



## Kommunale Spitzenverbände Sachsen-Anhalt



Kommunale Spitzenverbände Sachsen-Anhalt

Landtag von Sachsen-Anhalt  
Ausschuss für Inneres und Sport  
Herrn Ausschussvorsitzenden Hagen Kohl MdL  
Domplatz 6 - 9  
39104 Magdeburg

Anlagen zu TOP 16.1

**Städte- und Gemeindebund**  
Sternstraße 3, 39104 Magdeburg  
Postfach 4009, 39015 Magdeburg

Telefon: 0391 5924-300  
Telefax: 0391 5924-444  
E-Mail: [post@sgsa.info](mailto:post@sgsa.info)

**Landkreistag**  
Albrechtstraße 7, 39104 Magdeburg  
Postfach 3663, 39011 Magdeburg

Telefon: 0391 56531-0  
Telefax: 0391 56531-90  
E-Mail: [verband@landkreistag-st.de](mailto:verband@landkreistag-st.de)

**Gemeinsame Homepage**  
[http:// www.kommunales-sachsen-anhalt.de](http://www.kommunales-sachsen-anhalt.de)

Magdeburg, den 29.04.2020

### **Entwurf eines Gesetzes des Landes Sachsen-Anhalt zur Ausführung des Zensusgesetzes 2021 und zur Regelung der Zuständigkeit nach dem eID-Karte-Gesetz (LT-Drs. 7/5732 vom 19.02.2020)**

Ihr Schreiben vom 09.04.2020

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Kohl,  
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

wir danken für die Möglichkeit, im Rahmen des schriftlichen Anhörungsverfahrens zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung Stellung nehmen zu können.

Gegen den vorgelegten Gesetzentwurf bestehen mangels angemessenen Mehrbelastungsausgleichs gemäß Artikel 87 Abs. 3 LVerf LSA i.V.m. § 6 Abs. 1 Nr. 1 KVG LSA verfassungsrechtliche Bedenken.

Vor allem bestehen ernsthafte Zweifel an der der Kostenregelung in § 12 zugrunde gelegten

- Höhe der Gesamtstundenzahl (Umfang und Bearbeitungszeiten für einzelne Arbeitsschritte),
- Ermittlung des durchschnittlichen Personalbedarfs (lediglich zwei Mitarbeiter) je Erhebungsstelle,
- Zulässigkeit der (lediglich) pauschalen Abgeltung der Aufwendungen bei Befragungen in den Sonderbereichen (gegenüber der einzelnen Abgeltung bei Haushaltsstichproben - pro Befragung 18,00 Euro)
- und damit an der Höhe des Mehrbelastungsausgleichs insgesamt.

Der vorgesehene Ausgleichsbetrag von 10.060.540 Euro ist bei Weitem nicht ausreichend. Nach unserer Berechnung entstehen den Kommunen bei der Durchführung des Zensus 2021 Mehrkosten in Höhe von 19.114.995,30 Euro, vgl. die Gegenüberstellung der Kostenberechnungen in der *Anlage*.

Daher fordern wir eine entsprechende Anhebung der Erstattungsbeträge in § 12.

Darüber hinaus fordern wir die Aufnahme einer Evaluierungsklausel als Grundlage für einen nachträglichen Ausgleich der tatsächlich entstehenden Kosten.

Hierfür schlagen wir folgende Formulierung vor:

*„§ 12a Evaluierungsklausel*

- (1) Die Landesregierung evaluiert die Regelung des Mehrbelastungsausgleichs nach § 12 unter Beteiligung der Kommunalen Spitzenverbände spätestens ein Jahr nach Durchführung und Abschluss des Zensus 2021. Sie erstattet dem Landtag von Sachsen-Anhalt spätestens sechs Monate nach Ablauf der Evaluierungsfrist einen schriftlichen Bericht über das Ergebnis der Evaluierung.*
- (2) Sofern die tatsächlichen Aufwendungen den nach § 12 gewährten Kostenausgleich übersteigen, werden den Gemeinden, bei denen örtliche Erhebungsstellen eingerichtet sind, diese Mehraufwendungen spätestens 12 Monate nach Ablauf der Frist in Absatz 2 erstattet.*

\* \* \*

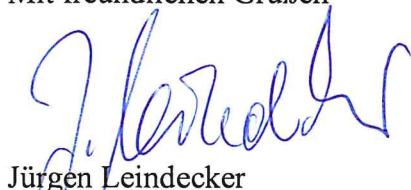
Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

die Kommunen stehen angesichts der Bewältigung und zugleich der direkten und indirekten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie vor immensen finanziellen Herausforderungen, insbesondere Gewerbesteuerstundungen und -rückzahlungen sowie direkte und indirekte Einzahlungs- und Ertragsausfälle bei gleichzeitig höheren Aufwendungen und Auszahlungen.

Aufgrund der aktuellen Krise ist ein dem Konnexitätsprinzip nach Artikel 87 Abs. 3 LVerf LSA entsprechender, angemessener Kostenausgleich für diese zusätzliche Aufgabe unerlässlich und Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Durchführung des Zensus in Sachsen-Anhalt.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Leindecker  
Landesgeschäftsführer  
Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt



Heinz-Lothar Theel  
Geschäftsführendes Präsidialmitglied  
Landkreistag Sachsen-Anhalt

Anlage

| Ermittlung der Mehrbelastungen:<br>§ 12 ZensAG 2021 LSA (LT-Drs. 7/5732) | Berechnung der Landesregierung |                           | Berechnung der Kommunalen Spitzenverbände |                            |                          |
|--------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Kostenposition                                                           | Leiter<br>(EG 13)              | Stellvertreter<br>(EG 9b) | Leiter<br>(EG 10)                         | Stellvertreter<br>(EG 9 b) | Sachbearbeiter<br>(EG 7) |
| <i>a) Personalkosten</i>                                                 |                                |                           |                                           |                            |                          |
| Gesamtstundenzahl*: 79.612 (GE)/ 309.890 (KSpV)                          | 39.806 h                       | 39.806 h                  | 103.296,67 h                              | 103.296,67 h               | 103.296,67 h             |
| Stundensätze                                                             | 58,80 € (hD)                   | 48,70 € (gD)              | 49,48 €                                   | 48,70 € (gD)               | 30,90 € (mD)             |
| Zwischensumme                                                            | 2.340.592,80 €                 | 1.938.552,20 €            | 5.111.119,06 €                            | 5.030.547,83 €             | 3.191.867,10 €           |
| Gesamtsumme Personalkosten                                               | <b>4.279.145 €</b>             |                           | <b>13.333.533,99</b>                      |                            |                          |
| pauschalierte Kosten für Warte-, Bereitschafts- und IT-Ausfallzeiten     | 736.011,80 €                   |                           | keine Angabe                              |                            |                          |
| Personalkosten gesamt:                                                   | <b>5.015.156,80 €</b>          |                           | <b>14.069.545,79 €</b>                    |                            |                          |
| Pro Erhebungsstelle                                                      | 131.977,81 €                   |                           | 370.251,21 €                              |                            |                          |
| <i>b) Sachkosten:</i>                                                    |                                |                           |                                           |                            |                          |
| Vorbereitung                                                             | 658.540 €                      |                           | keine Angabe                              |                            |                          |
| Gebäude- und Wohnungszählung                                             | 277.488 €                      |                           | keine Angabe                              |                            |                          |
| Haushaltsstichprobe:                                                     | 3.772.023,31 €                 |                           | keine Angabe                              |                            |                          |
| Erhebung an Anschriften mit Sonderbereichen                              | 294.808,20 €                   |                           | keine Angabe                              |                            |                          |
| Erhebungsstellenübergreifende Plausibilisierung                          | 26.250 €                       |                           | keine Angabe                              |                            |                          |
| Schließung der Erhebungsstellen                                          | 16.340 €                       |                           | keine Angabe                              |                            |                          |
| Sachkosten gesamt:                                                       | <b>5.045.449,51 €</b>          |                           | <b>5.045.449,51 €</b>                     |                            |                          |
| <i>c) Personal- und Sachkosten (a + b) gesamt:</i>                       | <b>10.060.606,31 €</b>         |                           | <b>19.114.995,30 €</b>                    |                            |                          |
| Differenz                                                                |                                |                           | <b>-9.054.388,99 €</b>                    |                            |                          |

\*Die im Gesetzentwurf zugrunde gelegten 79.612 h sind weder nachvollziehbar noch ausreichend.

Die KSpV gehen bei ihren Berechnungen aufgrund der Erfahrungswerte aus der Praxis (beim Zensus 2011) von drei Beschäftigten (2,4 VbE) in der EHSt (Leiter, Stellvertreter und Sachbearbeiter) für 25 Monate (im Zeitraum vom 01.07.2020 bis 31.07.2022) aus, jedoch in Teilzeit (32 Wochenstunden), da die Aufgaben nicht kontinuierlich in Vollzeit erfüllt werden.

Daraus ergibt sich folgende Gesamtarbeitsstundenzahl:

- Bei durchschnittlich 1.631 Jahresarbeitsstunden (laut KGSt-Bericht) für 3 Beschäftigte sind dies zusammen 4.893 Gesamtarbeitsstunden pro Jahr je EHSt.
- Für 25 Monate ergibt dies 10.193,75 je EHSt und Teilzeit (80 %) sind dies 8.155 Arbeitsstunden je EHSt.
- Dies sind 309.890 Gesamtarbeitsstunden für alle 38 EHSt – verteilt auf die drei Beschäftigten jeweils 103.296,66 Stunden.

**Fazit:** Der im Gesetzentwurf vorgesehene Kostenausgleich in Höhe von 10,06 Mio. Euro deckt die entstehenden Mehrbelastungen bei Weitem nicht. Insoweit ist der vorlegte Gesetzentwurf nicht mit dem Konnexitätsgrundsatz (Art. 87 Abs. 3 LVerf LSA) vereinbar.





Bundesministerium  
des Innern, für Bau  
und Heimat

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, 11014 Berlin

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände

– per E-Mail –

**Klaus Vitt**

Staatssekretär

Beauftragter der Bundesregierung  
für Informationstechnik

HAUSANSCHRIFT

Alt-Moabit 140  
10557 Berlin

POSTANSCHRIFT

11014 Berlin

TEL +49(0)30 18 681-10920

FAX +49(0)30 18 681-10828

StV@bmi.bund.de

www.bmi.bund.de

AZ: DG II 5 – 16100/15#25

Berlin, 8. April 2020

Sehr geehrte Frau Dr. Bastians,  
sehr geehrter Herr Wohltmann,  
sehr geehrter Herr Zimmermann,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 2. April 2020, in dem Sie auf die negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Vorbereitung und Durchführung des Zensus 2021 in den Kommunen aufmerksam machen.

Ich bin mir der Probleme und Unsicherheiten sehr bewusst. Es finden bereits Gespräche zu dieser Frage auch auf europäischer Ebene statt, und ich gehe davon aus, dass es demnächst eine endgültige Entscheidung über die Durchführung des Zensus 2021 geben wird.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich Ihnen nochmals für die großartige Arbeit der Kommunen in dieser schwierigen Zeit danken.

