



LRMB - Landesrecht Ministerialblatt

Stamnnorm

Ausfertigungsdatum: 23.03.2004

Zusammenarbeit bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen RdErl. d. Ministeriums für Verkehr, Energie und Lan- desplanung - III A 4- v. 23.3.2004

Zusammenarbeit bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen

RdErl. d. Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung
- III A 4- v. 23.3.2004

1

Allgemeines

1.1

Für das Verfahren nach dem Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz – EKrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes und anderer Gesetze vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2858) bei Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hat dieses mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 7/2000 vom 6. März 2000 (VkBBl. 2000, S. 172) neue Richtlinien erlassen. Sie beziehen sich auf alle Kreuzungen von öffentlichen Straßen mit einem Schienenweg einer Eisenbahn des Bundes.

Die beiden Richtlinien sind sinngemäß auch anzuwenden im Rahmen der Abwicklung (Auszahlung, Kostenänderung, Abrechnung, Überwachung der Verwendung) von Projekten, die noch nach den EKrG-Richtlinien 1988 genehmigt sind.

Soweit im ARS Nr. 7/2000 die „zuständige oberste Landesbehörde“ angesprochen wird, nimmt diese Aufgabe das für Verkehr zuständige Ministerium wahr.

1.2

Damit alle Maßnahmen nach dem EKrG im Land möglichst einheitlich abgewickelt werden, sind die Bestimmungen der Richtlinien auch anzuwenden, wenn Schienenwege anderer Eisenbahnen

als der des Bundes beteiligt sind (NE-Bahnen). In diesen Fällen ist durch die Verordnung zur Ausführung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (AVO EKrG) vom 10. Februar 2004 (GV. NW. 2004, S. 123) die Zuständigkeit der Bezirksregierung, in deren Bezirk die Kreuzung liegt, des Landesbetriebs Straßenbau NRW und des für Verkehr zuständigen Ministeriums begründet worden.

Zu den mit ARS Nr. 7/2000 eingeführten Richtlinien werden folgende Regelungen getroffen:

2

Regelungen zu der EKrG-Richtlinie 2000

(Anlage 1 des ARS 7/2000)

2.1

Zu Nr. 1

Vereinbarungen über Maßnahmen an Kreuzungen mit einer Eisenbahn des Bundes und Bundesstraßen in der Baulast des Bundes bedürfen wegen der darin vorgesehenen Übernahme eines Kostendrittels durch den Bund keiner Genehmigung. (Hiervon unabhängig ist die Vorlage des Streckenentwurfs bei Baukosten über 3 Mio. €) Gleichermaßen gilt für Vereinbarungen bei Kreuzungen von Landesstraßen in der Baulast des Landes mit NE-Bahnen, bei denen die Übernahme eines Kostendrittels durch das Land vorgesehen ist.

Diese Vereinbarungen sind dem für Verkehr zuständigen Ministerium in einfacher Ausfertigung mit Übersichtsplan zur Information vorzulegen.

2.2

Zu Nr. 3

In Fällen geringer finanzieller Bedeutung kann die Genehmigung unterbleiben (§ 5 Abs. 1 Satz 4<!
[if !supportFootnotes]>[1]<![endif]>). Das BMVBW verzichtet daher einstweilen auf die Genehmigung, wenn die Kostenmasse 3 Mio. € nicht übersteigt.

Diese Regelung wird sinngemäß übertragen auf Maßnahmen an Kreuzungen von Straßen mit NE-Bahnen. Das für Verkehr zuständige Ministerium wird jeweils durch Vorlage einer Ausfertigung der Vereinbarung mit Übersichtsplan informiert.

2.3

Zu Nrn. 4 und 5

In der Vereinbarung sollte festgelegt werden, welcher Kreuzungsbeteiligte die Vereinbarung vorlegt.

