

Schriftlicher Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen (23. Ausschuß)

über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

— Drucksache IV/183 —

A. Bericht des Abgeordneten Cramer

I.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung wurde in der 14. Sitzung des Deutschen Bundestages am 14. Februar 1962 an den Ausschuß für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen als federführenden Ausschuß sowie zur Mitberatung an den Ausschuß für Kommunalpolitik und Sozialhilfe und an den Haushaltsausschuß überwiesen. Der federführende Ausschuß hat die Vorlage in mehreren Sitzungen eingehend behandelt. Der Ausschuß für Kommunalpolitik und Sozialhilfe hat sich in seiner Sitzung am 21. Februar 1962 mit dem Entwurf befaßt und neben einer Ergänzung des § 3 Nr. 3, der der federführende Ausschuß gefolgt ist, empfohlen, die Kostenregelung in den §§ 11 und 12 sowie die Vorschrift des § 15 zu ändern. Auf die Einzelheiten wird in Abschnitt II dieses Berichts näher eingegangen. Der Haushaltsausschuß hat den Entwurf in seiner Sitzung am 7. März 1963 beraten und sich für die Beschlüsse des federführenden Ausschusses ausgesprochen.

II.

1. Der Entwurf der Bundesregierung soll das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939 (RGBl. I S. 1211) ablösen. Der Ausschuß ist mit der Bundesregierung der Auffassung, daß das geltende Gesetz weder in seinem materiellen Inhalt, insbesondere in seiner Kostenregelung, noch in seinen Verfahrensvorschriften den heutigen Verhältnissen entspricht und deshalb keine geeignete Grundlage mehr ist, den Gefahren an den Kreuzungen von

Eisenbahnen und Straßen, vor allem an den Bahnübergängen, zu begegnen. Die zunehmende Dichte des Verkehrs besonders auf den Straßen macht wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit an Kreuzungen notwendig; in erster Linie gilt es, diejenigen Bahnübergänge, die den Verkehr in erheblichem Maße behindern und bei denen die Verkehrssicherheit auf andere Weise nicht mehr gewährleistet werden kann, durch Überführungen (Eisenbahn- oder Straßenbrücken) zu ersetzen oder durch andere Maßnahmen zu entlasten. Dieses Ziel kann nur dadurch erreicht werden, daß die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen im ganzen neu geordnet werden.

2. Der Entwurf verpflichtet vornehmlich die beiden Baulastträger des Schienenweges und der kreuzenden Straße zu eigener Initiative. Sie sollen sich über die Art und die Durchführung der notwendigen, in den §§ 2 und 3 beschriebenen Maßnahmen untereinander verständigen. Dieses Vereinbarungsprinzip (§ 5) trägt dem Gedanken der Eigenverantwortlichkeit der Kreuzungspartner für die Sicherheit an den Schnittpunkten ihrer Verkehrswege Rechnung. Die Anordnungsbehörde (§ 8) soll grundsätzlich erst dann angerufen werden, wenn die Bemühungen der Beteiligten um eine Vereinbarung gescheitert sind (§ 6). Sie soll aber von Amts wegen eingreifen und die notwendigen Anordnungen treffen, wenn die Sicherheit des Verkehrs dies erfordert (§ 7). Die Aufsichtsbehörden der Beteiligten haben im Rahmen ihrer Zuständigkeiten dafür zu sorgen, daß die in der Anordnung festgelegten Ver-

pflichtungen erfüllt und die vorgesehenen Maßnahmen durchgeführt werden (§ 17).

Der Ausschuß ist insoweit, von einigen Änderungen abgesehen, die redaktioneller oder klarstellender Art sind oder der Verwaltungsvereinfachung und der Straffung des Verfahrens dienen sollen, der Regierungsvorlage gefolgt.

3. Entscheidende Bedeutung für das Rechtsverhältnis zwischen den Beteiligten kommt der Kostenregelung zu; sie ist der Kernpunkt der Neuordnung des Kreuzungsrechts.

Der Ausschuß hat sich dem Regierungsentwurf in dieser Hinsicht in wesentlichen Punkten nicht anschließen können; das gilt sowohl hinsichtlich der Kostenregelung für Baumaßnahmen an Bahnübergängen als auch hinsichtlich der Kosten für die Erhaltung und den Betrieb der Anlagen an Kreuzungen.