Mit freundlichen Grüßen

*Klaus Vitt*



Anlagen TOP 16.2

**Antwort****der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Schmidt, Matthias Gastel,  
Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, weiterer Abgeordneter und der  
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/17924 –**

**Kommunale Kostenbeteiligung bei der Beseitigung von Bahnübergängen****Vorbemerkung der Fragesteller**

Mit dem Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Bundestagsdrucksache 19/15626) beabsichtigt die Bundesregierung Investitionen in das Schienennetz zu beschleunigen. Engpässe sollen beseitigt werden, indem Bahnübergänge durch Unter- oder Überführungen ersetzt werden. Die Verkehrssicherheit soll dadurch erhöht und die Zahl schwerer Unfälle an Bahnübergängen weiter reduziert werden. Insbesondere soll der Bahnverkehr schneller und pünktlicher werden. Bisher tragen der Bund, die Bahn und die Kommune jeweils ein Drittel der Kosten, wenn es sich um Kreuzungen einer Eisenbahn des Bundes mit einer kommunalen Straße handelt. Dies führte in der Vergangenheit häufig dazu, dass Bahnübergänge nicht ersetzt wurden, weil viele Kommunen ihren Finanzierungsanteil nicht aufbringen konnten.

Künftig trägt der Bund die Hälfte, die Bahn ein Drittel und das Bundesland, in dem die Kreuzung liegt, ein Sechstel der Kosten. Die Bundesregierung verspricht sich von der neuen Kostenaufteilung, dass Bahnübergänge mit erhöhtem Gefährdungspotenzial oder mit hoher Verkehrsbelastung auf Straße und Schiene schneller beseitigt werden: „Ohne den Finanzierungsanteil der Kommunen werden sich die Planungen derartiger Maßnahmen voraussichtlich erheblich beschleunigen, da kommunale Entscheidungsprozesse entfallen oder vereinfacht werden (Bundestagsdrucksache 19/15626, Seite 12).“

Gerade für Städte und Gemeinden mit angespannten Haushaltslagen ist die neue Kostenaufteilung ein wichtiges Signal. Auch angesichts des gewaltigen Investitionsstaus im deutschen Schienennetz ist die Neuregelung geboten (vgl. <https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-07/zugverkehr-deutsche-bahn-schienennetz-investitionen-bund>). Vor dem Hintergrund, dass die Bahn nach Ansicht der Fragesteller zum Herzstück einer ökologischen Verkehrswende werden und eine massive Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene stattfinden muss, ist das Ziel der Bundesregierung, die Kapazität der Bahninfrastruktur durch die Beseitigung von Engstellen zu erhöhen, zu begrüßen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Aus Sicht der Fragesteller bestehen allerdings auch an vielen Stellen Zweifel, inwieweit die gesetzlichen Neuregelungen ausreichen, um entsprechende Investitionen in das Schienennetz auszulösen. Insbesondere gibt es weiterhin eine Reihe von Konstellationen in denen die Kommune als Straßenbaulastträger nicht von den Kosten der Kreuzungsmaßnahmen entlastet wird oder potentiell hohe Folgekosten der Beseitigung eines Bahnübergangs weiterhin selber zu tragen hat.

1. Wie viele höhengleiche Bahnübergänge, die eine kommunale Straße betreffen, gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Deutschland (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
  - a) Wie viele solcher Bahnübergänge wurden in den letzten zehn Jahren zu welchen Kosten neu angelegt (bitte nach Bundesländern und jahresscheibengenau aufschlüsseln)?
  - b) Wie viele solcher Bahnübergänge wurden in den letzten zehn Jahren zu welchen Kosten ersatzlos beseitigt oder durch eine Über- oder Unterführung ersetzt (bitte nach Bundesländern und jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

| Bundesland             | Gemeinde | Kreis |
|------------------------|----------|-------|
| Baden-Württemberg      | 898      | 155   |
| Bayern                 | 2.049    | 239   |
| Berlin                 | 15       |       |
| Brandenburg            | 621      | 122   |
| Bremen                 | 17       |       |
| Hamburg                | 14       |       |
| Hessen                 | 674      | 114   |
| Mecklenburg-Vorpommern | 323      | 163   |
| Niedersachsen          | 1.098    | 215   |
| Nordrhein-Westfalen    | 1.245    | 195   |
| Rheinland-Pfalz        | 562      | 106   |
| Saarland               | 34       | 1     |
| Sachsen                | 634      | 120   |
| Sachsen-Anhalt         | 552      | 132   |
| Schleswig-Holstein     | 439      | 100   |
| Thüringen              | 593      | 44    |
| Summe                  | 9.768    | 1.706 |

Quelle: Deutsche Bahn AG (DB AG)

In den letzten zehn Jahren wurden Erneuerungs- und Erweiterungsmaßnahmen in dem folgenden Umfang durchgeführt:

| in Stück               | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Baden-Württemberg      | 36   | 32   | 34   | 46   | 26   | 36   | 24   | 16   | 34   | 12   |
| Bayern                 | 95   | 80   | 36   | 38   | 57   | 37   | 38   | 32   | 39   | 33   |
| Berlin                 | 1    | 2    | 1    | 1    | 1    |      | 1    |      | 4    |      |
| Brandenburg            | 36   | 47   | 31   | 15   | 11   | 20   | 18   | 11   | 8    | 4    |
| Bremen                 | 3    |      | 1    | 1    |      |      |      |      |      |      |
| Hamburg                | 1    | 2    |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Hessen                 | 5    | 23   | 9    | 9    | 21   | 6    | 16   | 6    | 9    | 13   |
| Mecklenburg-Vorpommern | 2    | 18   | 12   | 7    | 7    | 20   | 11   | 2    | 5    | 1    |
| Niedersachsen          | 35   | 65   | 74   | 76   | 37   | 24   | 30   | 38   | 11   | 18   |
| Nordrhein-Westfalen    | 30   | 73   | 39   | 56   | 40   | 66   | 44   | 25   | 21   | 17   |
| Rheinland-Pfalz        | 6    | 13   | 9    | 11   | 17   | 12   |      | 5    | 14   | 3    |
| Saarland               | 1    | 5    |      |      | 1    |      |      | 1    | 2    |      |
| Sachsen                | 37   | 23   | 26   | 28   | 20   | 19   | 12   | 3    | 19   | 2    |
| Sachsen-Anhalt         | 23   | 12   | 15   | 23   | 19   | 15   | 19   | 21   | 13   | 12   |
| Schleswig-Holstein     | 33   | 33   | 25   | 14   | 30   | 19   | 25   | 11   | 7    | 5    |
| Thüringen              | 21   | 12   | 12   | 9    | 15   | 21   | 6    | 7    | 5    | 8    |
| Gesamtergebnis         | 365  | 440  | 324  | 334  | 302  | 295  | 244  | 178  | 191  | 128  |

Für Erneuerungs- und Erweiterungsmaßnahmen an diesen Bahnübergängen sind Gesamtkosten einschließlich Zuschüsse durch Dritte in der folgenden Höhe entstanden:

| in Mio. Euro           | 2010 | 2011  | 2012  | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------|------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|------|
| Baden-Württemberg      | 4,3  | 5,2   | 5,2   | 7,1  | 8,0  | 8,8  | 10,3 | 3,5  | 12,9 | 6,0  |
| Bayern                 | 12,1 | 8,3   | 7,6   | 7,0  | 12,3 | 12,7 | 8,3  | 15,9 | 8,2  | 15,4 |
| Berlin                 | 0,2  | 0,6   | 0,6   | 0,9  | 0,8  |      | 0,0  |      | 2,5  |      |
| Brandenburg            | 16,4 | 13,9  | 15,1  | 7,6  | 5,2  | 5,5  | 5,4  | 2,9  | 5,8  | 1,7  |
| Bremen                 | 0,4  |       | 0,0   | 0,1  |      |      |      |      |      |      |
| Hamburg                | 0,0  | 0,4   |       |      |      |      |      |      |      |      |
| Hessen                 | 2,5  | 7,9   | 2,9   | 3,8  | 7,1  | 2,6  | 1,1  | 2,8  | 6,2  | 8,2  |
| Mecklenburg-Vorpommern | 1,4  | 8,2   | 6,1   | 5,0  | 7,1  | 13,2 | 5,4  | 0,4  | 3,7  | 0,6  |
| Niedersachsen          | 5,8  | 14,8  | 22,4  | 7,8  | 9,2  | 5,9  | 6,6  | 5,1  | 6,3  | 6,8  |
| Nordrhein-Westfalen    | 8,9  | 19,3  | 16,9  | 13,7 | 10,8 | 15,4 | 19,1 | 12,8 | 10,8 | 8,1  |
| Rheinland-Pfalz        | 0,5  | 2,0   | 2,3   | 1,7  | 4,7  | 2,5  |      | 1,8  | 0,9  | 0,1  |
| Saarland               | 0,0  | 2,7   |       |      | 0,0  |      |      | 0,0  | 1,0  |      |
| Sachsen                | 16,6 | 10,8  | 9,1   | 12,3 | 9,3  | 10,9 | 4,9  | 2,0  | 10,5 | 0,5  |
| Sachsen-Anhalt         | 11,5 | 4,9   | 6,7   | 13,3 | 8,0  | 4,2  | 10,1 | 9,6  | 4,7  | 4,0  |
| Schleswig-Holstein     | 5,9  | 16,0  | 7,5   | 3,9  | 7,4  | 3,3  | 8,6  | 5,9  | 3,2  | 0,1  |
| Thüringen              | 11,5 | 7,5   | 8,0   | 4,9  | 4,4  | 4,2  | 3,1  | 3,9  | 0,2  | 3,6  |
| Gesamtergebnis         | 98,1 | 122,4 | 110,6 | 89,2 | 94,5 | 89,2 | 82,9 | 66,7 | 76,8 | 55,1 |

Nach Auskunft der DB AG liegen im Übrigen keine Erhebungen vor.

Der Bundesregierung liegen keine weiteren eigenen Angaben vor.

2. In wie vielen Fällen, in denen aktuell eine kommunale Straße an einem höhengleichen Bahnübergang einen Schienenweg kreuzt, wäre es nach Kenntnis der Bundesregierung, etwa aufgrund der räumlichen Gegebenheiten, technisch möglich einen solchen Bahnübergang zu beseitigen?
  - a) Woran ist die Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs, an welchem eine kommunale Straße einen Schienenweg kreuzt, in den vergangenen zehn Jahren am häufigsten gescheitert (bitte die Häufigkeitsverteilung jahresscheibengenau und für den gesamten Zeitraum darstellen)?
  - b) Wie viele entsprechende Bahnübergänge sollen nach den Planungen der Bundesregierung in den Jahren 2020 bis 2023 beseitigt werden, wie hoch wird das Gesamtinvestitionsvolumen sein, und welche Kosten werden dem Bund hierdurch voraussichtlich entstehen?

Die Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs wäre technisch immer möglich. Ob dafür ein Ersatz in Form einer Über-/Unterführung realisierbar ist, muss im Einzelfall geprüft werden. Dies kann nur im Rahmen der konkreten Planung jedes einzelnen Bahnübergangs beantwortet werden.

Nach Auskunft der DB AG findet kein zentrales Monitoring für gescheiterte Beseitigungen statt.