Vereinbarungen für Kreuzungen von kommunalen Straßen und Eisenbahnen sind der zuständigen Bezirksregierung vorzulegen. Das Ergebnis der fachtechnischen und wirtschaftlichen Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bei Kreuzungen mit einer Eisenbahn des Bundes bzw. durch den Landesbevollmächtigten für die Bahnaufsicht (LfB) bei NE-Bahnen gehört zu den Antragsunterlagen nach Nr. 5. Bei Strecken, die dem Personenbeförderungsgesetz (PBfG) – in

der Neufassung vom 8. August 1990, BGBl. 1990, S. 1690 - unterliegen, ist die Prüfung der Technischen Aufsichtsbehörde nach BO Strab (TAB) beizubringen.

Vereinbarungen, die der Genehmigung des BMVBW bedürfen, sind dem für Verkehr zuständigen Ministerium mit den Unterlagen nach Nr. 5 vorzulegen. Dabei sind stets zwei komplette Anträge gemäß Nr. 5 (1) zusammen mit der erforderlichen Anzahl von Vereinbarungsoriginalen, die den Kreuzungsbeteiligten mit dem Genehmigungsvermerk versehen zurückgegeben werden, beizufügen.

Soweit bei Kreuzungen mit DB-Strecken eine Genehmigung durch das BMVBW nicht erforderlich ist, erfolgt die kreuzungsrechtliche Prüfung und die Feststellung, dass das Kostendrittel des Bundes durch die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gedeckt werden kann, durch die Bezirksregierung bei Straßen in kommunaler Baulast bzw. durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW als zuständige Behörde gemäß § 1 AVO EKrG. Die eisenbahnkreuzungsrechtliche Prüfung wird auf den Vereinbarungsoriginalen, die die Kreuzungsbeteiligten zurückerhalten, vermerkt.

Das für Verkehr zuständige Ministerium wird durch Übersendung einer Ausfertigung der Vereinbarung mit Übersichtsplan informiert.

Sinngemäß ist zu verfahren bei Kreuzungen von NE-Bahnen mit Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und mit kommunalen Straßen. Soweit hierbei die Genehmigung der Vereinbarung erforderlich ist, erfolgt diese durch die zuständige Behörde gemäß § 1 AVO EKrG nach vorheriger Abstimmung mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium. Dieses wird über die Genehmigung durch Übersendung einer Ausfertigung der Vereinbarung mit Übersichtsplan informiert.

2.4

Zu Nrn. 7, 8 und 9

Einen Antrag auf Erlass einer Anordnung reicht der Straßenbaulastträger oder die NE-Bahn bei der Bezirksregierung ein. Ist die Anordnung vom BMVBW zu erlassen, so sind vier Antragsausfertigungen erforderlich. Die Bezirksregierung reicht davon drei Exemplare mit ihrer Stellungnahme an das für Verkehr zuständige Ministerium weiter.

In allen anderen Fällen ist Anordnungsbehörde die Bezirksregierung. Diese holt bei Bedarf die Stellungnahme des LfB bzw. der TAB ein. Ist an der Kreuzung eine Straße in der Baulast des Landes oder eine Bundesstraße in der Baulast des Bundes beteiligt, stimmt die Bezirksregierung mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium ab, wie sie zu entscheiden gedenkt.

2.5

Zu Nrn. 10 und 11

Mit Hinweis auf das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau 32/1992 vom 10. August 1992 (VkB1. S. 456) stellt das BMVBW Zuschüsse nach § 17 für kommunale Straßenbaulastträger nicht mehr bereit. Gemeinden und Kreise als Baulastträger der kreuzenden Straße können Zuwendungen nach Maßgabe der Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau zu ihren Kostenanteilen erhalten. Das gilt in Ausnahmefällen auch für den Kostenanteil der beteiligten NE-Bahnen, soweit sie dem PBfG unterliegen.

