

## Informationen zu den aktuellen Änderungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG)

- Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz) vom 03. März 2020 (abrufbar unter:  
[https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav#\\_bgbl\\_%2F%2F\\*%5B%40attr\\_id%3D%27bgbl120s0433.pdf%27%5D\\_1584081214356](https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav#_bgbl_%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl120s0433.pdf%27%5D_1584081214356))
- Richtlinien für die Durchführung von Verwaltungsverfahren nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG-Richtlinien)
- Muster-Planungsvereinbarung

Im Zuge des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes ist zum 13.03.2020 eine für die Kommunen des Landes NRW wesentliche Novellierung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (hier: § 13 Abs. 2 EKrG) in Kraft getreten. Aus diesem Anlass möchte ich Sie im Folgenden über die geplanten Neuerungen und die damit verbundenen Änderungen bei der Abwicklung von Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen informieren.

### Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz

Das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz vom 03.03.2020 wurde am 12.03.2020 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Neben Änderungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (Art. 1), im Bundesfernstraßengesetz (Art. 2) und im Personenbeförderungsgesetz (Art. 4) wird in Artikel 3 auch das Eisenbahnkreuzungsgesetz geändert.

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz gilt für Kreuzungen zwischen Eisenbahnen und Straßen. Im Falle der Änderung und Beseitigung von Bahnübergängen tragen der Straßenbaulastträger (Bund, Länder, Kommunen) und das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Beteiligte an der Kreuzung je ein Drittel der kreuzungsbedingten Kosten (§ 3 EKrG mit Kostenfolge nach § 13 EKrG).

Auch bei Kreuzungen einer **Eisenbahn des Bundes mit einer kommunalen Straße** trugen bisher der Bund, die DB Netz AG und die Kommune als Straßenbaulastträger jeweils ein Drittel der kreuzungsbedingten Kosten. Künftig wird in vergleichbaren Fällen durch die neue gesetzliche Regelung eine finanzielle Entlastung der Kommunen erreicht werden, indem der Bund drei Sechstel, die Eisenbahn des Bundes zwei Sechstel und das Land, in dem die Kreuzung liegt, ein Sechstel der kreuzungsbedingten Kosten tragen. Diese Entlastung der Kommunen gilt für Maßnahmen, die zur Erhöhung der Sicherheit oder Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erforderlich sind (§ 3 EKrG).

Konkret wurde die Änderung der Kostenfolge nun in § 13 EKrG verankert. Nach § 13 Abs. 1 EKrG ist ein zusätzlicher zweiter Absatz mit folgendem Wortlaut eingeführt:

*„Bei Kreuzungen einer Eisenbahn des Bundes mit einer kommunalen Straße trägt der Bund die Hälfte, die Eisenbahn des Bundes ein Drittel und das Land, in dem die Kreuzung liegt, ein Sechstel der Kosten. [...]“*

Der bisherige Absatz 2 wird zu Absatz 3.

Als kommunale Straßen i.S.d. Regelung gelten auch nicht kommunale Bundes- oder Landesstraßen, sofern sie in kommunaler Baulast stehen.

Bei nicht Bundesschienenwegen gelten die bekannten EKrG-Richtlinien auch weiterhin.

### **EKrG-Richtlinien**

Die Richtlinien für die Durchführung von Verwaltungsverfahren nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG- Richtlinien) regeln den Vollzug des Eisenbahnkreuzungsgesetzes. Für die Genehmigungen der kreuzungsbedingten Kosten (Kostenmasse) nach §§ 3/13 EkrG ist dabei grundsätzlich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zuständig. Die Genehmigung bezieht sich dabei auf das Kostendrittel des Bundes nach § 13 EKrG (Staatsdrittel).

Nach der *EKrG-Richtlinie* 2000 wurde in Fällen von „geringer finanzieller Bedeutung“ (Kostenmasse < 3 Mio. €) auf eine Genehmigung des BMVI verzichtet und eine kreuzungsrechtliche Prüfung der Kreuzungsvereinbarungen durch die zuständige Landesbehörde (Bezirksregierung) durchgeführt.

Nach den neuen EKrG-Richtlinien (zuletzt geändert am 20.12.2018) bedarf es in Fällen von „geringer finanzieller Bedeutung“ (Kostenmasse < 3 Mio. €; Staatsdrittel < 1 Mio. €) ebenfalls keiner Genehmigung durch das BMVI. Die Gewährung des Staatsdrittels erfolgt hier auf Grundlage der Entscheidung des **kreuzungsbeteiligten Straßenbaulastträgers** für das Straßenbaulastträgerdrittel. Der kreuzungsbeteiligte Schienenbaulastträger, die zuständige Landesbehörde und das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erhalten je eine Kopie dieser Entscheidung.

In allen Fällen ist jedoch - unabhängig von der Kostenmasse und der Straßenbaulastträgerschaft - eine fachtechnische und wirtschaftliche Prüfung aus eisenbahntechnischer Sicht (FTS) durch das EBA und hinsichtlich der straßenbautechnischen Belange durch die zuständige Landesbehörde (Bezirksregierung) erforderlich. Die Eisenbahn des Bundes veranlasst für alle Eisenbahnanlagen betreffende Maßnahmen die FTS, soweit es sich nicht um Straßenanlagen handelt. Die entsprechende Prüfung der Straßenbauplanung veranlasst der Straßenbaulastträger auf Grundlage der unterschriebenen Vereinbarung.

Die erforderlichen Antragsunterlagen der Vereinbarung sowie das weitere Verfahren können Sie den EKrG-Richtlinien entnehmen.

### **Muster-Planungsvereinbarung**

Um eine deutliche Erleichterung bei komplexen Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen zu erreichen, wurden die beiliegende Muster-Planungsvereinbarungen erarbeitet. Diese sind mit der DB-Netz abgestimmt und regeln die Beteiligung an den Planungskosten.