Hinsichtlich der Kosten für Baumaßnahmen ist der Ausschuß mit dem Bundesrat und den mitberatenden Ausschüssen der Auffassung, daß der Veranlassungsgrundsatz der Regierungsvorlage (§§ 11, 12) nicht bei allen Baumaßnahmen als Maßstab für die Kostenregelung den Eigenarten der verschiedenen Fälle gerecht wird.

Er hat sich deswegen in Anlehnung an das geltende Recht, an die Empfehlungen des Ausschusses für Kommunalpolitik und Sozialhilfe sowie an die Vorschläge des Bundesrates entschlossen, für die in Betracht kommenden drei Fälle eigene, auf die jeweiligen Besonderheiten abgestellte Kostenregelungen zu treffen:

§ 11 der Ausschlußfassung behandelt die Herstellung neuer Kreuzungen. Die Regelung deckt sich mit dem geltenden Recht, mit der Empfehlung des Ausschusses für Kommunalpolitik und Sozialhilfe sowie mit dem Vorschlag des Bundesrates; sie entspricht sachlich auch dem Veranlassungsprinzip der Regierungsvorlage.

§ 11 a enthält die Kostenregelung für Änderungen von Überführungen. Der Ausschuß ist — auch insoweit in Übereinstimmung mit dem Regierungsentwurf — der Meinung, daß die von ihm vorgeschlagene Regelung, die Kosten demjenigen Beteiligten anzulasten, der die Maßnahme verlangt oder sie im Falle einer Anordnung hätte verlangen müssen, mit den Belangen der Beteiligten am besten übereinstimmt.

§ 11 b gibt die Kostenregelung für Änderungen von Bahnübergängen. Die Anwendung des Veranlassungsgrundsatzes der Regierungsvorlage würde, wenngleich dieser Grundsatz der Gerechtigkeit am nächsten kommen würde, in diesen Fällen häufig nicht nur die Leistungskraft des „Veranlassers“ übersteigen und dadurch die Durchführung notwendiger Maßnahmen vereiteln oder verzögern, sondern auch in den Fällen beiderseitiger Veranlassung erhebliche Schwierigkeiten bei der Ermittlung des Ausmaßes der Mitveranlassung mit sich bringen, die die Durchführbarkeit einer solchen Regelung in Frage stellen würden. Der Ausschuß hat sich deshalb ab-

weichend von der Regierungsvorlage hier für eine starre Kostenteilung ausgesprochen. Statt der jetzt geltenden Kostenhalbierung, die mit Recht als eine Regelung bezeichnet worden ist, die den Belangen der Beteiligten nicht entspricht, hat sich der Ausschuß für eine Drittelung der Kosten unter den Baulastträgern von Schiene und Straße und dem Staat als solchen (Bund oder Land) entschlossen. Er hält dies für eine Lösung, die die Leistungsfähigkeit der Baulastträger, insbesondere finanzschwacher Gemeinden und Gemeindeverbände, berücksichtigt. Er will zugleich dem Gedanken Rechnung tragen, daß die Beseitigung von Gefahrenlagen an Bahnübergängen auch eine staatliche Aufgabe von Bund und Ländern ist. Diese Kostenregelung läßt erwarten, daß die Gefahrenpunkte an Bahnübergängen schneller beseitigt werden.

Die Neuordnung des Kreuzungsrechts gebietet auch eine Abweichung von § 13 des Regierungsentwurfs, soweit dieser die Kosten der Erhaltung und Inbetriebhaltung der Anlagen an Bahnübergängen regelt. Der Ausschuß ist der Auffassung, daß die Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs an Bahnübergängen eine Gemeinschaftsaufgabe beider Baulastträger ist und daß die Kosten hierfür nicht nur vom Eisenbahnunternehmer zu tragen sind. Sie müssen vielmehr im Prinzip von beiden Baulastträgern je zur Hälfte übernommen werden. Dieses Prinzip läßt sich allerdings in den Fällen, in denen Straßen in der Baulast von Kreisen und Gemeinden beteiligt sind, nicht durchführen, da die auf sie entfallende Kostenlast ihre Finanzkraft übersteigen würde. Der Ausschuß hat deswegen beschlossen, daß in diesen Fällen die Eisenbahnen die Hälfte ihrer Kosten vom Bund bzw. vom Land erstattet bekommen.