Nach § 17 können für alle Maßnahmen entsprechend §§ 2 und 3 Zuwendungen an öffentliche und private Eisenbahnunternehmen aus Landesmitteln gewährt werden. Anträge sind bei der Bezirksregierung als Bewilligungsbehörde einzureichen. Zuwendungen werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel in einem vom Hundertsatz des Anteils des Antragstellers festgelegt. Die Entscheidung über einen Zuwendungsantrag ist nur im Zusammenhang mit oder nach der eisenbahnkreuzungsrechtlichen Prüfung oder Genehmigung der Kreuzungsvereinbarung möglich.

2.6

Zu Nr. 12

Die Auszahlung der Kostenanteile des Bundes und des Landes nach § 13 Abs. 1 erfolgt anteilig entsprechend dem Baufortschritt. Für die Auszahlung der Landeszuwendungen nach § 17 und die Nachweise für deren Verwendung gelten die VV zu § 44 LHO (SMBI. NW. 631).

Zuständig für die Bewirtschaftung der Kostenanteile nach § 13 Abs. 1 ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW, soweit Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und Landesstraßen in der Baulast des Landes an der Kreuzung beteiligt sind, bei Kreuzungen mit kommunalen Straßen die Bezirksregierung.

Für eine Zuwendung nach § 17 ist stets ein gesonderter Verwendungsnachweis zu führen.

2.7

Zu Nrn. 16 und 17

Ein Antrag auf Zulassung eines neuen Bahnübergangs nach § 2 Abs. 2 ist bei der Bezirksregierung mit den Unterlagen nach Nr. 16 zu stellen. Die Stellungnahmen des anderen Kreuzungsbeteiligten sowie der unteren Straßenverkehrsbehörde sind beizufügen.

Bei einem neuen Bahnübergang an einer Eisenbahn des Bundes, der stets der Genehmigung des BMVBW bedarf, legt die Bezirksregierung die Antragsunterlagen mit ihrer Stellungnahme dem für Verkehr zuständigen Ministerium vor.

Handelt es sich um eine Kreuzung mit einer NE-Bahn, ist dem Antrag auch die Stellungnahme des LfB bzw. der TAB beizufügen. Bei einem geplanten Bahnübergang an einer Straße in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßenbau NRW stimmt die Bezirksregierung mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium ab, wie sie zu entscheiden gedenkt.

Nach der Entscheidung über die Zulassung einer Ausnahme kann die Bezirksregierung das Ergebnis in dem zu erlassenden Planfeststellungsbeschluss bzw. in die Plangenehmigung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2396, 1994 S. 2439) bzw. nach § 28 PBfG aufführen.

2.8

Zu Nr. 18

Anträge nach § 10 Abs. 5 bei Zweifel über die Beschaffenheit einer Straße sind der Bezirksregierung zur Entscheidung vorzulegen. Handelt es sich um eine Kreuzung mit einer Eisenbahn des

Bundes, so legt die Bezirksregierung den Antrag dreifach mit ihrer Stellungnahme aus Sicht der höheren Straßenverkehrsbehörde dem für Verkehr zuständigen Ministerium zur Weiterleitung an den BMVBW vor.

3

Regelungen zu der Richtlinie für das Verfahren bei der Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (Anlage 2 des ARS 7/2000)

3.1

Zu 1.1 und 2.1

Der Bauausführende hat bei der Vergabe von Leistungen Regelungen zur Sicherstellung der Finanzierung des Kostenpflichtigen, z.B. in Form von Bewilligungsbedingungen, bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln zu berücksichtigen. Entsprechende Vorgaben werden zweckmäßigerweise in die Vereinbarung aufgenommen.

4

Hinweise zur Ermittlung der Kostenmasse

4.1

Für die Ermittlung und Aufteilung der Kostenmasse hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) mit Allgemeinem Rundschreiben Nr. 8/1989 vom 17. Mai 1989 (VkB.I. S. 419) die „Richtlinien zur Ermittlung und Aufteilung der Kostenmasse bei Kreuzungsmaßnahmen für Bundesfernstraßen“ eingeführt. Diese Richtlinien sind bei allen Kreuzungen von Straßen mit Eisenbahnen anzuwenden.