In den kommenden vier Jahren werden nach Auskunft der DB AG laut aktueller Planung Bahnübergangsbeseitigungen in der folgenden Größenordnung durchgeführt:

| in Stück               | 2020      | 2021      | 2022      | 2023      |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Baden-Württemberg      | 2         | 1         | 2         | 4         |
| Bayern                 | 10        | 6         | 4         | 4         |
| Brandenburg            |           | 1         |           |           |
| Hamburg                |           | 3         |           |           |
| Hessen                 |           |           | 1         | 6         |
| Mecklenburg-Vorpommern |           | 2         |           |           |
| Niedersachsen          | 1         | 3         | 3         | 3         |
| Nordrhein-Westfalen    | 1         | 1         | 4         | 4         |
| Rheinland-Pfalz        |           | 1         | 2         | 1         |
| Sachsen                |           | 2         |           |           |
| Sachsen-Anhalt         | 1         | 2         | 2         | 3         |
| Schleswig-Holstein     | 1         | 3         |           | 1         |
| Thüringen              |           | 1         |           |           |
| <b>Gesamtergebnis</b>  | <b>16</b> | <b>26</b> | <b>18</b> | <b>26</b> |

Für diese Bahnübergangsbeseitigungen werden voraussichtlich Gesamtkosten in der folgenden Höhe anfallen:

| in Mio. Euro           | 2020        | 2021         | 2022         | 2023        |
|------------------------|-------------|--------------|--------------|-------------|
| Baden-Württemberg      | 1,8         | 0,6          | 10,7         | 8,4         |
| Bayern                 | 44,8        | 10,0         | 40,8         | 11,5        |
| Brandenburg            |             | 3,5          |              |             |
| Hamburg                |             | 87,1         |              |             |
| Hessen                 |             |              | 0,2          | 14,3        |
| Mecklenburg-Vorpommern |             | 44,7         |              |             |
| Niedersachsen          | 0,3         | 1,8          | 80,4         | 2,1         |
| Nordrhein-Westfalen    | 19,3        | 4,5          | 7,3          | 27,2        |
| Rheinland-Pfalz        |             | 0,0          | 0,1          | 5,4         |
| Sachsen                |             | 1,8          |              |             |
| Sachsen-Anhalt         | 1,2         | 4,1          | 0,8          | 9,2         |
| Schleswig-Holstein     | 0,2         | 87,1         |              | 2,5         |
| Thüringen              |             | 0,0          |              |             |
| <b>Gesamtergebnis</b>  | <b>67,8</b> | <b>245,2</b> | <b>140,3</b> | <b>80,6</b> |

Der voraussichtliche Kostenanteil des Bundes an den Gesamtkosten wird in folgendem Umfang angenommen:

| in Mio. Euro           | 2020        | 2021         | 2022         | 2023        |
|------------------------|-------------|--------------|--------------|-------------|
| Baden-Württemberg      | 1,8         | 0,6          | 6,3          | 7,9         |
| Bayern                 | 24,3        | 2,8          | 20,6         | 6,2         |
| Brandenburg            |             | 3,5          |              |             |
| Hamburg                |             | 40,5         |              |             |
| Hessen                 |             |              | 0,2          | 7,1         |
| Mecklenburg-Vorpommern |             | 15,0         |              |             |
| Niedersachsen          | 0,2         | 1,7          | 76,1         | 2,1         |
| Nordrhein-Westfalen    | 5,9         | 1,6          | 5,4          | 10,1        |
| Rheinland-Pfalz        |             | 0,0          | 0,1          | 4,3         |
| Sachsen                |             | 0,8          |              |             |
| Sachsen-Anhalt         | 1,2         | 4,0          | 0,5          | 9,0         |
| Schleswig-Holstein     | 0,2         | 40,5         |              | 2,5         |
| Thüringen              |             | 0,0          |              |             |
| <b>Gesamtergebnis</b>  | <b>33,6</b> | <b>111,0</b> | <b>109,2</b> | <b>49,2</b> |

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

3. Wie viele höhengleiche Bahnübergänge, die eine Bundesstraße, eine Landesstraße oder eine Privatstraße betreffen, gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Deutschland (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln und zwischen den einzelnen Straßenkategorien unterscheiden)?

| Bundesland             | Bund | Land/<br>Landschafts-<br>verband | andere<br>(z. B. Private) |
|------------------------|------|----------------------------------|---------------------------|
| Baden-Württemberg      | 44   | 138                              | 118                       |
| Bayern                 | 68   | 168                              | 553                       |
| Berlin                 | 1    | 3                                |                           |
| Brandenburg            | 56   | 137                              | 60                        |
| Bremen                 |      | 1                                | 1                         |
| Hamburg                |      | 1                                | 6                         |
| Hessen                 | 45   | 100                              | 83                        |
| Mecklenburg-Vorpommern | 37   | 30                               | 84                        |
| Niedersachsen          | 64   | 139                              | 281                       |
| Nordrhein-Westfalen    | 92   | 183                              | 225                       |
| Rheinland-Pfalz        | 47   | 96                               | 55                        |
| Saarland               | 1    | 9                                | 11                        |
| Sachsen                | 50   | 152                              | 222                       |
| Sachsen-Anhalt         | 49   | 140                              | 30                        |
| Schleswig-Holstein     | 28   | 75                               |                           |
| Thüringen              | 56   | 120                              | 27                        |
| Summe                  | 638  | 1.492                            | 1.756                     |

Quelle: DB AG

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Angaben, insbesondere zu Bahnübergängen in den Netzen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) vor.

4. Wie viele sog. Kreuzungsvereinbarungen für die Durchführung von Maßnahmen zur Anlage einer neuen Kreuzung nach § 2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG), an denen eine Kommune als Straßenbaulastträger beteiligt war, wurden in den vergangenen zehn Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung getroffen (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?

Wie hoch waren dabei die durchschnittlich von der Kommune zu tragenden Kosten?

5. Wie viele sog. Kreuzungsvereinbarungen für die Durchführung von Maßnahmen zur Änderung oder Beseitigung einer bestehenden Kreuzung nach § 3 EKrG, an denen eine Kommune als Straßenbaulastträger beteiligt war, wurden in den vergangenen zehn Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung getroffen (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln sowie zwischen Änderung an oder Beseitigung von einer bestehenden Kreuzung unterscheiden)?

Wie viele dieser Kreuzungsvereinbarungen wurden zu dem Zweck getroffen, einen bestehenden Bahnübergang durch eine Über- oder Unterführung zu ersetzen?

7. In wie vielen Fällen haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweiligen betroffenen Kommunen im Laufe der vergangenen zehn Jahre mit einem Drittel an den Kosten nach § 3 EKrG an der Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs und dessen Ersetzung durch eine Über- oder Unterführung beteiligt (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?
  - a) Wie hoch waren dabei die durchschnittlichen Projektkosten für die Kommunen (entsprechendes Kostendrittel für die Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs und dessen Ersetzung durch eine Über- oder Unterführung)?
  - b) In wie vielen Fällen haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die entsprechenden Bundesländer an den Projektkosten ihrer Kommunen beteiligt bzw. diese Kosten übernommen (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?
8. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Gesamtkosten für die Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs und dessen Ersetzung durch eine Über- oder Unterführung nach § 3 EKrG für innerhalb der letzten zehn Jahre abgeschlossene Projekte?

Die Fragen 4, 5, 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Länder haben nur Kreuzungsvereinbarungen von Vorhaben mit kreuzungsbedingten Kosten von über 3 Mio. Euro durch die jeweilige Landesbehörde zur Genehmigung nach § 5 Absatz 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) vorzulegen.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

6. Wie lange hat es nach Kenntnis der Bundesregierung in der Vergangenheit im Schnitt gedauert, einen höhengleichen Bahnübergang durch eine Unter- oder Überführung zu ersetzen, wenn Kommunen als Straßenbaulasträger an dem Projekt beteiligt waren (bitte durchschnittliche Dauer von Planungsbeginn bis zur Inbetriebnahme der entsprechenden Unter- oder Überführung für alle in den letzten zehn Jahren abgeschlossenen Projekte angeben)?

Liegen der Bundesregierung Prognosen dazu vor, wie sich die Dauer für die Realisierung solcher Projekte, unter Berücksichtigung der vorliegenden Gesetzesänderung, in Zukunft entwickeln wird?

Nach Auffassung der Bundesregierung können – ohne den Finanzierungsanteil der Kommunen – die Planungen der Maßnahmen um ein bis zwei Jahre beschleunigt werden, da insbesondere kommunale Entscheidungsprozesse entfallen oder vereinfacht werden.

9. Aus welchen Gründen hat sich die Bundesregierung in ihrem Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Bundestagsdrucksache 19/15626) gegen eine stärkere finanzielle Unterstützung von Kommunen als Straßenbaulastträger beim Ausbau anliegender Straßen entschieden vor dem Hintergrund, dass es zur Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge durch Unterführungen und Brücken häufig auch umfangreicher Maßnahmen an anschließenden kommunalen Straßen oder weiterer städtebaulicher Maßnahmen bedarf?

Sieht die Bundesregierung durch die weiterhin bestehende Finanzierungsverantwortung der Kommunen für die oben genannten Folgekosten das Ziel des Gesetzes, Bahnübergänge mit erhöhtem Gefährdungspotenzial oder einer hohen Verkehrsbelastung zügiger zu beseitigen, gefährdet, wenn nein, warum nicht?

Der Bund beteiligt sich nur an den Aufwendungen für notwendige Maßnahmen an den Bahnübergängen, damit die Kreuzung den Anforderungen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs genügt. Zur Kostenmasse gehören Aufwendungen für Maßnahmen, die zur Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung auf den sich kreuzenden Verkehrswegen erforderlich sind, sowie diejenigen Maßnahmen, die als Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter erforderlich werden.

Der Ausbau der Straßen außerhalb des Kreuzungsbereichs oder städtebauliche Maßnahmen gehören zu den sonstigen allgemeinen Baulastverpflichtungen der Kommunen.

Nach Auffassung der Bundesregierung wird das Ziel des Gesetzes erreicht, da sich der wesentliche Teil der Projekte auf die notwendigen baulichen Maßnahmen beschränkt, an denen sich der Bund beteiligt. In Einzelfällen könnten in geringem Maße Kosten bei den Kommunen für nicht kreuzungsbedingte Maßnahmen anfallen, deren Realisierung seitens der Kommunen gewünscht werden.

10. Aus welchen Gründen muss die betroffene Kommune im Zuge der Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs und dessen Ersetzung durch eine Über- oder Unterführung nach § 3 EKrG, an dem diese Kommune als Straßenlastträger beteiligt ist, in vollem Umfang für die Einrichtung eines Geh- und Radwegs aufkommen (vgl. <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/erding/erding-ungleiche-entlastung-1.4782936>)?

Der Bund ist an der Umsetzung der in Bezug genommenen Maßnahme am Bahnübergang Hohenlindener Straße in Wörth im Zuge des Vorhabens Ausbaustrecke München–Mühlendorf–Freilassing nicht beteiligt.

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse hierzu vor.

11. Aus welchen Gründen muss die betroffene Kommune, wenn bestehende Unter- oder Überführungen von kommunalen Straßen neu gebaut werden müssen – was etwa beim zweigleisigen Bahnausbau erforderlich ist – weiterhin einen Teil der Kosten selber tragen (vgl. <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/erding/erding-ungleiche-entlastung-1.4782936>)?

