehnte hinaus erforderlicher Verwaltungsaufwand vermieden wird.

Die Verordnung ersetzt die Richtlinien für die Berechnung der Ablösungsbeträge der Erhaltungskosten für Brücken und sonstige Ingenieurbauwerke (Ablösungsrichtlinien 1980, VkBl. 1979, S. 733) und die Richtlinien für die Berechnung der Ablösungsbeträge der Erhaltungskosten für Straßen und Wege (Ablösungsrichtlinien StraW 85, VkBl. 1985, S. 916), welche das Bundesministerium für Verkehr für die Bundesfern- und Bundeswasserstraßen sowie die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn für ihren Geschäftsbereich 1980 und 1985 eingeführt hatten.

Mit der Verordnung wird eine einheitliche flächendeckende Anwendung der Ablösungsregelungen sichergestellt. Zudem gewährleistet sie in den Fällen, in denen das Gesetz eine Ablösung von Erhaltungskosten vorsieht, eine verlässliche Kostenplanung und hilft Streit zwischen den beteiligten Baulastträgern über die Anwendung eines Berechnungsverfahrens zu vermeiden.

Eine weitere Reduzierung des Verwaltungsaufwandes wird durch den Verzicht auf die nach den Richtlinien vorgesehene vorläufige Ablösungsberechnung erreicht werden. Künftig wird nur eine Berechnung anhand des Preisstandes für die jeweilige Kreuzungsmaßnahme im Jahr der verkehrsbereiten Fertigstellung durchgeführt. Dieser Preisstand wird auf Grundlage der bauvertraglich geschuldeten Vergütung unter Berücksichtigung der bis zur Fertigstellung ge-

gegebenfalls vorzunehmenden Anpassungen aufgrund von Planungsänderungen oder Preisgleitklauseln ermittelt. Die Zurückstellung der endgültigen Ablösungsberechnung bis zum Abschluss der Verhandlungen über die Schlussrechnung, die im Falle von gerichtlichen Auseinandersetzungen nicht selten viele Jahre andauern, hat sich in der Praxis nicht bewährt.

Wegen zahlreicher bautechnischer Innovationen in den letzten Jahren ist gleichzeitig eine Aktualisierung der Tabellen der theoretischen Nutzungsdauern und der Prozentsätze der jährlichen Unterhaltungskosten erfolgt (Kapitel 4 der Anlage zur Verordnung).

II. Verordnungsgebungskompetenz

Die Verordnung beruht auf § 16 Abs. 1 Nr. 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. April 2005 (BGBl. I S. 1128), auf Grund des § 13b Nr. 3 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206) und auf Grund des § 42 Abs. 4a Satz 2 des Bundeswasserstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962). Danach ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates eine Rechtsverordnung zu erlassen, mit der die Berechnung und die Zahlung von Ablösungsbeträgen näher bestimmt wird.

III. Alternativen

Das Ziel der Bundesregierung, einen einheitlichen und verbindlichen Rechtsrahmen zur Reduzierung des Verwaltungsaufwandes zu schaffen, lässt sich nur durch den Erlass von hierauf gerichteten Rechtsnormen erreichen. Durch die Verordnungsermächtigungen im EKrG, FStrG und WaStrG war der hier gewählte Weg gesetzgeberisch bereits vorgezeichnet. Ein Verzicht auf die Durchführung von Ablösungsberechnungen wäre mit diesen Gesetzen ebenfalls nicht vereinbar. Inhaltlich beruhen die Vorschriften auf mathematischen Regeln und langjährigen Erfahrungswerten. Auch diesbezüglich bestehen somit keine Alternativen.

IV. Verordnungsfolgen

1. Auswirkungen auf öffentliche Haushalte

a. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Der Verordnungsentwurf hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Einnahmen und Ausgaben der öffentlichen Haushalte, da er lediglich eine gesetzlich angeordnete Kostenzuweisung der Höhe nach mit Hilfe von Erfahrungswerten und Berechnungsvorschriften konkretisiert.

b. Vollzugaufwand

Der Verordnungsentwurf dient dazu, die Verwaltungstätigkeit von einem Konfliktpotential, welches bei der Abrechnung von Kreuzungsmaßnahmen besteht, zu entlasten und somit zu einer Verringerung des Vollzugaufwandes beizutragen.