Der Ausschuß geht bei der Kostenneuregelung davon aus, daß diejenigen Mittel, die vom Bund in seiner Eigenschaft als dritter Kostenpartner (§§ 11 b, 13) zu tragen sind, im Haushalt besonders bereitgestellt werden. Er ist einmütig der Auffassung, daß es nicht in Betracht kommen kann, die den Bund insoweit treffende Belastung durch Kürzungen im Verkehrshaushalt oder durch zweckwidrige Verwendung zweckgebundener Mittel abzuwenden.

Ferner soll nach Ansicht des Ausschusses der Bedeutung des § 15 dadurch entsprochen werden, daß ausreichende Mittel für die Gewährung von Zuschüssen zur Verfügung gestellt werden.

4. Zu den Änderungsvorschlägen des Ausschusses ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

Zu § 1

In Absatz 2 ist — wie an anderen Stellen des Entwurfs — die Definition der nicht höhengleichen Kreuzung redaktionell vereinfacht worden. In Absatz 5 ist der zweite Satz zur Klarstellung gestrichen worden; Straßenbahnen sind, wenn sie im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen, nicht Beteiligte im Sinne dieses Gesetzes.

Zu § 3

Die Erweiterung der Nr. 3 enthält keine sachliche Änderung. Der federführende Ausschuß hat sich der Empfehlung des Ausschusses für Kommunalpolitik und Sozialhilfe angeschlossen, das Merkmal „in sonstiger Weise“ durch Aufzählung weiterer Beispiele aufzulockern.

Zu § 5

Die Einfügung eines neuen Satzes 2 beruht auf der Neuregelung der Kosten für Maßnahmen an Bahnübergängen in § 11 b. Dadurch wird erreicht, daß eine Vereinbarung zwischen den Beteiligten an die Genehmigung des Bundes oder des Landes gebunden ist, wenn diese zu den Kosten im Rahmen des § 11 b beitragen sollen.

Zu § 7

Die Einfügung der Worte „oder die Abwicklung“ dient der Klarstellung, da auch in § 3 neben der Sicherheit die Abwicklung des Verkehrs genannt ist.

Zu § 8

Absatz 2 ist aus den zu § 5 genannten Gründen ergänzt worden.

Zu § 9

Die Neufassung dieser Vorschrift durch den Ausschuß dient der Straffung des Verwaltungsverfahrens in den Fällen, in denen für die Durchführung von Maßnahmen auf Grund des Eisenbahnkreuzungsgesetzes auch ein Planfeststellungsverfahren, sei es nach eisenbahnrechtlichen oder nach straßenbaurechtlichen Vorschriften, vorgeschrieben ist. Mit Rücksicht darauf, daß es sich bei Anordnungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz und bei Planfeststellungen letztlich um eine einheitliche Sachentscheidung handelt, erscheint die Vereinbarung beider Verfahren zweckmäßig. Dadurch wird vor allen Dingen vermieden, daß zwei Anhörverfahren mit im wesentlichen gleichen Anhörberechtigten durchgeführt werden müssen.

Zu § 10

Absatz 2 der Regierungsvorlage ist durch die Neufassung des § 9 überholt. Absatz 2 in der Ausschußfassung deckt sich mit § 9 Abs. 2 in der Fassung des Regierungsentwurfs.

Die Ergänzung in Absatz 3 dient der Klarstellung.

Zu §§ 11, 11 a, 11 b

Diese Bestimmungen enthalten die Neuregelung der Kostenverteilung bei Baumaßnahmen an Kreuzungen. Über die allgemeinen Ausführungen unter II. 3. dieses Berichts hinaus sei noch folgendes bemerkt:

Die Regelung in § 11 Abs. 2 entspricht dem geltenden Recht. Die Bestimmung in § 11 b Abs. 2 lehnt sich an § 5 Abs. 3 des geltenden Gesetzes an.

Zu § 13

In Absatz 2 Nr. 1 hat der Ausschuß das sowohl dem Eisenbahnverkehr als auch dem Straßenverkehr dienende Kreuzungsstück durch ein bestimmtes Maß begrenzt, um Meinungsverschiedenheiten über die Ausdehnung des Kreuzungsstücks auszuschließen.

Er hat ferner sowohl in Nr. 1 als auch in Nr. 2 die Worte „und -einrichtungen“ hinzugesetzt, um Auslegungsschwierigkeiten vorzubeugen.

Zu § 14

Soweit die Ausschußfassung von der Regierungsvorlage abweicht, beruht dies auf der Änderung der Kostenregelung in den §§ 11, 11 a, 11 b und 13.