Im EKrG unterliegt die Änderung von Unter- oder Überführungen einer anderen Kostenfolge als die Änderung von Bahnübergängen. Werden im Zuge von Ausbauvorhaben der DB Netz AG Unter- oder Überführungen geändert, trägt der Schienenbaulastträger die Kosten für die Änderung der Bauwerke. Infolge des Ausbaus veranlasst dieser deren Neubau mit größerer lichter Weite oder

breiter Überbauten. Verfolgt die Kommune ebenfalls Änderungspläne, etwa für den Ausbau der kommunalen Straße, fallen die Kosten beiden Beteiligten zur Last. Das Verhältnis der Kosten entspricht dem Verhältnis bei getrennter Durchführung der Änderung. Die Auswirkungen des Neubaus auf die künftige Erhaltungslast der Kommune als Baulastträger für eine Straßenüberführung sind zu berücksichtigen. Der Neubau der Straßenüberführung kann zu einer Verringerung der Erhaltungslast führen, da die Nutzungsdauer verlängert wird. Ein Vorteilsausgleich ist gegebenenfalls vom Straßen- an den Schienenbaulastträger zu zahlen.

12. Aus welchen Gründen werden die betroffenen Kommunen in dem Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Bundestagsdrucksache 19/15626) im Fall der Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs an einem Schienenweg einer nichtbundeseigenen Eisenbahn und dessen Ersetzung durch eine Über- oder Unterführung nicht von den Kosten entlastet (vgl. § 13 Absatz 1 Satz 2 EKrG), wie dies im Fall einer Kreuzung einer kommunalen Straße mit einem Schienenweg einer Eisenbahn des Bundes der Fall ist?

Die Verwaltungskompetenz des Bundes beschränkt sich nach Artikel 87e GG auf die Eisenbahnen des Bundes. Die Förderung von Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen im Zuge von Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen liegt in der Zuständigkeit der Länder.

13. Welche Regelung gilt nach der jüngsten Änderung des EKrG (§ 5 und § 13) für Kreuzungsmaßnahmen, bei denen ein fortgeschrittener Planungsstand erreicht wurde und bereits eine Kreuzungsvereinbarung auf der alten Rechtsgrundlage abgeschlossen wurde?
14. Ist für die in Frage 13 genannten Fälle eine Anpassung an die neue Rechtslage mit der neuen Verteilung der Baukosten vorgesehen?  
Wenn nein, warum nicht?
15. Für wie viele Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (Schienenwege des Bundes) liegen derzeit Kreuzungsvereinbarungen vor, die vor der jüngsten Änderung des EKrG abgeschlossen wurden und mit deren Bau aber noch nicht begonnen wurde?

Die Fragen 13 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Gesetzentwurf zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich enthaltene Sonderregelung für Maßnahmen an höhengleichen Kreuzungen einer kommunalen Straße mit einem Schienenweg einer bundeseigenen Eisenbahn wird mit Inkrafttreten des Gesetzes wirksam. Kosten von entsprechenden Bauleistungen, die den Kreuzungsbeteiligten nach Inkrafttreten des Gesetzes entstanden sind, unterliegen der geänderten Regelung. Maßgeblich ist die Fälligkeit der Unternehmerrechnung gegenüber dem baudurchführenden Kreuzungsbeteiligten.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 4, 5, 7 und 8 verwiesen.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

# **Richtlinien für die Durchführung von Verwaltungsverfahren nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz 2020 (EKrG-Richtlinien 2020)**

## **Inhaltsübersicht**

### **I. Allgemeines**

- 1.1 Gesetzesgrundlage
- 1.2 Zuständigkeit des BMVI

### **II. Vereinbarungen über Maßnahmen an Bahnübergängen**

- 2.1 Vereinbarungsprinzip
- 2.2 Genehmigung
- 2.3 Kostenänderung, Nachtragsvereinbarung
- 2.4 Vorlage der Vereinbarung/Nachtragsvereinbarung beim BMVI, Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt und durch die zuständige Landesbehörde
- 2.5 Antragsunterlagen Vereinbarung
- 2.6 Antragsunterlagen Nachtragsvereinbarung
- 2.7 Antragsunterlagen bei Maßnahmen mit Bundesstraßen
- 2.8 Nichtzustandekommen einer Vereinbarung/Nachtragsvereinbarung

### **III. Haushaltsmäßige Behandlung und Rechnungslegung bei Maßnahmen an Bahnübergängen**

- 3.1 Auszahlung der Kostenanteile des Bundes
- 3.2 Prüfung der Verwendung der Bundesmittel
- 3.3 Nachweis der Ausgaben gegenüber BMVI

### **IV. Anordnung**

- 4.1 Antrag auf Erlass einer Anordnung
- 4.2 Durchführung des Kreuzungsrechtsverfahrens, Herstellung des Benehmens
- 4.3 Anordnung, Zustellung

### **V. Ausnahme vom Verbot neuer Bahnübergänge**

- 5.1 Antrag auf Zulassung einer Ausnahme
- 5.2 Entscheidung, Zustellung
- 5.3 Entscheidung über die Eigenschaft einer Straße nach § 10 Abs. 5

### **VI. Zuschüsse nach § 17**

- 6.1 Förderziel und Zweck der Zuschüsse
- 6.2 Gegenstand der Förderung
- 6.3 Zuschussempfänger
- 6.4 Besondere Voraussetzungen
- 6.5 Art und Umfang, Höhe des Zuschusses
- 6.6 Sonstige Zuschussbestimmungen
- 6.7 Verfahren
- 6.8 Geltungsdauer

## **I. Allgemeines**

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) enthält Regelungen über die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bei Maßnahmen an Bahnübergängen, bei der Durchführung von Kreuzungsrechtsverfahren und bei der Gewährung von Zuschüssen.

### **1.1 Gesetzesgrundlagen**

Nach dem EKrG sind Entscheidungen vorgesehen über

- a) die Genehmigung von Vereinbarungen der Beteiligten über Maßnahmen an Bahnübergängen (§ 5 Abs. 1 Satz 2<sup>1</sup>),
- b) den Erlass von Anordnungen im Kreuzungsrechtsverfahren (§ 6),
- c) die Zulassung von Ausnahmen vom Verbot neuer Bahnübergänge (§ 2 Abs. 2),
- d) die Eigenschaft einer Straße (§ 10 Abs. 5) und
- e) die Gewährung von Zuschüssen (§ 17).

### **1.2 Zuständigkeit des BMVI**

Das BMVI ist zuständig für die Genehmigung von Vereinbarungen gemäß Ziffer 1.1 a) über Maßnahmen an Bahnübergängen, wenn an der Kreuzung ein Schienenweg einer Eisenbahn des Bundes (§ 2 Abs. 6 AEG) beteiligt ist und der Bund nicht als Straßenbaulastträger an der Kreuzung beteiligt ist.

In den Fällen der Ziffer 1.1 b) bis e) ist das BMVI zuständig, wenn an der Kreuzung ein Schienenweg einer Eisenbahn des Bundes beteiligt ist (§ 8 Abs.1).

## **II. Vereinbarungen über Maßnahmen an Bahnübergängen**

### **2.1 Vereinbarungsprinzip**

Über Art, Umfang und Durchführung einer Maßnahme nach § 3 mit Kostenfolge nach § 13 sowie über die Verteilung der Kosten sollen die Kreuzungsbeteiligten eine Vereinbarung treffen (§ 5 Abs. 1). Die Verhandlungen hierüber sind so frühzeitig einzuleiten, dass die Kreuzungsbeteiligten rechtzeitig finanzielle Vorsorge treffen können und alle Fragen, auch in haushaltsmäßiger Hinsicht, möglichst bis zum Beginn der Baumaßnahme geklärt werden können.

### **2.2 Genehmigung**

(1) Die Genehmigung der kreuzungsbedingten Kosten (Kostenmasse) oder Kostenänderung (Ziffer 2.3) bezieht sich auf den Kostenanteil des Bundes nach § 13; sie wird durch das BMVI erteilt.

(2) In Fällen geringer finanzieller Bedeutung bedarf es keiner Genehmigung des BMVI (§ 5 Abs. 1 Satz 4). Solche Fälle liegen vor, wenn die Kostenmasse 3 Mio. € nicht übersteigt. Dies gilt auch dann, wenn die Kostenmasse im Laufe der Projektabwicklung aufgrund von Kostenänderungen die Höhe von 3 Mio. € überschreiten sollte. Hierbei ist das BMVI durch den für die Schlussrechnung verantwortlich zeichnenden Kreuzungsbeteiligten in Kenntnis zu setzen.

Bei Maßnahmen von geringer finanzieller Bedeutung im Zuge von Landesstraßen erfolgt die Gewährung des Kostenanteils des Bundes auf Grundlage der von den Kreuzungsbeteiligten unterschriebenen Vereinbarung. Der kreuzungsbeteiligte Schienenbaulastträger, die zuständige Landesbehörde und das Eisenbahn-Bundesamt erhalten eine Kopie der unterschriebenen Vereinbarung.

---

<sup>1</sup> Paragraphen ohne Bezeichnung sind solche des EKrG

Bei Maßnahmen von geringer finanzieller Bedeutung im Zuge von kommunalen Straßen erfolgt die Gewährung des Kostenanteils des Bundes auf Grundlage der von den Kreuzungsbeteiligten unterschriebenen und von der zuständigen Landesbehörde gebilligten Vereinbarung. Der kreuzungsbeteiligte Schienenbaulastträger und das Eisenbahn-Bundesamt erhalten eine Kopie der unterschriebenen Vereinbarung.

(3) Ist der Bund als Straßenbaulastträger einer Bundesstraße in Auftragsverwaltung an der Kreuzung beteiligt, erfolgt keine gesonderte Genehmigung der Vereinbarung hinsichtlich des Kostenanteils des Bundes nach § 13. Wenn die Kostenmasse 3 Mio. € übersteigt, ist dem BMVI seitens der Straßenbauverwaltung der RE-Entwurf oder die Kostenfortschreibung vorzulegen. Mit der Erteilung des „Gesehenvermerkes“ bzw. der Anerkennung der Kostenfortschreibung auf Grundlage der „Anweisung zum Kostenmanagement im Straßenbau (AKVS)“ bestätigt der Bund sein Einverständnis zur Kreuzungsmaßnahme oder zur Kostenänderung in Bezug auf die Kostenanteile des Bundes nach § 13. Wenn die Kostenmasse 3 Mio. € nicht übersteigt, gilt Abs. 2 Satz 5 entsprechend.

(4) Unbeschadet der Erteilung der Genehmigung sind die Kreuzungsbeteiligten für die ordnungsgemäße Ermittlung der Kostenmasse gemäß der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung (1. EKrV) und den dazu ergangenen und von den Kreuzungsbeteiligten eingeführten/anerkannten Richtlinien/Regelungen des BMVI sowie für die ordnungsgemäße Ermittlung des Kostenanteils des Bundes verantwortlich. Mit dem Antrag erklären die Kreuzungsbeteiligten stillschweigend, dass sie die Kostenmasse ordnungsgemäß ermittelt haben.

### **2.3 Kostenänderung, Nachtragsvereinbarung**

Sofern im Laufe der Projektabwicklung zusätzliche Maßnahmen oder wesentliche Planungsänderungen erforderlich werden oder die veranschlagte Kostenmasse um mehr als 15 % überschritten wird, ist hierüber eine Nachtragsvereinbarung abzuschließen. Die Nachtragsvereinbarung ist dabei über die gesamte, erhöhte Kostenmasse abzuschließen. Ist die Genehmigung der Kostenmasse durch das BMVI erfolgt, erteilt das BMVI auch die Genehmigung der Nachtragsvereinbarung. Entsprechendes gilt für die Überschreitung der veranschlagten Kostenmasse der Nachtragsvereinbarung.

