

Änderungsantrag **der Fraktion der SPD**

zur zweiten Beratung des Gesetzentwurfs des Bundesrates
– Drucksachen 13/1446, 13/8537 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG)

Der Bundestag wolle beschließen:

In Artikel 1 wird in § 19 der Absatz 2 a wie folgt gefaßt:

„(2 a) Soweit auf Grund von Artikel 6 Abs. 106 Nr. 4 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes die Erhaltungslast für eine Straßenüberführung auf den Straßenbaulastträger übergegangen ist, haben die 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 zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes 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.“

Bonn, den 10. Dezember 1997

Rudolf Scharping und Fraktion

Begründung

Im Zuge der Bahnreform ist die Baulast für Eisenbahnbrücken im Bereich der ehemaligen Deutschen Bundesbahn auf die Kommunen übergegangen (Artikel 6 Abs. 106 Nr. 4 Eisenbahnneuordnungsgesetz). Bei dieser Regelung, die auch vom Bundesrat einvernehmlich mitgetragen wurde, wurde irrtümlicherweise davon ausgegangen, daß es sich um einen relativ geringfügigen Aufwand für die laufende Unterhaltung handelt. Inzwischen hat sich her-

ausgestellt, daß viele dieser Bauwerke über längere Zeit hinweg nicht ordnungsgemäß erhalten wurden, so daß erheblicher Sanierungsbedarf besteht und in Einzelfällen sogar eine vollständige Erneuerung erforderlich ist. Nach den Schätzungen der Deutschen Bahn AG (DB AG) beläuft sich der Aufwand auf einen Betrag in dreistelliger Millionenhöhe.

Da die Kommunen mit dieser Aufgabe finanziell überfordert sind, hat der Bundesrat ihre Forderungen mit dem vorliegenden Gesetzentwurf aufgegriffen und vorgesehen, daß der Eisenbahnunternehmer DB AG für die Herstellung eines ordnungsgemäßen Erhaltungszustand zu sorgen hat. Eine solche Regelung, die die Lasten allein der DB AG aufbürdet, würde jedoch die Finanzkraft des Unternehmens überfordern. Im übrigen trägt die DB AG als Rechtsnachfolgerin der Deutschen Bundesbahn nicht alleine die Verantwortung für die in der Vergangenheit vernachlässigten Bauwerke, sondern auch der Bund, der über Jahrzehnte den Schienenwegeausbau gegenüber dem Ausbau der Straßeninfrastruktur deutlich vernachlässigt hat. Es ist deshalb konsequent, die Finanzierungsbelastung für die Herstellung eines ordnungsgemäßen Erhaltungszustands der Straßenüberführungen jeweils zur Hälfte auf den Bund und die DB AG zu übertragen. Die Formulierung von § 2 a Satz 1 stellt auf den Zeitpunkt des Übergangs der Baulast ab und entspricht damit § 6 Abs. 1 a des Bundesfernstraßengesetzes.

§ 2 a Satz 2 greift die Problematik der Kommunen in den neuen Bundesländern auf. Zwar war in der ehemaligen DDR die Baulast für Straßenüberführungen bereits 1953 formal durch Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Ministerium für Eisenbahnwesen und dem Staatsministerium für Kraftverkehr und Straßenwesen von der früheren Deutschen Reichsbahn auf die Kommunen übertragen worden; die Übergangsregelung des § 19 Abs. 1 alter Fassung Eisenbahnkreuzungsgesetz fand nach herrschender Meinung deshalb auf dem Gebiet der neuen Bundesländer nach dem Inkrafttreten des Eisenbahnkreuzungsgesetzes keine Anwendung. Diese formaljuristische Betrachtungsweise wird der tatsächlichen Situation in den ostdeutschen Kommunen jedoch nicht gerecht. Sie hatten in der ehemaligen DDR keine eigene Finanzhoheit und sind mithin für den schlechten Erhaltungszustand der Brückenbauwerke nicht verantwortlich zu machen. Die dadurch entstehenden Belastungen übersteigen die Finanzkraft der ostdeutschen Kommunen in noch weitaus höherem Maße, als dies in Westdeutschland der Fall ist. Es besteht deshalb gesetzgeberischer Handlungsbedarf. Satz 2 greift parallel zu der Regelung in Satz 1 den Gedanken der zwischen Bund und DB AG geteilten Finanzverantwortung für die Beseitigung der Unterhaltungsrückstände auf. Der unterschiedlichen Rechtslage wird durch ein Abstellen auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Gesetzes Rechnung getragen.