Zu § 14 a

Da bestimmte Vorschriften des Gesetzes durch Rechtsverordnungen näher geregelt werden müssen, hat der Ausschuß die in den Nummern 1 bis 4 konkretisierten Rechtsverordnungsermächtigungen vorgesehen. Absatz 2 soll die Kompetenz des Bundesministers für Verkehr zum Erlaß allgemeiner Verwaltungsvorschriften festlegen. Zu beiden hat der Bundesrat zuzustimmen.

Zu § 15

Der Ausschuß mißt, wie bereits dargelegt, dieser Bestimmung große Bedeutung bei. Um dies zu unterstreichen, hat er die Kann-Vorschrift in eine Soll-Vorschrift geändert, den Anwendungsbereich auch auf Maßnahmen nach § 2 erweitert und die Fassung im übrigen gestrafft.

Zu § 17

Abweichend vom Regierungsentwurf ist der Ausschuß der Auffassung, daß sich die Erhaltungslast hinsichtlich der Überführungen von Straßen in der Baulast von Kreisen und Gemeinden mit Rücksicht auf die finanziellen Auswirkungen erst nach einer wesentlichen Änderung oder Ergänzung der Kreuzung nach § 13 richten soll.

Bonn, den 25. April 1963

Cramer
Berichterstatte

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Gesetzentwurf — Drucksache IV/183 — in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen;
2. die zu dem Gesetzentwurf eingegangenen Petitionen für erledigt zu erklären.

Bonn, den 25. April 1963

**Der Ausschuß für Verkehr,
Post- und Fernmeldewesen**

Dr. Bleiß	Cramer
Vorsitzender	Berichterstatter

Zusammenstellung

des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines
Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen
(Eisenbahnkreuzungsgesetz)

— Drucksache IV/183 —

mit den Beschlüssen des Ausschusses für Verkehr, Post- und
Fernmeldewesen
(23. Ausschuß)

Entwurf

Beschlüsse des 23. Ausschusses

Entwurf eines Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

Entwurf eines Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

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

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

§ 1

§ 1

(1) Dieses Gesetz gilt für Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen.

(1) *unverändert*

(2) Kreuzungen sind entweder höhengleich (Bahnübergänge) oder nicht höhengleich (Überführungen und Unterführungen).

(2) Kreuzungen sind entweder höhengleich (Bahnübergänge) oder nicht höhengleich (Überführungen).

(3) Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind die Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, sowie die Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, wenn die Betriebsmittel auf Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs übergehen können (Anschlußbahnen) und ferner die den Anschlußbahnen gleichgestellten Eisenbahnen.

(3) *unverändert*

(4) Straßen im Sinne dieses Gesetzes sind die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze.

(4) *unverändert*

(5) Straßenbahnen, die nicht im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen, werden, wenn sie Eisenbahnen kreuzen, wie Straßen, wenn sie Straßen kreuzen, wie Eisenbahnen behandelt. Straßenbahnen, die im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen, sind wie Straßen zu behandeln.

(5) Straßenbahnen, die nicht im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen, werden, wenn sie Eisenbahnen kreuzen, wie Straßen, wenn sie Straßen kreuzen, wie Eisenbahnen behandelt.

(6) Beteiligte an einer Kreuzung sind das Unternehmen, das die Baulast des Schienenweges der kreuzenden Eisenbahn trägt, und der Träger der Baulast der kreuzenden Straße.

(6) *unverändert*

Entwurf

§ 2

(1) Neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen, die nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, sind als Überführungen oder Unterführungen herzustellen.

(2) In Einzelfällen, insbesondere bei schwachem Verkehr, kann die Anordnungsbehörde Ausnahmen zulassen. Dabei kann angeordnet werden, welche Sicherungsmaßnahmen an der Kreuzung mindestens zu treffen sind.

§ 3

Wenn und soweit es die Sicherheit oder die Entwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert, sind nach Maßgabe der Vereinbarung der Beteiligten (§ 5) oder der Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren (§§ 6 und 7) Kreuzungen

1. zu beseitigen oder
2. durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten oder
3. durch den Bau von Überführungen oder Unterführungen oder in sonstiger Weise zu ändern.

§ 4

(1) Erfordert die Linienführung einer neu zu bauenden Straße oder Eisenbahn eine Kreuzung, so hat der andere Beteiligte die neue Kreuzungsanlage zu dulden. Seine verkehrlichen und betrieblichen Belange sind angemessen zu berücksichtigen.