### **2.4 Vorlage der Vereinbarung/Nachtragsvereinbarung beim BMVI, Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt und durch die zuständige Landesbehörde**

(1) Die von den Kreuzungsbeteiligten unterschriebene Vereinbarung bzw. Nachtragsvereinbarung ist dem BMVI zur Genehmigung vorzulegen, wenn die entsprechenden Voraussetzungen vorliegen (Ziffer 2.2 bzw. Ziffer 2.3). Bei Maßnahmen im Zuge von kommunalen Straßen ist die Zustimmung der zuständigen Landesbehörde auf der Vereinbarung zu dokumentieren. Die Genehmigung der Vereinbarung in Bezug auf den Kostenanteil des Bundes ist grundsätzlich einzuholen, bevor mit der Ausführung der Kreuzungsmaßnahme begonnen wird. Die Nachtragsvereinbarung ist zur Genehmigung vorzulegen, sobald die Gründe für die geänderte Kostenmasse vorliegen oder über die Planungsänderung oder die zusätzlichen Maßnahmen entschieden und die vsl. dafür anfallende Kostenerhöhung bekannt ist (siehe auch Ziffer 3.1 Abs. 1).

(2) Der Antrag wird mit den Unterlagen nach Ziffer 2.5 bzw. Ziffer 2.6 über die zuständige oberste Landesbehörde mit deren Stellungnahme dem BMVI vorgelegt. Die Genehmigung des BMVI wird den Kreuzungsbeteiligten auf dem gleichen Wege zugeleitet; das EBA erhält hiervon eine Kopie.

(3) Für alle Maßnahmen – unabhängig von der Höhe der Kostenmasse und der Straßenbaulastträgerschaft – ist eine fachtechnische und wirtschaftliche Prüfung aus eisenbahntechnischer Sicht (FTS Schiene) durch das EBA sowie eine fachtechnische und wirtschaftliche Prüfung aus straßenbautechnischer Sicht durch die zuständige Landesbehörde (FTS Straße) erforderlich.

(4) Die Eisenbahn des Bundes veranlasst für alle Eisenbahnanlagen berührende Maßnahmen die FTS Schiene, soweit es sich nicht um Straßenanlagen handelt. Die FTS Straße veranlasst der Straßenbaulastträger.

(5) Die FTS Schiene und die FTS Straße erfolgen auf Grundlage der von den Kreuzungsbeteiligten unterschriebenen Vereinbarung. Bei Kreuzungen mit Bundesstraßen in der Baulast des Bundes erfolgen die FTS Schiene und die FTS Straße auf Grundlage des Entwurfs der Kreuzungsvereinbarung.

(6) Ist der Bund Straßenbaulastträger einer Bundesstraße in Auftragsverwaltung, ist für die Erteilung des „Gesehenvermerkes“ (Ziffer 2.2 Abs. 3) der Entwurf der Kreuzungsvereinbarung einschließlich der FTS Schiene und der FTS Straße vorzulegen. Mit dem Antrag zur Einstellung in den Haushalt ist die unterschriebene Kreuzungsvereinbarung erforderlich. Das EBA erhält eine Kopie der unterschriebenen Vereinbarung.

## **2.5 Antragsunterlagen Vereinbarung**

(1) Dem Antrag auf Genehmigung der Kreuzungsvereinbarung sind folgende Unterlagen beizufügen:

- a) Kreuzungsvereinbarung mit der Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten,
- b) Übersichtsplan (mit farblicher Darstellung der kreuzungsbedingten und nicht kreuzungsbedingten Maßnahmen),
- c) Erläuterungsbericht,
- d) Lageplan von der bestehenden Kreuzung,
- e) Lageplan von der geänderten Kreuzung,
- f) Höhenplan,
- g) Bauwerkspläne (wesentliche Ansichten und Schnitte),
- h) Straßenquerschnitte,
- i) Kostenberechnung (unterteilt in kreuzungsbedingte und nicht kreuzungsbedingte Kosten),
- j) Finanzierungsplan,
- k) Ergebnis der FTS Schiene gemäß Ziffer 2.4 Abs. 3,
- l) Ergebnis der FTS Straße gemäß Ziffer 2.4 Abs. 3.

(2) Von der Kreuzungsvereinbarung sind je eine Ausfertigung für die Kreuzungsbeteiligten und eine Kopie für das BMVI beizufügen.

(3) Die Kreuzungsvereinbarung für Maßnahmen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes ist gemäß Mustervereinbarung (Anlage 3 zu ARS 02/2015 vom 20.01.2015) aufzustellen. Für Maßnahmen anderer Straßenbaulastträger wird die Anwendung des Musters empfohlen. Die Maßnahme ist so ausreichend zu beschreiben (§ 2 der Mustervereinbarung), dass mit den übrigen Unterlagen eine zügige Genehmigungsentscheidung möglich ist.

## **2.6 Antragsunterlagen Nachtragsvereinbarung**

Dem Antrag auf Genehmigung der Nachtragsvereinbarung sind folgende Unterlagen beizufügen:

- a) Nachtragsvereinbarung,
- b) Unterlagen entsprechend Nr. 2.5 Abs. 1 Buchstaben b) bis h), dies nur insoweit wie es zur Beurteilung der kreuzungsrechtlichen Situation und der dadurch bedingten geänderten Kostenmasse erforderlich ist,
- c) Ergebnis der FTS Schiene, wenn an Eisenbahnanlagen berührenden Maßnahmen wesentliche Planungsänderungen vorgenommen worden sind,
- d) Ergebnis der FTS Straße bei wesentlicher Änderung der Straßenbauplanung,
- e) Kostengegenüberstellung (alt zu neu) ggf. mit aktualisierter Kostenberechnung einschließlich Begründung.

## **2.7 Antragsunterlagen bei Maßnahmen mit Bundesstraßen**

Bei Maßnahmen mit Bundesstraßen gelten die Vorgaben der AKVS.

## **2.8 Nichtzustandekommen einer Vereinbarung/Nachtragsvereinbarung**

Kommt eine Vereinbarung nach § 5 nicht zustande und erhebt ein Kreuzungsbeteiligter eine verwaltungsgerichtliche Klage ohne zuvor die Durchführung eines Kreuzungsrechtsverfahrens zu beantragen, kann der Kostenanteil des Bundes grundsätzlich dennoch erbracht werden, wenn aus Gründen der Sicherheit und/oder Abwicklung des Verkehrs eine Maßnahme nach § 3 erforderlich ist. In einem derartigen Fall legt der betreibende Beteiligte die Unterlagen einschließlich dem nicht von allen Beteiligten unterzeichneten Entwurf der Vereinbarung – entsprechend Ziffer 2.4 Abs. 1 bzw. entsprechend Ziffer 2.6 – zur Genehmigung vor. Es ist gesondert darzulegen, aus welchen Gründen die Vereinbarung nicht abgeschlossen werden konnte.

# **III. Haushaltsmäßige Behandlung und Rechnungslegung bei Maßnahmen an Bahnübergängen**

## **3.1 Auszahlung der Kostenanteile des Bundes**

(1) Bundesmittel zur Finanzierung des Kostenanteils des Bundes dürfen erst in Anspruch genommen werden, wenn die Genehmigung der Vereinbarung erteilt worden ist. Dies gilt für Maßnahmen mit geringer finanzieller Bedeutung, wenn die Voraussetzungen für die Gewährung des Kostenanteils des Bundes nach Ziffer 2.2 Abs. 2 noch nicht vorliegen und für Maßnahmen an Bundesstraßen in Austragsverwaltung, wenn die Einstellung in den Haushalt noch nicht erfolgt ist.

(2) Ist die Genehmigung erteilt, dürfen Bundesmittel zur Finanzierung des Kostenanteils des Bundes in Höhe der genehmigten Kostenmasse zzgl. 15 % in Anspruch genommen werden. Dies gilt auch für Maßnahmen mit geringer finanzieller Bedeutung, wenn die Voraussetzungen für die Gewährung des Kostenanteils des Bundes nach Ziffer 2.2 Abs. 2 vorliegen.

(3) Die Auszahlung der Kostenanteile des Bundes und die haushaltsmäßige Abwicklung erfolgen unter Beachtung der „Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz“ (ARS 10/2014 vom 18.11.2014). Dieses Verfahren ist bei der Auszahlung des Kostenanteils des Bundes nach § 13 Abs. 1 und 2 sowie bei der Rechnungslegung auch bei den Maßnahmen anzuwenden, bei denen keine Bundesstraße in der Baulast des Bundes beteiligt ist. Die zuständige Landesbehörde veranlasst die Auszahlung der Kostenanteile des Bundes anteilig entsprechend dem Baufortschritt.

## **3.2 Prüfung der Verwendung der Bundesmittel**

(1) Wird vom EBA für die von der Eisenbahn des Bundes durchgeführten Maßnahmen - soweit es sich nicht um Straßenanlagen handelt - die verwaltungsseitige Prüfung der Verwendung (VV-BHO zu § 44 BHO) der Bundesmittel für das Schienendrittel durchgeführt, ist dieses Ergebnis auch für das BMVI hinsichtlich der Bemessung des Kostenanteils des Bundes maßgeblich. Die zuständige Landesbehörde wird vom EBA über das Ergebnis unterrichtet.

(2) Findet seitens des EBA keine Verwendungsprüfung für das Schienendrittel statt, erfolgt seitens des EBA für die von der Eisenbahn des Bundes durchgeführten Maßnahmen - soweit es sich nicht um Straßenanlagen handelt - eine verwaltungsseitige Prüfung der Bundesmittel für den Kostenanteil des Bundes. Die zuständige Landesbehörde wird vom EBA über das Ergebnis unterrichtet.

(3) Führt der Straßenbaulastträger die Maßnahme durch, ist die von ihm anerkannte kreuzungsbedingte Kostenmasse auch für das BMVI hinsichtlich der Bemessung des Kostenan-

teils des Bundes maßgeblich. Das EBA und die zuständige Landesbehörde sind vom Straßenbaulastträger über das Ergebnis zu unterrichten.

(4) Die vom Bund zu tragenden Kostenanteile nach § 13 sind keine Zuwendungen im Sinne der BHO.

### **3.3 Nachweis der Ausgaben gegenüber BMVI**

Wenn Kreuzungsvereinbarungen durch das BMVI genehmigt worden sind, unterrichtet die zuständige Landesbehörde das BMVI über das Ergebnis nach Ziffer 3.2 Abs. 1, Abs. 2 oder Abs. 3 hinsichtlich des Kostenanteils des Bundes.

## **IV. Anordnung**

### **4.1 Antrag auf Erlass einer Anordnung**

(1) Kommt zwischen den Kreuzungsbeteiligten keine Vereinbarung zustande oder bleibt die Kostentragung strittig und erhebt kein Kreuzungsbeteiligter gegen den anderen Kreuzungsbeteiligten unmittelbar eine verwaltungsrechtliche Klage, so kann jeder Kreuzungsbeteiligte einen Antrag auf Erlass einer Anordnung stellen. Die Anordnung ist gegenüber den Kreuzungsbeteiligten ein Verwaltungsakt; dies gilt nicht gegenüber der Auftragsverwaltung (wenn der Bund Straßenbaulastträger ist). Eine Anordnung nach §§ 6 ff. ist nicht Voraussetzung für die verwaltungsgerichtliche Klage eines Kreuzungsbeteiligten auf Kostenerstattung (BVerwG Beschluss vom 22.12.1992, VkB1. S. 292). Stellt der Straßenbaulastträger den Antrag, so soll der Antrag über die zuständige oberste Landesbehörde mit deren Stellungnahme dem BMVI zugeleitet werden. Stellt eine Eisenbahn des Bundes den Antrag, so soll deren Antrag über die Unternehmensleitung dem BMVI zugeleitet werden. Im Falle einer unaufschiebbaren Maßnahme (§ 10 Abs. 3) kann der Antrag zugleich unmittelbar beim BMVI vorgelegt werden.

