

Unterrichtung

durch den Bundesrat

Gesetz zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) – Drucksachen 13/1446, 13/8537 –

hier: Anrufung des Vermittlungsausschusses

Der Bundesrat hat in seiner 721. Sitzung am 6. Februar 1998 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 11. Dezember 1997 verabschiedeten Gesetz zu verlangen, daß der Vermittlungsausschuß gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes aus folgendem Grunde einberufen wird:

Zu Artikel 1 (§ 19)

In Artikel 1 ist in § 19 der Absatz 2a wie folgt zu fassen:

„(2a) Soweit auf Grund von Artikel 6 Abs. 106 Nr. 4 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes die Erhaltungslast für eine Straßenüberführung auf den Straßenbaulasträger 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. Als ordnungsgemäßer Erhaltungszustand gilt eine unbeschränkte Restnutzungsdauer der Straßenüberführung von mindestens zehn Jahren entsprechend ihrem ursprünglichen baulichen Zustand, die der Eisenbahnunternehmer nachzuweisen hat. 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.“

Begründung

Im Zuge der Bahnreform ist die Baulast für Straßenbrücken 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 herausgestellt, 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 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 Erhaltungszustandes 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 allein 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 § 2a Satz 1 stellt auf den Zeitpunkt des Übergangs der Baulast ab und entspricht damit § 6 Abs. 1 a des Bundesfernstraßengesetzes.

Zur Vermeidung langwieriger Rechtsstreitigkeiten zwischen einzelnen Kommunen und der DB AG über die Frage, ob die einzelnen Straßenüberführungen in der Vergangenheit ordnungsgemäß erhalten wurden oder nicht, hat der Bundesrat am 31. März 1995 einen Gesetzentwurf (BR-Drucksache 72/95 – Beschluß; Drucksache 13/1446) beschlossen, um mit einer Klarstellung des unbestimmten Rechtsbegriffes „ordnungsgemäßer Erhaltungszustand“ Rechtssicherheit zu erlangen. Der Wortlaut des damaligen Gesetzentwurfs entspricht dem in Satz 2 formulierten Vorschlag, an dem festgehalten wird, da die erforderliche Rechtssicherheit mit dem Gesetzesbeschluß des Deutschen Bundestages vom 11. Dezember 1997 nicht erreicht wird.

§ 2a Satz 3 greift die Problematik der Kommunen in den neuen Ländern 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 alte Fassung Eisenbahnkreuzungsgesetz fand nach herrschender Meinung deshalb auf dem Gebiet der neuen Länder 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.