(2) Ist eine Kreuzungsanlage durch eine Maßnahme nach § 3 zu ändern, so haben die Beteiligten die Änderung zu dulden. Ihre verkehrlichen und betrieblichen Belange sind angemessen zu berücksichtigen.

§ 5

Über Art, Umfang und Durchführung einer nach §§ 2 oder 3 durchzuführenden Maßnahme sowie über die Verteilung der Kosten sollen die Beteiligten eine Vereinbarung treffen.

§ 6

Kommt eine Vereinbarung nicht zustande, so kann jeder Beteiligte eine Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren beantragen.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 2

(1) Neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen, die nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, sind als Überführungen herzustellen.

(2) unverändert

§ 3

Wenn und soweit es die Sicherheit oder die Entwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert, sind nach Maßgabe der Vereinbarung der Beteiligten (§ 5) oder der Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren (§§ 6 und 7) Kreuzungen

1. unverändert
2. unverändert
3. durch den Bau von Überführungen, **durch die Einrichtung technischer Sicherungen, besonders von Schranken oder Lichtsignalen, durch die Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind,** oder in sonstiger Weise zu ändern.

§ 4

unverändert

§ 5

Über Art, Umfang und Durchführung einer nach §§ 2 oder 3 durchzuführenden Maßnahme sowie über die Verteilung der Kosten sollen die Beteiligten eine Vereinbarung treffen. **Sehen die Beteiligten vor, daß Bund oder Land nach Maßgabe des § 11 b Abs. 1 Satz 2 zu den Kosten beitragen, so bedarf die Vereinbarung insoweit der Genehmigung. Die Genehmigung erteilt für den Bund der Bundesminister für Verkehr, für das Land die von der Landesregierung bestimmte Behörde.**

§ 6

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 7

Die Anordnungsbehörde kann das Kreuzungsrechtsverfahren auch ohne Antrag einleiten, wenn die Sicherheit des Verkehrs eine Maßnahme erfordert. Sie kann verlangen, daß die Beteiligten Pläne für Maßnahmen nach § 3 vorlegen.

§ 8

(1) Wenn an der Kreuzung ein Schienenweg der Deutschen Bundesbahn beteiligt ist, entscheidet als Anordnungsbehörde der Bundesminister für Verkehr im Benehmen mit der von der Landesregierung bestimmten Behörde.

(2) In sonstigen Fällen entscheidet als Anordnungsbehörde die von der Landesregierung bestimmte Behörde.

§ 9

(1) Vor der Entscheidung sind neben den Beteiligten die Gemeinden und Gemeindeverbände, soweit sie von der Maßnahme betroffen werden, und die zuständigen Landesplanungsbehörden zu hören, außerdem sonstige Stellen, die vom Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates bestimmt werden. Jeder Beteiligte kann vor der Entscheidung mündliche Verhandlung beantragen.

(2) Die Beteiligten sind verpflichtet, der Anordnungsbehörde jede für die Entscheidung erforderliche Auskunft zu erteilen.

§ 10

(1) Wird eine Maßnahme nach § 2 oder § 3 angeordnet, so ist über Art und Umfang der Maßnahme, über die Duldungspflicht sowie über die Rechtsbeziehungen der Beteiligten und die Kostentragung zu entscheiden.

(2) Die Anordnungsbehörde kann bestimmen, von welchem der Beteiligten und nach welchem der für sie geltenden Planfeststellungsverfahren die Maßnahme durchzuführen ist.

(3) Ist eine Maßnahme, die die Sicherheit des Verkehrs erfordert, unaufschiebbar, so kann über Art und Umfang und über die Duldungspflicht vorab entschieden werden.

(4) Sind sich die Beteiligten über die durchzuführende Maßnahme einig oder ist die Maßnahme bereits durchgeführt, so kann auf Antrag über die Kostentragung entschieden werden.

§ 7

Die Anordnungsbehörde kann das Kreuzungsrechtsverfahren auch ohne Antrag einleiten, wenn die Sicherheit **oder die Abwicklung** des Verkehrs eine Maßnahme erfordert. Sie kann verlangen, daß die Beteiligten Pläne für Maßnahmen nach § 3 vorlegen.