(2) Der Antrag auf Erlass einer Anordnung muss die entsprechenden Unterlagen wie ein Antrag auf Genehmigung nach Ziffer 2.5 enthalten.

(3) Die Gründe, die eine Vereinbarung verhinderten, sind unter eingehender Darlegung der unterschiedlichen Auffassungen anzugeben. Soll lediglich über die Kostentragung entschieden werden (vgl. § 10 Abs. 4), so sind die in Ziffer 2.5 genannten Unterlagen in dem Umfang beizufügen, wie es zur Beurteilung des Antrages notwendig ist.

### **4.2 Durchführung des Kreuzungsrechtsverfahrens, Herstellung des Benehmens**

(1) Nach Eingang des Antrages wird das BMVI dem anderen Kreuzungsbeteiligten Gelegenheit zur Stellungnahme geben und die Beteiligten in der Regel zu dessen Erörterung einladen.

(2) Vor Erlass der Anordnung stellt das BMVI mit der von der Landesregierung bestimmten Behörde (§ 8 Abs. 1, siehe Anlage) das Benehmen her, indem es mitteilt, wie es zu entscheiden gedenkt. Dies ist nicht erforderlich, wenn sich die Entscheidung des BMVI mit der Stellungnahme der zuständigen obersten Landesbehörde deckt.

### **4.3 Anordnung, Zustellung**

Die Anordnung ist zu begründen, mit einer Rechtsmittelbelehrung zu versehen und der Eisenbahn des Bundes und dem Straßenbaulastträger förmlich zuzustellen. Dies gilt nicht gegenüber der Auftragsverwaltung (wenn der Bund Straßenbaulastträger einer Bundesstraße in Auftragsverwaltung ist). Die zuständige oberste Landesbehörde und das EBA erhalten eine Kopie.

## **V. Ausnahme vom Verbot neuer Bahnübergänge**

### **5.1 Antrag auf Zulassung einer Ausnahme**

(1) Soll eine neue Kreuzung im Sinne des § 2 Abs. 1 nicht als Überführung, sondern als Bahnübergang ausgestaltet werden, so hat der Kreuzungsbeteiligte, dessen Verkehrsweg neu ist, die Zulassung einer Ausnahme (§ 2 Abs. 2) zu beantragen.

(2) Der Antrag ist mit den folgenden Unterlagen vorzulegen:

- a) Übersichtsplan und ein Lageplan mit Eintragung der Sicherungsanlagen,
- b) Angaben über
  - die beteiligte Eisenbahnstrecke, die beteiligte Straße und den Kreuzungspunkt,
  - die Beschaffenheit der Straße gem. § 2 Abs. 1,
  - die erwartete Verkehrsbelastung auf der Schiene und Straße unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung, ggf. mit der Angabe von Verkehrsspitzen bzw. verkehrsschwachen Zeiten und
  - die Gründe für die Ausnahme; diese sind eingehend darzustellen.

(3) Ziffer 4.1 Abs. 1 Satz 4 und 5 gilt entsprechend.

(4) Vor der Entscheidung wird das BMVI dem anderen Kreuzungsbeteiligten Gelegenheit zur Stellungnahme geben.

### **5.2 Entscheidung, Zustellung**

Die Entscheidung ist zu begründen, mit einer Rechtsmittelbelehrung zu versehen und der Eisenbahn des Bundes und dem Straßenbaulastträger förmlich zuzustellen. Dies gilt nicht gegenüber der Auftragsverwaltung (wenn der Bund Straßenbaulastträger ist). Die zuständige oberste Landesbehörde und das EBA erhalten eine Kopie.

### **5.3 Entscheidung über die Eigenschaft einer Straße nach § 10 Abs. 5**

Soll vorab darüber entschieden werden, ob eine öffentliche Straße nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt ist, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen (§ 10 Abs. 5), so sind Ziffer 4.1 Abs. 1, Ziffer 4.2 Abs. 2 und Ziffer 4.3 entsprechend anzuwenden. Der Antrag soll Angaben darüber enthalten, dass es sich um eine öffentliche Straße handelt und welche Gründe für oder gegen die Kraftfahrzeugfähigkeit der Straße sprechen.

## **VI. Zuschüsse nach § 17**

### **6.1 Förderziel und Zweck der Zuschüsse**

Das BMVI gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinien und der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu §§ 23, 44 BHO Zuschüsse für Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs. Ein Anspruch auf Gewährung des Zuschusses besteht nicht. Vielmehr entscheidet das BMVI aufgrund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

### **6.2 Gegenstand der Förderung**

Gefördert werden die Beseitigung von Bahnübergängen und sonstige Maßnahmen nach §§ 2 und 3.

### **6.3 Zuschussempfänger**

Das BMVI ist für die Gewährung von Zuschüssen zuständig, wenn an der Kreuzung ein Schienenweg einer Eisenbahn des Bundes beteiligt ist; insofern können Zuschüsse des Bundes nur an der Kreuzung beteiligten Kreise oder Gemeinden gewährt werden.

#### **6.4 Besondere Voraussetzungen**

- (1) Für die Gewährung von Zuschüssen ist ein Antrag erforderlich. Im Antrag ist darzulegen
  - dass mit der Maßnahme noch nicht begonnen wurde und
  - dass die Leistungskraft des Kreises bzw. der Gemeinde unter dem Durchschnitt der übrigen Kreise bzw. Gemeinden des Landes liegt. Hierzu sind Angaben über das Verhältnis von Schuldenstand zu Steuerkraft zu machen. Es ist eine entsprechende Bestätigung der zuständigen obersten Aufsichtsbehörde beizufügen.
- (2) Zuschüsse werden nicht gewährt, wenn für die Maßnahme eine Finanzhilfe nach dem Entflechtungsgesetz oder eine andere Förderung aus Bundesmitteln gewährt werden kann.

#### **6.5 Art und Umfang, Höhe des Zuschusses**

- (1) Die Zuschüsse werden als Projektförderung gewährt.
- (2) Bei den Zuschüssen handelt es sich um eine Anteilsfinanzierung. Das BMVI entscheidet über den Antrag und legt den Zuschuss im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der Maßnahme in einem Vomhundertsatz des Kostenanteils des Zuschussempfängers und in einem Höchstbetrag fest.
- (3) Bemessungsgrundlage für die Zuschüsse sind die anerkannten kreuzungsbedingten Kosten.
- (4) Die Zuschüsse betragen bis zu 50 % der anerkannten kreuzungsbedingten Kosten.

#### **6.6 Sonstige Zuschussbestimmungen**

Es gilt die VV-BHO zu § 44 BHO.

#### **6.7 Verfahren**

- (1) Der Antrag ist entsprechend Ziffer 4.1 Abs. 1 Satz 4 dem BMVI zuzuleiten. Dem Antrag sind die Unterlagen entsprechend Ziffer 2.5 beizufügen. Ist eine Vereinbarung dem BMVI zur Genehmigung vorgelegt oder ein Antrag auf Anordnung gestellt, ist hierauf Bezug zu nehmen. Der Antrag auf Gewährung eines weiteren Zuschusses wegen Überschreitung der veranschlagten Kosten ist wie ein erstmaliger Antrag zu behandeln. Auf bereits vorgelegte Unterlagen kann Bezug genommen werden.
- (2) Für die Auszahlung und haushaltsmäßige Abwicklung der Zuschüsse nach § 17 gilt Ziffer 3.1 Abs. 3 entsprechend.
- (3) Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften soweit nicht in Kapitel VI Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

#### **6.8 Geltungsdauer**

Die Regelungen des Kapitels VI treten am 31.12.2020 außer Kraft.



2.

Oberste Straßenbaubehörden  
der Länder

Eisenbahn-Bundesamt  
Heinemannstraße 6  
53175 Bonn

nachrichtlich:  
Bundesrechnungshof

DB Netz AG

Autobahn GmbH

Dr. Stefan Krause  
Leiter der Abteilung Bundesfernstraßen

HAUSANSCHRIFT  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5000  
FAX +49 (0)228 99-300-5099

al-stb@bmvi.bund.de  
www.bmvi.de

**Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. .../2020  
Sachgebiet 15.3: Eisenbahnkreuzungen**

**(Dieses ARS wird im Verkehrsblatt veröffentlicht)**

**Betreff: Vollzug des Eisenbahnkreuzungsgesetzes;**

- Richtlinien für die Durchführung von Verwaltungsverfahren nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz 2020 (EKrG-Richtlinien 2020)**

Bezug: Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 18/2018 vom  
20.12.2018 – StB 15/7174.2/4-1/2914567

Aktenzeichen: StB 15/7174.2/4-4/...

Datum: Bonn, ....3.2020

Seite 1 von 2

Die anliegenden Richtlinien für die Durchführung von Verwaltungsverfahren nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz 2020 (EKrG-Richtlinien 2020) gebe ich hiermit bekannt und bitte, sie für den Bereich der Bundesfernstraßen einzuführen.

Die DB Netz AG wird die Richtlinien in ihrem Geschäftsbereich ebenfalls einführen und entsprechend verfahren.



Seite 2 von 3

Mit dem Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 03.03.2020 (BGBl. I, S. 433), welches am 13.03.2020 in Kraft getreten ist, ist eine neue Kostenteilung für Maßnahmen an Bahnübergängen im Zuge kommunaler Straßen wirksam geworden. Die Richtlinien wurden entsprechend aktualisiert.

Straßen und Wege in der Baulast von Gemeinden, Gemeindeverbänden und Landkreisen sowie Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundes-, Landes- und Staatsstraßen zählen zu den kommunalen Straßen. .

Bei Kreuzungsmaßnahmen, die bereits vor Inkrafttreten dieses Gesetzes begonnen worden sind, richtet sich die anzuwendende Kostenteilung nach der Fälligkeit der Unternehmerrechnung. Kosten entsprechender Bauleistungen, die den Kreuzungsbeteiligten nach Inkrafttreten des Gesetzes entstanden sind (Fälligkeit der Unternehmerrechnung), unterliegen der neuen Regelung. Nicht maßgeblich ist insofern, wann die Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen bzw. vom BMVI genehmigt worden ist oder wann die Unternehmerleistungen beauftragt worden sind. Laufende Maßnahmen, bei denen Bauleistungen bereits ausgeführt und abgerechnet worden sind, können somit unterschiedlichen Kostenteilungen unterliegen.

Wenn neben einer Kommune ein weiterer Straßenbaulastträger kreuzungsbeteiligt ist (z. B. Teilung zwischen Fahrbahn und Gehweg), kommen ebenfalls unterschiedliche Kostenteilungsschlüssel zum Tragen. Die kreuzungsbedingten Kosten (Kostenmasse) sind zunächst entsprechend den Fahrbahn- bzw. Gehwegbreiten der Kreuzung des Schienenwegs mit dem kommunalen Verkehrsweg und der Kreuzung des Schienenwegs mit dem Verkehrsweg des weiteren Straßenbaulastträgers zuzuordnen. Die neue Regelung gilt dann für die kreuzungsbedingten Kosten, die auf die Kreuzung des Schienenwegs mit dem kommunalen Verkehrsweg entfallen.