2. Kosten für die Wirtschaft und Preiswirkungen

Die in dem Verordnungsentwurf enthaltenen Regelungen richten sich auch an nicht öffentliche Baulastträger wie die privaten Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Für diese gilt jedoch gleichermaßen die Begründung unter A IV 1a). Auch für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, entstehen somit keine Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind ebenfalls nicht zu erwarten.

3. Geschlechterdifferenzierte Folgenabschätzung

Die gleichstellungspolitischen Auswirkungen wurden gemäß § 2 GGO anhand der Arbeitshilfe hierzu (Gender Mainstreaming bei der Vorbereitung von Rechtsvorschriften) geprüft. Die Regelungen der Verordnung richten sich ausschließlich an Körperschaften des öffentlichen und privaten Rechts sowie gegebenenfalls an Personengesellschaften. Natürliche Personen sind von der Verordnung weder mittelbar noch unmittelbar betroffen. Die Relevanzprüfung in Bezug auf Gleichstellungsfragen fällt damit negativ aus. Die Regelungen sind unter Berücksichtigung des Sprachflusses geschlechtergerecht formuliert worden.

V. Befristung

Die Möglichkeit der Befristung der vorgesehenen Regelungen wurde geprüft, ist aber im Ergebnis zu verneinen, weil die Verordnung in untrennbarer Abhängigkeit von den föderalen Strukturen der Bundesrepublik Deutschland und der damit verbundenen Aufgabenteilung hinsichtlich der verkehrlichen Infrastruktur dauerhaft für die Aufgabenerfüllung der Verwaltung erforderlich ist. Eine Evaluierung ist fünf Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung vorgesehen.

VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Das Recht der Europäischen Union wird nicht berührt.

B. Besonderer Teil

Zu § 1

Absatz 1 bestimmt den Anwendungsbereich der Verordnung. Im Hinblick auf eine weitere Vereinheitlichung der Regelungen für Verkehrswegekreuzungen wird die Ermittlung des Betrages der im EKrG, dem FStrG und WaStrG vorgesehenen Ablösung in einer Verordnung geregelt. Sie kommt immer - aber auch nur dann - zum Tragen, wenn in den ermächtigenden Fachgesetzen der Ausgleich von Mehrkosten für Unterhaltung und Erneuerung sowie deren Ablösung festgelegt ist. Die entsprechenden Regelungen finden sich in § 15 Abs. 1 bis 4 EKrG, § 13 Abs. 3 und § 13a Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 FStrG sowie § 42 Abs. 2, 3, 4 Satz 3 und Abs. 4a WaStrG. Im Straßenkreuzungsrecht erfolgt eine Erstattung der Unterhaltungsmehrkosten nur dann, wenn eine neue Straße hinzukommt (§ 13 Abs. 3 FStrG). Bei einer Kreuzungsänderung haben dagegen die Träger der Straßenbaulast die veränderten Kosten ohne Ausgleich zu tragen (§ 13 Abs. 4 FStrG).

Die Berechnungsvorschrift der Verordnung berücksichtigt auch unter Umständen auszugleichende Vorteile für ersparte Unterhaltungs- und Erneuerungskosten. Ein derartiger Vorteilsausgleich ist für Eisenbahn-, Wasserstraßen- und Gewässerkreuzungen in § 12 Nr. 1 Halbsatz 2, Nr. 2 EKrG, § 41 Abs. 5a WaStrG und § 13a Abs. 2 Satz 2 FStrG normiert. Bei Straßenkreuzungen ist ein entsprechender Ausgleich nicht vorgesehen.

Absatz 2 trägt dem Umstand Rechnung, dass die Erhaltungskosten (Unterhaltungs- und Erneuerungskosten) in den jeweiligen Fachgesetzen unterschiedlich bezeichnet werden. Für diese Verordnung war ein einheitlicher Sprachgebrauch festzulegen, welcher sich an den bisherigen Ablösungsrichtlinien orientiert.

