

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)**

1. zu dem Gesetzentwurf des Bundesrates **– Drucksache 13/1446 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG)

2. zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Dr. Uwe-Jens Rössel, **Dr. Dagmar Enkelmann, Rolf Kutzmutz, weiterer Abgeordneter** **und der Gruppe der PDS** **– Drucksache 13/1784 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes

A. Problem

Durch die Änderung des § 19 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG) sind zum 1. Januar 1994 1 235 Straßenüberführungen im Zuge von Kommunalstraßen in die Erhaltungslast der Kommunen übergegangen. Bei einem großen Teil dieser Straßenüberführungen hatten die Kommunen bereits im Jahre 1994 wegen eines von ihnen geltend gemachten schlechten Unterhaltungszustandes die Annahme verweigert oder diese nur unter Vorbehalt angenommen. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat anerkannt, daß sie als Rechtsnachfolgerin der ehemaligen Deutschen Bundesbahn für einen ordnungsgemäßen Zustand der Bauwerke zum Zeitpunkt des Übergangs der Erhaltungslast einzustehen habe. Unter den Beteiligten ist streitig, was unter „ordnungsgemäßen Erhaltungszustand“ zu verstehen ist.

B. Lösung

Der Bundesrat, ebenso wie die Gruppe der PDS, hat mit seinem Gesetzentwurf gefordert, Brücken dann als ordnungsgemäß an-

zusehen, wenn eine unbeschränkte Restnutzungsdauer von mindestens zehn Jahren gewährleistet ist. Der Ausschuß für Verkehr hat sich diesem Vorschlag nicht angeschlossen. Unter einem ordnungsgemäßen Erhaltungszustand sei vielmehr die vorschriftsmäßig durchgeführte Unterhaltung der Straßenüberführung bis zum Zeitpunkt des gesetzlichen Übergangs der Baulast zu verstehen. Der Ausschuß für Verkehr empfiehlt die Annahme des Gesetzentwurfs des Bundesrates mit dieser Maßgabe und die Ablehnung des Gesetzentwurfs der Gruppe der PDS.

Mehrheit im Ausschuß**C. Alternativen**

Keine

D. Kosten

Die Kosten für die fälligen Sanierungsmaßnahmen werden von der DB AG auf rund 115 bis 130 Mio. DM beziffert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Gesetzentwurf des Bundesrates – Drucksache 13/1446 – mit folgender Maßgabe, ansonsten unverändert, anzunehmen:

In Artikel 1 wird Absatz 2 a Satz 2 wie folgt gefaßt:

„Als ordnungsgemäßer Erhaltungszustand gilt eine entsprechend seinen Vorschriften durchgeführte Unterhaltung der Straßenüberführung bis zum Zeitpunkt des gesetzlichen Übergangs der Baulast.“

2. den Gesetzentwurf der Gruppe der PDS – Drucksache 13/1784 – abzulehnen.

Bonn, den 25. Juni 1997

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst
Vorsitzender

Lothar Ibrügger
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Lothar Ibrügger

I. Zum Beratungsverfahren

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf des Bundesrates zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) Drucksache 13/1446 in seiner 50. Sitzung vom 5. September 1995 dem Ausschuß für Verkehr zur federführenden Beratung überwiesen. Der Gesetzentwurf des Abgeordneten Dr. Uwe-Jens Rössel, weiterer Abgeordneter und der Gruppe der PDS zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes – Drucksache 13/1784 – wurde dem Ausschuß für Verkehr vom Deutschen Bundestag in seiner 64. Sitzung vom 26. Oktober 1995 zur federführenden Beratung überwiesen.

Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlagen mehrfach, zuletzt in seiner 55. Sitzung vom 25. Juni 1997 beraten. Er empfiehlt mehrheitlich mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS die Annahme des Gesetzentwurfs des Bundesrates – Drucksache 13/1446 – in der vom Ausschuß beschlossenen Fassung. Der Ausschuß für Verkehr empfiehlt ferner mehrheitlich mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Gruppe der PDS bei Enthaltung der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Gesetzentwurf der Gruppe der PDS – Drucksache 13/1784 – abzulehnen.