§ 8

(1) **unverändert**

(2) In sonstigen Fällen entscheidet als Anordnungsbehörde die von der Landesregierung bestimmte Behörde, **im Falle einer Kostenbeteiligung des Bundes nach Maßgabe des § 11b Abs. 1 Satz 2 im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr.**

§ 9

(1) **Ist für die Durchführung einer nach § 10 Abs. 1 anzuordnenden Maßnahme ein Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben, so ist es von der Anordnungsbehörde einzuleiten und durchzuführen. Die Anordnungsbehörde ist Planfeststellungsbehörde. Sie bestimmt, nach welchem der für die Beteiligten geltenden Verfahren der Plan festzustellen ist. Der Planfeststellungsbeschluß ist mit der Anordnung zu verbinden.**

(2) **Bedarf es für eine Maßnahme keiner Planfeststellung, so soll die Anordnungsbehörde diejenigen Stellen hören, deren Belange durch die Gestaltung der Kreuzung berührt werden. Die Anhörung ist durch die von der Landesregierung bestimmte Behörde durchzuführen.**

§ 10

(1) **unverändert**

(2) **Die Beteiligten sind verpflichtet, der Anordnungsbehörde jede für die Entscheidung erforderliche Auskunft zu erteilen.**

(3) Ist eine Maßnahme, die die Sicherheit des Verkehrs erfordert, unaufschiebbar, so kann über Art, Umfang und **Durchführung** sowie über die Duldungspflicht vorab entschieden werden.

(4) **unverändert**

Entwurf

(5) Bestehen zwischen den Beteiligten Meinungsverschiedenheiten darüber, ob eine öffentliche Straße nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt ist, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, so kann die Anordnungsbehörde zur Vorbereitung einer Vereinbarung oder einer Anordnung auf Antrag eines Beteiligten darüber entscheiden.

(6) Die Entscheidung ist mit Gründen zu versehen und den Beteiligten zuzustellen.

§ 11

(1) Die Kosten der nach §§ 2 oder 3 durchzuführenden Maßnahmen hat der Veranlasser zu tragen. Sind mehrere Beteiligte Veranlasser, so sind die Kosten nach Maßgabe ihrer Veranlassung zu teilen.

(2) Erwachsen einem Beteiligten durch die Maßnahme Vorteile, so sind sie bei der Kostenregelung dem anderen Beteiligten gegenüber auszugleichen (Vorteilsausgleich).

Beschlüsse des 23. Ausschusses

(5) unverändert

(6) unverändert

§ 11

(1) Wird eine neue Kreuzung hergestellt, so hat der Beteiligte, dessen Verkehrsweg neu hinzukommt, die Kosten der Kreuzungsanlage zu tragen. Zu ihnen gehören auch die Kosten der durch die neue Kreuzung notwendigen Änderungen des anderen Verkehrsweges.

(2) Werden eine Eisenbahn und eine Straße gleichzeitig neu angelegt, so haben die Beteiligten die Kosten der Kreuzungsanlage je zur Hälfte zu tragen.

§ 11 a

Wird an einer Überführung eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so fallen die dadurch entstehenden Kosten

1. demjenigen Beteiligten zur Last, der die Änderung verlangt oder sie im Falle einer Anordnung hätte verlangen müssen. Vorteile, die dem anderen Beteiligten durch die Änderung erwachsen, sind auszugleichen (Vorteilsausgleich);
2. beiden Beteiligten zur Last, wenn beide die Änderung verlangen oder sie im Falle einer Anordnung hätten verlangen müssen, und zwar in dem Verhältnis, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden. Nummer 1 Satz 2 ist entsprechend anzuwenden.

§ 11 b

(1) Wird an einem Bahnübergang eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so tragen die Beteiligten die Kosten zu je einem Drittel. Das letzte Drittel der Kosten trägt bei Kreuzungen mit Bundesfernstraßen der Bund, bei Kreuzungen mit Landstraßen I. Ordnung das Land, bei Kreuzungen mit sonstigen Straßen Bund und Land je zur Hälfte.

(2) Wird zur verkehrlichen Entlastung eines Bahnübergangs ohne dessen Änderung eine Baumaßnahme nach § 3 Nr. 2 durchgeführt, durch die sich eine sonst notwendige Änderung des Bahnübergangs erübrigt, so gehören zu den Kosten nach Absatz 1 nur die Kosten, die sich bei Vornahme der ersparten Änderung ergeben würden. Die übrigen Kosten trägt derjenige Beteiligte allein, an dessen Verkehrsweg die Baumaßnahme durchgeführt wird.