Die auf Grundlage der alten Kostenteilung für den Bund erteilten Genehmigungen von Kreuzungsvereinbarungen gemäß § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz für noch nicht begonnene oder laufende Maßnahmen gelten einschließlich aller Maßgaben hinsichtlich der als kreuzungsbedingt anerkannten Kosten fort. Lediglich die Kostenteilung ist an die neue Regelung anzupassen.

Die Kostenanteile des Bundes und der Länder bei Maßnahmen an Bahnübergängen im Zuge kommunaler Straßen sind nicht steuerbare, echte Zuschüsse im Sinne des ARS 10/1993.

Bei Maßnahmen, deren Kostenmasse 3 Mio. € überschreitet, empfehle ich den Kostenanteil des Landes anhand der für den Bund als kreuzungsbedingt anerkannten Kosten zu bemessen.





Seite 3 von 3

Ihre Anregungen zu den Entwürfen der Richtlinien wurden soweit möglich und zweckmäßig berücksichtigt.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, die Richtlinien auch für die in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden sonstigen Straßen einzuführen. Von Ihrem Einführungserlass bitte ich, mir eine Kopie zu übersenden.

Das ARS 18/2018 hebe ich hiermit auf.

Im Auftrag  
Dr. Stefan Krause

Anlage: Richtlinien für die Durchführung von Verwaltungsverfahren  
nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz 2020  
(EKrG-Richtlinien 2020)







Anlage TOP 16.8

## **Gesetzentwurf**

Fraktionen CDU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

### **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt**

Der Landtag wolle beschließen:

Gesetz zur Änderung der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt

### **Begründung**

anliegend.

Siegfried Borgwardt  
Fraktionsvorsitzender CDU

Dr. Katja Pähle  
Fraktionsvorsitzende SPD

Cornelia Lüddemann  
Fraktionsvorsitzende BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN



## Entwurf

**Gesetz zur Änderung der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt.**

Die Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt (BauO LSA) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. September 2013 (GVBl. LSA S. 441), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26. Juni 2018 (GVBl. LSA S. 187), wird wie folgt geändert:

**Artikel 1****Gesetz zur Änderung der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt**

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:
  - a) Die Angabe zu § 8 wird wie folgt gefasst:

„§ 8 Kinderspielplätze, nicht überbaute Flächen der bebauten Grundstücke“
  - b) Nach der Angabe zu § 71 werden die Worte „§ 71a Typengenehmigung“ eingefügt.
2. § 8 wird wie folgt geändert:
  - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Kinderspielplätze, nicht überbaute Flächen der bebauten Grundstücke“
  - b) Der bisherige § 8 wird neuer Absatz 1.
  - c) Es wird folgender neuer Absatz 2 angefügt:

„(2) Die nicht mit Gebäuden oder vergleichbaren baulichen Anlagen überbauten Flächen der bebauten Grundstücke sind

    1. wasseraufnahmefähig zu belassen oder herzustellen und
    2. zu begrünen oder zu bepflanzen,

soweit dem nicht die Erfordernisse einer anderen zulässigen Verwendung der Flächen entgegenstehen. Satz 1 findet keine Anwendung, soweit Bebauungspläne oder andere Satzungen Festsetzungen zu den nicht überbauten Flächen treffen.“
3. In § 14 Absatz 3 werden nach Satz 3 die folgende Sätze 4 und 5 angefügt:

„Abweichend von Satz 3 sind andere Bauteile, die feuerbeständig oder hochfeuerhemmend sein müssen, aus brennbaren Baustoffen zulässig, sofern sie

den Technischen Baubestimmungen nach § 85a entsprechen. Satz 4 gilt nicht für Wände nach § 29 Abs. 3 Satz 1 und Wände nach § 34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1.“

4. In § 27 Absatz 5 wird folgender neuer Satz 2 angefügt:

„Abweichend von Absatz 3 sind hinterlüftete Außenwandbekleidungen, die den Technischen Baubestimmungen nach § 85a entsprechen, mit Ausnahme der Dämmstoffe, aus normalentflammbaren Baustoffen zulässig.“

5. § 48 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Gemeinde hat den Geldbetrag für die Ablösung von Stellplätzen zu verwenden für

1. die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen sowie Fahrradabstellanlagen,
2. sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs oder
3. die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Ladeinfrastruktur für Kraftfahrzeuge und Fahrräder.“

6. § 49 wird wie folgt geändert:

- a) Es wird folgender neuer Absatz 3 eingefügt:

„(3) Bauliche Anlagen, die überwiegend von Menschen mit Behinderung oder älteren Menschen genutzt werden, wie

1. Tagesstätten, Werkstätten und Heime für Menschen mit Behinderung,
2. Altenheime, Altenwohnheime, Altenpflegeheime und Altenbegegnungsstätten,
3. Einrichtungen zur Frühförderung behinderter Kinder und Förderschulen

müssen in den dem allgemeinen Besucher- und Benutzerverkehr dienenden Teilen barrierefrei sein.“

- b) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4 und ihm wird folgender neuer Satz 2 angefügt:

„Bei Schulen und Kindertageseinrichtungen gilt Satz 1 nur bei Nutzungsänderungen und baulichen Änderungen.“

7. § 60 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 5 a) werden nach der Angabe „10 m“ die Worte „auf Gebäuden gemessen ab dem Schnittpunkt der Anlage mit der Dachhaut, im Außenbereich freistehend mit einer Höhe bis zu 15 m“ eingefügt.
- b) Nummer 15 wird wie folgt geändert:
  - aa) In Buchstabe d) wird das Wort „und“ gestrichen.
  - bb) Buchstabe e) wird wie folgt gefasst:
 

„e) Ladestationen für Elektromobilität und die damit verbundene Änderung der Nutzung und“.
  - cc) Die bisherige Regelung Buchstabe e) wird Buchstabe f).

8. § 64 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Ziffer 3 wird hinter „Gebäude,“ das Wort „oder“ gestrichen.
- b) In Ziffer 4 wird der „.“ gestrichen und durch ein „oder“ ersetzt.
- c) Es werden die neuen Nrn. 5 bis 8 eingefügt:
  - „5. Meister oder Meisterin des Maurer- und Betonbauer- sowie des Zimmerer-Handwerks oder diesen nach § 7 Abs. 3, 7 oder 9 der Handwerksordnung gleichgestellt ist, für die Gebäudeklassen 1 und 2, oder
  - 6. staatlich geprüfter Techniker oder staatlich geprüfte Technikerin der Fachrichtung Bautechnik mit dem Schwerpunkt Hochbau ist, in gleichem Umfang wie die in Nr. 5 genannten Personen, oder
  - 7. in einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union, in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder einem durch Abkommen gleichgestellten Staat einen Ausbildungsnachweis erworben hat, der aufgrund einer schulrechtlichen Rechtsvorschrift als gleichwertig mit dem Abschluss zur staatlich geprüften Technikerin oder zum staatlich geprüften Techniker der Fachrichtung Bautechnik mit dem Schwerpunkt Hochbau anerkannt ist, in gleichem Umfang wie die in Nr. 5 genannten Personen, oder
  - 8. in einem der in Nr. 7 genannten Staaten zur Erbringung von Entwurfsleistungen nach Nrn. 5 und 6 rechtmäßig niedergelassen ist und diese Leistungen nur vorübergehend und gelegentlich in Sachsen-Anhalt erbringt, in gleichem Umfang wie die in Nr. 5 genannten Personen. Die Absätze 4 bis 6 gelten entsprechend.“

- d) Nach Satz 1 wird folgender neuer Satz 2 angefügt:

„Die nach den Nummern 5 bis 8 Bauvorlageberechtigten sind verpflichtet, sich eigenverantwortlich im Bereich des öffentlichen Baurechts fortzubilden.“

9. Nach § 71 wird folgender § 71a eingefügt:

#### „§ 71a Typengenehmigung

(1) Für bauliche Anlagen, die in derselben Ausführung an mehreren Stellen errichtet werden sollen, wird auf Antrag durch die obere Bauaufsichtsbehörde eine Typengenehmigung erteilt, wenn die baulichen Anlagen oder Teile von baulichen Anlagen den Anforderungen nach diesem Gesetz oder aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften entsprechen. Eine Typengenehmigung kann auch für bauliche Anlagen erteilt werden, die in unterschiedlicher Ausführung, aber nach einem bestimmten System und aus bestimmten Bauteilen an mehreren Stellen errichtet werden sollen; in der Typengenehmigung ist die zulässige Veränderbarkeit festzulegen. Für Fliegende Bauten wird eine Typengenehmigung nicht erteilt.

(2) Die Typengenehmigung gilt fünf Jahre. Die Frist kann auf Antrag jeweils bis zu fünf Jahren verlängert werden; § 72 Abs. 2 Satz 2 gilt entsprechend.

(3) Typengenehmigungen anderer Länder gelten auch im Land Sachsen-Anhalt, wenn die obere Bauaufsichtsbehörde die Einhaltung der Anforderung dieses Gesetzes oder aufgrund dieses Gesetzes erlassener Vorschriften bescheinigt hat.

(4) Eine Typengenehmigung entbindet nicht von der Verpflichtung, ein bauaufsichtliches Verfahren durchzuführen. Die in der Typengenehmigung entchiedenen Fragen sind von der Bauaufsichtsbehörde nicht mehr zu prüfen.“

10. § 85 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 erhält folgende Fassung:

„1. besondere Anforderungen an die äußere Gestaltung baulicher Anlagen, Werbeanlagen und Warenautomaten zur Erhaltung und Gestaltung von Ortsbildern, sowie die Begrünung von baulichen Anlagen,“.

### **Artikel 2 Inkrafttreten, Übergangsvorschrift**

1. Artikel 1 Nrn. 3 und 4 treten am 1. Januar 2021 in Kraft. Im Übrigen tritt Artikel 1 drei Monate nach seiner Verkündung in Kraft.

2. Für Verfahren, die vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens von Artikel 1 eingeleitet wurden, sind die Vorschriften von Artikel 1 nur anzuwenden, wenn der Antragsteller oder die Antragstellerin dies bestimmt.



## Begründung

Mit dem Gesetz zur Änderung der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt wird insbesondere die Verabredung aus dem Koalitionsvertrag zur Überprüfung der kommunalen Gestaltungsspielräume umgesetzt und diese an entsprechenden Stellen erweitert.

Dies betrifft die erweiterte Verwendung von Ablösesummen für Stellplätze (§ 48 Abs. 3) und die Möglichkeit durch kommunale Satzung Regelungen zur Begrünung von Gebäuden zu treffen (§ 85). Die Festsetzung einer Begrünung kann nach den Vorschriften des BauGB durchaus einen Ausgleich für einen Eingriff in Natur und Landschaft durch vorgesehene Bebauung darstellen, ist jedoch nicht durch örtliche Bauvorschrift regelbar.

Gleichzeitig werden mit dem Gesetzentwurf Impulse aktueller fachlicher Debatten auf Landes- und Bundesebene aufgegriffen. Dies betrifft zum einen die Bauvorlagenberechtigung nach § 64 zum anderen das Bauen mit Holz. Zur Stärkung des Handwerks und in Anbetracht der langjährigen positiven Erfahrungen in anderen Ländern wird eine eingeschränkte Bauvorlagenberechtigung für Handwerksmeisterinnen und -meister aufgenommen. Die für diesen Personenkreis eingeführte Verpflichtung, sich im Bereich des öffentlichen Baurechts fortzubilden richtet sich an die bauvorlageberechtigte Person und unterliegt nicht der Prüfpflicht der Bauaufsichtsbehörde.