II. Zur Begründung der Beschlußempfehlung

1. Allgemeines

Das für den Fahrweg zuständige Vorstandsmitglied der DB AG, Prof. Dr. Ulf Häusler, informierte zu Beginn der Schlußberatung den Ausschuß über den Sachstand bei der praktischen Umsetzung des Übergangs der Straßenüberführungen auf die Kommunen. Ausgehend von 1235 übergebenen Brücken seien mittlerweile 675 Überführungen abschließend mit den Kommunen geregelt. Bei den verbleibenden 560 Fällen sei zu differenzieren. In 325 Fällen hätte die DB AG auf der Basis der Gutachten mit den Brückenexperten der Kommunen eine Einigung erzielen können. Allerdings hätten die Gemeindeparlamente noch nicht zugestimmt. Weitere 132 Brückenfälle könnten wahrscheinlich in den nächsten Monaten geregelt werden, da es hier durchgehend um die Höhe des Geldbetrages und nicht um Differenzen hinsichtlich des Grundtatbestandes gehe. Kritisch seien die restlichen 103 Fälle. Hier würden die betreffenden Gemeinden die Übernahme strikt verweigern und Gespräche ablehnen. Er rechne damit, daß es hier zum Teil zu gerichtlichen Auseinandersetzungen kommen werde. Die DB AG sei bereit, für bestehende Unterhaltungsrückstände zum Zeitpunkt des gesetzlichen Übergangs finanziell einzustehen, so wie die Gutachter dies jeweils ermittelt hätten.

Dies sei auch den Kommunen in den Verhandlungen zugesagt worden.

Die Koalitionsfraktionen betonten, daß die Normierung der Einstandspflicht des Eisenbahnunternehmers für den ordnungsgemäßen Erhaltungszustand (§ 19 Abs. 2 a Satz 1 EKrG-Entwurf) der am 1. Januar 1994 auf die Gemeinde übergebenen Straßenüberführungen lediglich klarstellenden Charakter habe, da die DB AG selbst ihre Verantwortlichkeit anerkannt habe. Allerdings sei die vom Bundesrat vertretene Forderung, der DB AG die Verpflichtung aufzuerlegen, eine unbeschränkte Restnutzungsdauer der Straßenüberführungen von mindestens zehn Jahren zu garantieren, nicht gerechtfertigt. Entsprechend der im Straßenbaubereich seit Jahrzehnten geübten Praxis beim Wechsel in der Person des Baulastträgers, könne sich das Entstehen für den ordnungsgemäßen Zustand eines Bauwerks nur auf den Zeitpunkt des Übergangs der Erhaltungslast, hier also den 1. Januar 1994, beziehen. Sanierungsarbeiten, die nicht fällig gewesen wären und erst mittelfristig anstehen würden, dürften nicht einbezogen werden. Diese Verwaltungspraxis habe in § 6 Abs. 1 a des Bundesfernstraßengesetzes Eingang gefunden. Für das Eisenbahnkreuzungsgesetz müsse dies bedeuten, daß der ordnungsgemäße Zustand einer Straßenbrücke zum Stichtag des Erhaltungslastübergangs dann gegeben sei, wenn die nach den verbindlich eingeführten technischen Vorschriften vorgeschriebenen Bauwerksüberwachungen und Bauwerksüberprüfungen zeitgerecht durchgeführt und die festgestellten Mängel oder Schäden im erforderlichen Umfang beseitigt worden seien. Die Koalitionsfraktionen stellten daher folgenden Änderungsantrag:

In Artikel 1 wird Absatz 2 a Satz 2 wie folgt gefaßt:

„Als ordnungsgemäßer Erhaltungszustand gilt eine entsprechend seinen Vorschriften durchgeführte Unterhaltung der Straßenüberführung bis zum Zeitpunkt des gesetzlichen Übergangs der Baulast.“

Der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS angenommen.

Die Fraktion der SPD stellte heraus, daß als Folge einer verfehlten Investitions- und Strukturpolitik bei der Deutschen Bundesbahn es über Jahre versäumt worden sei, bei den Straßenüberführungen die notwendigen Investitionen vorzunehmen. Diese Tatsache könne man natürlich nicht der DB AG anlasten. Andererseits könne man auch die Last nicht allein den Kommunen aufbürden. Denn aus der Sicht der betroffenen Kommunen würden sich erheblich höhere Größenordnungen der Unterhaltungsrückstände

ergeben. In einzelnen Städten differierten Gutachteraussagen erheblich. Ein gerechter Kompromiß sei es daher, die Kosten hälftig zwischen DB AG und Gemeinden aufzuteilen.

Weiter machte die Fraktion der SPD deutlich, daß die von den Koalitionsfraktionen beschlossene Fassung des Gesetzentwurfs auf eine Unterscheidung der alten und neuen Bundesländer hinauslaufe. Zwar seien 1994 nur die Straßenbrücken auf dem Gebiet der alten Bundesrepublik Deutschland in die Baulast der Kommunen übergegangen, doch könne es nicht richtig sein, daß die Gemeinden in den neuen Bundesländern die vollen Kosten für Brückenbauwerke zu tragen hätten, die über Jahrzehnte nicht ordnungsgemäß erhalten worden seien und in vielen Fällen einer baldigen Sanierung oder gar Erneuerung bedürften. Insoweit sei zu berücksichtigen, daß die Kommunen in der ehemaligen DDR keine eigene Finanzhoheit gehabt hätten. Sie seien mithin für den schlechten Erhaltungszustand der Brückenbauwerke nicht verantwortlich zu machen. Der Bund sei daher zu verpflichten, sich an den Kosten für die Abgeltung von Unterhaltungsrückständen zu beteiligen. Den anderen Teil der Kosten müsse die DB AG als Nachfolgerin der Deutschen Reichsbahn übernehmen.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie die Gruppe der PDS schloß sich diesen Forderungen an.