Zu § 2

Absatz 1 beschreibt die Herleitung des Ablösungsbetrages und erklärt die in der Anlage zur Verordnung enthaltenen Regelungen, insbesondere die Berechnungsformel, Kostenermittlung, Kapitalisierung, Zahlungsmodalitäten, theoretischen Nutzungsdauern und Prozentsätze der jährlichen Unterhaltungskosten bei der Ermittlung des Ablösungsbetrages für verbindlich. Die Berechnungsvorschrift zielt darauf ab, dem Baulastträger, welchem durch die Maßnahme des anderen Beteiligten Mehrkosten für Unterhaltung und spätere Erneuerung entstehen, den Geldbetrag zur Verfügung zu stellen, aus dem sich, zinsbringend angelegt, diese Mehrkosten

begleichen lassen. Das bedeutet für den zur Zahlung der Ablösungssumme verpflichteten Baulastträger, dass er nur mit einem entsprechend abgezinsten Betrag belastet wird, den er als Summe im Laufe der Jahre aufzubringen hätte, wenn er die Mehrkosten für Betrieb, Unterhaltung und Erneuerung selbst tragen müsste. Ebenso verhält es sich bei der Berechnung des Vorteilsausgleichs.

Absatz 2 stellt den Zusammenhang zwischen Ablösungsbetrag, Mehrunterhaltungskosten und Vorteilsausgleich dar.

Absatz 3 stellt klar, dass bei beiderseitigem Änderungsverlangen an Eisenbahn- und Wasserstraßenkreuzungen die Anteile an den Baukosten das Verhältnis bestimmen, in dem den Kreuzungsbeteiligten der Ablösungsbetrag zugerechnet wird. Für den Bereich der Bundesfernstraßen gilt diese Regelung nicht, da § 13 Abs. 4 FStrG festlegt, dass nach der Änderung einer bestehenden Kreuzung die beteiligten Baulastträger ihre veränderten Kosten für Unterhaltung und Erneuerung ohne Ausgleich zu tragen haben.

Absatz 4 weist dem für die Baudurchführung verantwortlichen Kreuzungsbeteiligten die Durchführung der Berechnung zu. Dies entspricht der bisherigen Verwaltungspraxis und hat sich als sachgerecht erwiesen, da der Baudurchführende Zugriff auf die hierfür erforderlichen Daten hat.

Absatz 5 beinhaltet die Zahlungsmodalitäten sowie eine Verzugsfolgenregelung. Im Unterschied zu den Ablösungsrichtlinien 1980, in denen die Fälligkeit an die verkehrsbereite Fertigstellung der baulichen Anlage geknüpft war, ist nach der Verordnung der Zugang der Berechnung bei dem verpflichteten Kreuzungsbeteiligten hierfür allein maßgeblich. Erfolgt die Zahlung nicht innerhalb von 6 Monaten nach Zugang der Berechnung, tritt Zahlungsverzug ein. Während des Verzuges sind die Verzugszinsen taggenau und nicht mehr pauschaliert für ein ganzes Jahr zu zahlen. Einer vorläufigen Ablösungsberechnung, wie sie in den Ablösungsberechnungen 1980 mit Blick auf eine noch fehlende Schlussrechnung über die bauliche Anlage empfohlen worden war, bedarf es nicht. Die in die Berechnung einfließenden Faktoren - vorhandene Grundmaße, wirtschaftliche Bauweise und Preisstand zum Zeitpunkt der Ablösung - sind nach der verkehrsbereiten Fertigstellung der baulichen Anlage im wesentlichen verfügbar, auch wenn die Maßnahme noch nicht schlussgerechnet ist. Es ist daher nicht sachgerecht, einen Teil des Ablösungsbetrages mit dieser Begründung zinslos zurückzuhalten.

Zu § 3

§ 3 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

Anlage

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
NKR-Nr. 851 Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Ei-
senbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem
Bundeswasserstraßengesetz
(Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung – ABBV)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf der o.g. Verordnung auf Bürokratiekos-
ten geprüft, die durch Informationspflichten begründet werden.

Mit der Verordnung werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder abge-
schafft. Der Nationale Normenkontrollrat hat daher im Rahmen seines gesetzlichen Prüf-
auftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann
Berichterstatter