Entwurf

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 12

(1) *Veranlasser ist,*

1. *wer einen neuen Verkehrsweg baut,*
2. *wer einen Verkehrsweg baulich ändert oder*
3. *derjenige, auf dessen Verkehrsweg die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs die Maßnahme erfordert.*

(2) *Eine bauliche Änderung (Absatz 1 Nr. 2) liegt insbesondere vor, wenn die Höhe oder die Breite des Verkehrsraums, die Zahl oder die Breite der Fahrspuren, die Zahl oder der Abstand der Gleise, die Linienführung oder die Tragfähigkeit des Verkehrsweges geändert werden.*

(3) *Bei der Ermittlung des Ausmaßes der Veranlassung sind die Stärke des Verkehrs und die Inanspruchnahme der Kreuzung durch die Beteiligten zu berücksichtigen. Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, hierüber mit Zustimmung des Bundesrates eine Rechtsverordnung sowie allgemeine Verwaltungsvorschriften zu erlassen.*

§ 13

(1) Die Anlagen an Kreuzungen, soweit sie Eisenbahnanlagen sind, hat der Eisenbahnunternehmer, soweit sie Straßenanlagen sind, der Träger der Straßenbaulast auf seine Kosten zu erhalten und bei Bahnübergängen auch in Betrieb zu halten. Die Erhaltung umfaßt die laufende Unterhaltung und die Erneuerung. Betriebskosten sind die örtlich entstehenden persönlichen und sächlichen Aufwendungen.

(2) An Bahnübergängen gehören

1. zu den Eisenbahnanlagen das sowohl dem Eisenbahnverkehr als auch dem Straßenverkehr dienende Kreuzungsstück, die Schranken, Warnkreuze und Blinklichter sowie andere der Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs dienende Eisenbahnzeichen,
2. zu den Straßenanlagen die Sichtflächen, die Warnzeichen und Merktafeln (Baken) sowie andere der Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs dienende Straßenverkehrszeichen.

(3) Eisenbahnüberführungen gehören zu den Eisenbahnanlagen, Straßenüberführungen zu den Straßenanlagen.

§ 12

entfällt

§ 13

(1) Die Anlagen an Kreuzungen, soweit sie Eisenbahnanlagen sind, hat der Eisenbahnunternehmer, soweit sie Straßenanlagen sind, der Träger der Straßenbaulast auf seine Kosten zu erhalten und bei Bahnübergängen auch in Betrieb zu halten. Die Erhaltung umfaßt die laufende Unterhaltung und die Erneuerung. Betriebskosten sind die örtlich entstehenden persönlichen und sächlichen Aufwendungen. **Dem Eisenbahnunternehmer wird die Hälfte der Kosten für Eisenbahnanlagen an Bahnübergängen, wenn eine Bundesstraße beteiligt ist, vom Bund, wenn eine Landstraße I. und II. Ordnung beteiligt ist, vom Land, in den übrigen Fällen, falls die Deutsche Bundesbahn beteiligt ist, vom Bund, falls eine andere Eisenbahn beteiligt ist, vom Land erstattet.**

(2) An Bahnübergängen gehören

1. zu den Eisenbahnanlagen das sowohl dem Eisenbahnverkehr als auch dem Straßenverkehr dienende Kreuzungsstück, **begrenzt durch einen Abstand von 2,25 m, bei Straßenbahnen von 1,00 m jeweils von der äußeren Schiene und parallel zu ihr verlaufend, ferner** die Schranken, Warnkreuze (**Andreaskreuze**) und Blinklichter sowie andere der Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs dienende Eisenbahnzeichen **und -einrichtungen,**
2. zu den Straßenanlagen die Sichtflächen, die Warnzeichen und Merktafeln (Baken) sowie andere der Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs dienende Straßenverkehrszeichen **und -einrichtungen.**

(3) **unverändert**

Entwurf

§ 14

(1) Wird eine neue Kreuzung *als Über- oder Unterführung* hergestellt, so hat der Veranlasser die hierdurch verursachte *erhöhte* Erhaltungs- und Betriebslast des anderen Beteiligten abzulösen; hierbei ist für die Kreuzungsanlagen eine Benutzungsdauer von zwanzig Jahren zugrunde zu legen.

(2) Wird ein Bahnübergang durch eine Über- oder Unterführung ersetzt, so hat jeder Beteiligte seine *veränderten* Erhaltungs- und Betriebskosten ohne Ausgleich zu tragen.

(3) Bei sonstigen Änderungen einer Kreuzung und bei der Herstellung eines neuen Bahnübergangs hat der Veranlasser dem anderen Beteiligten die hierdurch verursachten *erhöhten* Erhaltungs- und Betriebskosten zu erstatten.