Die Fraktion der SPD stellte nachfolgenden Änderungsantrag:

In Artikel 1 wird Absatz 2 a wie folgt gefaßt:

„(2a) Soweit aufgrund von Artikel 6 Abs. 106 Nr. 4 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes die Erhaltungslast für eine Straßenüberführung auf den Straßenbaulastträger übergegangen ist, haben der Eisenbahnunternehmer und die Bundesrepublik Deutschland je zur Hälfte dafür einzustehen, daß die Straßenüberführung in einen ordnungsgemäßen Erhaltungszustand versetzt und der erforderliche Grunderwerb durchgeführt wurde. Soweit eine Straßenüberführung im Bereich des Schienennetzes der ehemaligen Deutschen Reichsbahn am (1. Juni 1997) einen nicht ordnungsgemäßen Erhaltungszustand aufweist, haben der Eisenbahnunternehmer und die Bundesrepublik Deutschland je zur Hälfte dafür aufzukommen, daß die Straßenüberführung in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzt und der erforderliche Grunderwerb durchgeführt wird.“

Der Änderungsantrag der Fraktion der SPD wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS abgelehnt.

Bonn, den 25. Juni 1997

Lothar Ibrügger

Berichterstatter

Die Koalitionsfraktionen begründeten hinsichtlich der alten Bundesländer ihre Ablehnung damit, daß Straßenüberführungen immer Bestandteil der Gemeindestraßen gewesen seien und bis zur Änderung des § 19 Abs. 1 EKrG durch das Eisenbahnneuordnungsgesetz lediglich in der Sonderbaulast der Deutschen Bundesbahn gestanden hätten. Über die Verantwortlichkeit der Deutschen Bundesbahn hinaus habe es keine Baulastverpflichtung des Bundes für diese Straßenbrücken gegeben. Allein aus seiner Gesetzgebungszuständigkeit für das Eisenbahnkreuzungsgesetz könne sich keine finanzielle Verantwortlichkeit des Bundes für den Erhaltungszustand herleiten lassen. Im übrigen sei die DB AG als Rechtsnachfolgerin der Deutschen Bundesbahn bereit, für den ordnungsgemäßen Erhaltungszustand einzustehen, so daß es einer Eintrittspflicht des Bundes nicht bedürfe.

Im Hinblick auf die neuen Bundesländer verwiesen die Koalitionsfraktionen darauf, daß dort die Straßenüberführungen bereits seit dem Jahre 1953, also lange vor Inkrafttreten des Eisenbahnkreuzungsgesetzes im Beitrittsgebiet, in der Baulast der Gemeinden gestanden hätten. Man dürfe auch nicht verkennen, daß die jährlichen Zuwendungen für die neuen Bundesländer nach dem Investitionsförderungsgesetz in Höhe von 6,6 Mrd. DM nicht zweckgebunden seien und damit auch für Brückensanierungen verwendet werden können. Nur könne man nicht einerseits auf eine Regelung großen Wert legen, die die Verwendung der Mittel in das Ermessen der Empfänger stellt und anschließend nach stattgefundenen anderen Prioritätsentscheidungen vom Bund die Übernahme von verbleibenden Finanzierungslasten im konkreten Einzelfall ganz oder hälftig erwarten.

2. Erläuterung zur Änderung

Der Wortlaut der in Satz 1 des Absatzes 2 a vorgesehenen Regelung entspricht dem § 6 Abs. 1 a des Bundesfernstraßengesetzes. Ebenso wie dort muß auch hier der ordnungsgemäße Zustand auf den Überleitungstichtag bezogen sein (vgl. Kodal/Krämer „Straßenrecht“, S. 328 f.). Den ordnungsgemäßen Erhaltungszustand mit der Gewährleistung einer Mindestrestnutzungsdauer zu beschreiben, würde auch mit dem Straßenrecht der Länder in Widerspruch stehen.

Die Änderung in Satz 2 dient allein der Klarstellung, da die von dem jeweiligen Baulastträger bei der Überwachung und Prüfung von Ingenieurbauwerken zu beachtenden technischen Vorschriften (DS 803 bei der DB AG bzw. DIN 1076 bei der Straßenbauverwaltung) untergesetzlich verbindlich sind.