Ergänzendweise ich auf Folgendes hin:

4.2

Die Verordnung über die Kosten von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (1. EKrV) vom 2. September 1964 (BGBl. I S. 711), geändert durch Verordnung vom 11. Februar 1983 (VkB.I. S. 85), enthält eine umfassende Regelung der Kostenmasse, die für alle Kreuzungsbeteiligten verbindlich ist. Sie gibt keine Grundlage für Ansprüche Dritter.

Die nach der 1. EKrV ermittelte Kostenmasse ist maßgebend für die Prüfung der Beiträge von Bund bzw. Land nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG.

4.2.1

In § 4 Abs. 1 der 1. EKrV sind Aufwendungen genannt, die als Baukosten zur Kostenmasse gehören. Die Aufzählung ist jedoch nicht abschließend.

Bei der Abrechnung des Vorhabens sind die tatsächlich für das Kreuzungsvorhaben entstandenen Baukosten nachzuweisen. Es ist sicherzustellen, dass in den entsprechenden Ansätzen keine bereits mit den Verwaltungskosten gemäß § 5 der 1. EKrV abgegoltenen Aufwendungen wie beispielsweise für das Baubüro des Auftraggebers enthalten sind.

4.2.2

Mit dem in § 5 der 1. EKrV festgelegten Pauschalsatz sind alle Verwaltungskosten einschließlich

der Aufwendungen für die Herstellung von Bestandsplänen und Brückenbüchern inklusive datenmäßiger Erfassung abgedeckt. Ebenso der Bauüberwacher Bahn, Prüfleistungen und EBA-Gebühren und Versicherungen.

4.3

Hinsichtlich der im Rahmen von Kreuzungsvorhabens notwendigen Änderungen von Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Telekommunikationslinien sind in jedem Einzelfall die bestehenden Rechtsverhältnisse im Hinblick auf Folgekostenregelungen zu prüfen (BGH, Urteil vom 16. September 1993, VkBl. 1994, 85).

Für die Fälle, in denen kein spezieller Nutzungsvertrag für die Ver- und Entsorgungsleitungen mit dem Grundstückseigentümer bzw. keine dingliche Sicherung der Leitung besteht, ist vom Vorliegen eines Miet- oder Leihvertrages auszugehen (BGH, Urteil vom 20. Februar 1992, VkBl. 1992, 362; OLG Frankfurt, Urteil vom 10. Juni 1992, VkBl. 1992, 582; BGH, Urteil vom 17. März 1994, VkBl. 1994, 497) mit der Folge, dass die Versorgungsunternehmen die Folgekosten ganz oder teilweise zu tragen haben. Das Veranlassungsprinzip ist als allgemeine Rechtsgrundlage für eine Kostenerstattung nicht anerkannt. Es gilt nur, soweit es in der gesetzlichen Regelung konkret zum Ausdruck gebracht ist (BGH, Urteil vom 17. März 1994, a. a. 0.).

Die Folgekosten bei der Änderung von Telekommunikationslinien ergeben sich aus § 53 des Telekommunikationsgesetzes (TKG) vom 25. Juli 1996, BGBl. I 1996, S. 1120.

4.4

Anfallende Umsatzsteuer gehört zur Kostenmasse.

5

In-Kraft-Treten

Dieser Runderlass tritt am 23. März 2004 in Kraft. Gleichzeitig wird der Runderlass des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 10. März 1989 (SMBI. NW. 930) aufgehoben.

<![if !supportLineBreakNewLine]>
<![endif]>

MBI. NRW. 2004 S. 444, geändert d. RdErl. v. 17.11.2008 (MBI. NRW. 2008 S. 595).

<![if !supportFootnotes]>
<![endif]>

<![if !supportFootnotes]>[1]<![endif]> Paragraphen ohne weitere Bezeichnung sind solche des EkrG.