§ 15

Zur Förderung der Beseitigung von Bahnübergängen und für andere Maßnahmen nach § 3 kann die Anordnungsbehörde nach Maßgabe ihr hierfür zur Verfügung stehender Mittel den Beteiligten Zuschüsse gewähren.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 14

(1) Wird eine neue Kreuzung hergestellt, so hat **im Falle des § 11 Abs. 1 der Beteiligte, dessen Verkehrsweg neu hinzukommt**, die hierdurch verursachte Erhaltungs- und Betriebslast des anderen Beteiligten abzulösen; hierbei ist für die Kreuzungsanlage eine Benutzungsdauer von zwanzig Jahren zugrunde zu legen. **Im Falle des § 11 Abs. 2 hat jeder Beteiligte seine Erhaltungs- und Betriebskosten ohne Ausgleich zu tragen.**

(2) Wird an einer Überführung **eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt**, so hat **der Beteiligte, der nach § 11a Nr. 1 oder Nr. 2 die Maßnahme verlangt oder sie im Falle einer Anordnung hätte verlangen müssen, dem anderen Beteiligten die hierdurch verursachten Erhaltungskosten zu erstatten.**

(3) Wird an einem Bahnübergang **eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt**, so hat **jeder Beteiligte seine veränderten** Erhaltungs- und Betriebskosten **ohne Ausgleich zu tragen.**

§ 14a

(1) Der Bundesminister für Verkehr kann mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen erlassen, durch die

1. der Umfang der Kosten nach §§ 11, 11a und 11b näher bestimmt wird und für die Verwaltungskosten Pauschalbeträge festgesetzt werden;
2. bestimmt wird, wie die bei getrennter Durchführung der Maßnahmen nach § 11a Nr. 2 entstehenden Kosten unter Anwendung von Erfahrungswerten für die Baukosten in vereinfachter Form ermittelt werden;
3. der Umfang der Erhaltungs- und der Betriebskosten nach § 13 Abs. 1 und die Berechnung ihrer Ablösung nach § 14 Abs. 1 näher bestimmt sowie für die Verwaltungskosten bei der Erhaltung Pauschalbeträge festgesetzt werden;
4. bei neuartigen Anlagen, die nicht von § 13 Abs. 2 erfaßt werden, bestimmt wird, ob sie zu den Eisenbahn- oder zu den Straßenanlagen gehören.

(2) Allgemeine Verwaltungsvorschriften erläßt der Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates.

§ 15

Zur Förderung der Beseitigung von Bahnübergängen und für **sonstige** Maßnahmen nach **den §§ 2 und 3 soll** die Anordnungsbehörde den Beteiligten Zuschüsse gewähren.

Entwurf

§ 16

Die Aufsichtsbehörden haben die Durchführung der Anordnung nach diesem Gesetz sicherzustellen.

§ 17

(1) Die Erhaltung bestehender *Kreuzungen* regelt sich mit dem Inkrafttreten des Gesetzes nach § 13.

(2) Bisherige Vereinbarungen, die sich auf Kreuzungen zwischen Straßen und Straßenbahnen, Anschlußbahnen sowie den Anschlußbahnen gleichgestellte Eisenbahnen beziehen, gelten fort.

(3) Die bisherige Kostenregelung für Änderungen, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits in der Ausführung begriffen sind, bleibt bestehen.

(4) Erstattungspflichten nach § 8 Abs. 2 des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1211) erlöschen mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes.

§ 18

Das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1211), § 24 Abs. 8 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung vom 6. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1742), die Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 5. Juli 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1215) und die Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 30. August 1941 (Reichsgesetzbl. I S. 546) treten als Bundesrecht außer Kraft.

§ 19

Dieses Gesetz tritt am in Kraft.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 16

unverändert

§ 17

(1) Die Erhaltung **der** bestehenden **Bahnübergänge und Eisenbahnüberführungen sowie der Überführungen von Straßen in der Baulast des Bundes und der Länder** regelt sich mit dem Inkrafttreten des Gesetzes nach § 13. **Im übrigen tritt die Regelung des § 13 erst nach einer wesentlichen Änderung oder Ergänzung der Kreuzung ein. Solange die Regelung des § 13 noch nicht gilt, bleibt die bisherige Kostenregelung bestehen.**

(2) unverändert

(3) unverändert

(4) unverändert

§ 18

unverändert

§ 19

Dieses Gesetz tritt am **1. Januar 1964** in Kraft.