Entsprechend der neuen technischen Entwicklungen im Bereich des Holzbaues und dem entsprechenden aktuellen Beschlussstand der Bauministerkonferenz werden Hemmnisse zur Verwendung von Holz als Baustoff abgebaut. Damit verbindet sich explizit das Anliegen die Nachfrage nach Holzbauten zu erhöhen und die Holzbauquote im Land aus Gründen des Klimaschutzes und der Wohngesundheit zu steigern. Damit wird eine Handlungsempfehlung des Klima- und Energiekonzeptes der Landesregierung gesetzgeberisch umgesetzt (siehe Maßnahme E 5.1 und E 5.2). Neben dem Gestaltungsspielraum der Kommunen, den Handwerksmeisterinnen und -meistern und dem ökologischen Bauen, wird auch die Barrierefreiheit mit dem Gesetz gestärkt. Im entsprechenden Landesprogramm „einfach machen“ zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention wird ein entsprechender Handlungsbedarf bzgl. der Bauordnung festgestellt. Auch der Landesbehindertenbeirat hat entsprechende Beschlüsse gefasst. Mit dem Gesetzentwurf werden für Einrichtungen, die hauptsächlich von Menschen mit Behinderung und älteren Personen genutzt werden, wie stationären Wohnheimen oder Frühförderstellen die Anforderungen an die Barrierefreiheit erhöht. Auch sind Ausnahmen für Kitas und Schulen einzig für Nutzungsänderungen und bauliche Änderungen vorgesehen.

Mit der Landesfachstelle für Barrierefreiheit hat das Land eine entsprechende Stelle geschaffen, um sowohl Behörden wie Bauträger in allen Phasen der Planung und Durchführung zu beraten und zu begleiten. Entsprechend ist das barrierefreie Bauen in Sachsen-Anhalt für die langfristige Schaffung einer inklusiven Gesellschaft verbindlicher zu fassen.

Um den Mobilfunkausbau zu erleichtern, sollen im Außenbereich künftig Masten bis zu einer Höhe von 15 Metern verfahrensfrei sein. Für den Innenbereich ist zur Klarstellung vorgesehen, dass bei Masten auf Gebäuden die maßgebliche Höhe von bis zu 10 Metern für die Verfahrensfreiheit sich nur nach den über das Gebäude hinausragenden Teilen des Mastes bestimmt.

Um die Anwendung von seriellen Bauweisen und die Verwendung von Modulen zu unterstützen ist die Schaffung einer Regelung zu Typengenehmigungen (§ 71a) vorgesehen.



## Änderungsantrag

Fraktion AfD

### Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt

Gesetzentwurf Fraktionen CDU, SPD und BÜNDNIS/90 DIE GRÜNEN - **Drs. 7/6023**

Der Landtag wolle beschließen, den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der LBO wie folgt zu ergänzen:

1. In Nummer 4 ist zu ergänzen: aus normalentflammbaren Baustoffen in den Gebäudeklassen 1 bis 3 zulässig.
2. In Nummer 5 sind im § 48 Stellplätze, die Absätze 2 und 3 zu streichen.
3. In Nummer 8 § 64 Absatz 2 c) ist in 5. zu ergänzen für die Gebäudeklassen 1 bis 3, sowie für Garagen und Garagenkomplexe bis 250 m<sup>2</sup>.

### Begründung

#### Zu 1.

Schwierig wird der Bau von hinterlüfteten Außenwandfassaden ab 7 m Höhe.

- Gebäudeklasse GK 1 bis 3 sind Gebäude geringer Höhe bis 7 Meter  
Anforderungen an die Fassade mindestens nichtentflammbar
- Gebäudeklasse 4 und 5 mittlere Höhe bis 22 Meter  
Anforderung an die Fassade mindestens schwerentflammbar

#### Zu 2.

§ 48 der LBO regelt den Umgang mit notwendigen Kraftfahrzeug- und Fahrradstellplätzen und Garagen. Die in Absatz 1 formulierte Errichtung von notwendigen Kraftfahrzeug- und Fahrradstellplätzen definiert deren Erfordernis. Es liegt in der Verantwortung des Initiators oder Bauherren diese Maßnahmen umzusetzen.

Die finanziellen Mittel bleiben für die Herstellung der Stellplätze in seiner eigenen Verantwortung.

(Ausgegeben am 07.05.2020)

Somit werden die finanziellen Mittel nicht in kommunale Kassen abgeführt, wo die Verwendung zulasten des Bauherrn erfolgt.

**Zu 3.**

§ 64 Absatz 2 c) ist in 5. für die Gebäudeklassen 1 bis 3, sowie für Garagen/Garagenanlagen bis 250 m<sup>2</sup> zu ergänzen. GK 3 sind sonstige Gebäude mit einer Höhe bis zu 7 m, welche statisch und konstruktiv keine Probleme darstellen.

Oliver Kirchner  
Fraktionsvorsitzender

**Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen an kommunale Schulträger aus dem  
Zusatz zur Verwaltungsvereinbarung DigitalPakt Schule 2019 bis 2024  
(Sofortausstattungsprogramm“)  
„Richtlinie Sofortausstattungsprogramm – Kommunen“**

**RdErl. des MB vom TT. MM. JJJJ – 35-81347**

**1. Rechtsgrundlagen, Zuwendungszweck, Begriffsdefinitionen**

1.1 Das Land Sachsen-Anhalt gewährt zur Unterstützung der Schulen in kommunaler Trägerschaft Zuwendungen aus Bundes- und Landesmitteln, um einem möglichst hohen Anteil der Schülerinnen und Schüler (SuS) den digitalen Unterricht zu Hause zu ermöglichen, soweit es hierzu einen besonderen Bedarf aus Sicht der Schulen zum Ausgleich sozialer Ungleichgewichte gibt, die das Erreichen der Unterrichtsziele gefährden. Die Zuwendung erfolgt auf der Grundlage:

- a) des Zusatzes zur Verwaltungsvereinbarung DigitalpaktSchule 2019 bis 2024 („Sofortausstattungsprogramm Schule“ 2020 vom TT. MM. 2020 und
- b) der Verwaltungsvereinbarung DigitalPakt Schule 2019 bis 2024 vom 16. 5. 2019
- c) der §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung des Landes Sachsen-Anhalt (LHO) vom 30. 4. 1991 (GVBl. LSA S.35), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 24. 3. 2020 (GVBl. LSA S.108), in der jeweils geltenden Fassung einschließlich der dazu ergangenen Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung (VV-LHO, RdErl. des MF vom 1. 2. 2001, MBl. LSA S.241, zuletzt geändert durch RdErl. vom 21. 12. 2017, MBl. LSA 2018 S. 211) in der jeweils geltenden Fassung sowie der Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften in der Rechtsform einer juristischen Person des öffentlichen Rechts (VV-Gk, Anlage 2 zur VV Nr. 5.1 zu § 44 LHO) in der jeweils geltenden Fassung;
- d) des Zuwendungsrechtsergänzungserlasses (RdErl. des MF vom 6. 6. 2016, MBl. LSA S.383) in der jeweils geltenden Fassung.

1.2 Zweck der Zuwendungen ist es, die Schulen in kommunaler Trägerschaft mit mobilen Endgeräten (Laptops, Notebooks und Tablets mit Ausnahme von Smartphones) auszustatten.

1.3 Bei der Planung und Realisierung von Maßnahmen im Sinne dieser Richtlinie ist § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes Sachsen-Anhalt vom 16. 12. 2010 (GVBl. LSA S.584), geändert durch Gesetz vom 6. 5. 2019 (GVBl. LSA S.85), zu berücksichtigen.

1.4 Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht, die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

## **2. Gegenstand der Förderung**

2.1 Gefördert werden die Anschaffung von neuen schulgebundenen mobilen Endgeräten einschließlich des für die Inbetriebnahme sowie für den Einsatz erforderlichen Zubehörs und einer Standardsoftware für Büroanwendungen unter Außerachtlassung von § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6, Satz 2 VV DigitalPakt Schule 2019 bis 2024. Die Zuwendungsempfänger stellen sicher, dass die schulgebundenen mobilen Endgeräte in die vorhandene und durch den DigitalPakt Schule förderfähige Infrastruktur integriert werden können.

2.2 Nicht zu den zuwendungsfähigen Ausgaben gehören

- a) laufende Ausgaben des Zuwendungsempfängers (Personalausgaben, Sachausgaben);
- b) Ausgaben für Betrieb, Wartung und IT-Support der geförderten mobilen Endgeräte;
- c) Ausgaben für überwiegend für Verwaltungsaufgaben genutzte Geräte;
- d) Ausgaben für die Beschaffung von Smartphones.

## **3. Zuwendungsempfänger**

3.1 Zuwendungsempfänger sind die in der **Anlage 1** mit Stichtag vom TT. MM. 2019 aufgeführten Träger von kommunalen Schulen.

3.2 Die Schulen in Trägerschaft des Landes und die Schulen in freier Trägerschaft, die gemäß § 18 Abs. 1 und 2 SchulG LSA Finanzhilfen erhalten, werden in einem gesonderten Verfahren anteilig bei der Verteilung der Mittel aus dem Sofortausstattungsprogramm berücksichtigt.

3.3 Investitionsvorhaben, bei denen sich der Zuwendungsempfänger zur Erledigung der von ihm wahrzunehmenden Aufgaben über den Lebenszyklus des Vorhabens eines Privaten im Rahmen einer vertraglichen Zusammenarbeit bedient (öffentlich-private Partnerschaft) sind nicht förderfähig.

#### **4. Zuwendungsvoraussetzungen**

4.1 Der Vertragsschluss darf frühestens am 16. 3. 2020 erfolgt sein.

4.2 Der Antragsteller stellt sicher, dass die mobilen Endgeräte als schulgebundene Leihgeräte an den Schulen inventarisiert werden und eine bedarfsorientierte Verteilung erfolgt.

4.3 Zuwendungsfähig sind Ausgaben, welche für die unter Nummer 2.1 benannten Leistungen bis zum 1. 12. 2020 erbracht und gegenüber der Bewilligungsbehörde zur Erstattung angemeldet wurden.

4.4 Vorhaben im Sinne dieser Richtlinie sind förderfähig, wenn

- a) die Schulen denjenigen SuS die Endgeräte zeitlich befristet im Wege der Ausleihe zur Verfügung stellen, die in ihrer häuslichen Situation nicht auf bestehende technische Geräte zurückgreifen können und insoweit der Unterstützung bedürfen. Die Endgeräte können auch in der Schule im Rahmen des Unterrichts verwendet werden.
- b) sie den Leitlinien zur IT-Ausstattung an Schulen ([www.lvwa.sachsen-anhalt.de/index.php?id=62032](http://www.lvwa.sachsen-anhalt.de/index.php?id=62032)) entsprechen.

#### **5. Art, Höhe und Umfang der Zuwendungen**

5.1 Die Höhe des schülerbezogenen Förderbudgets für die antragsberechtigten Schulträger nach Nummer 3.1 ergibt sich aus der Anlage 1.

5.2 Die Zuwendung wird im Rahmen des Förderbudgets projektbezogen als nicht rückzahlbarer Zuschuss in Form einer Vollfinanzierung zur Projektförderung in Höhe von 100 v. H. der zuwendungsfähigen Ausgaben gewährt. Die Zuwendung setzt sich zu 90 v.H. aus Bundesmitteln und zu 10 v.H. aus Landesmitteln zusammen und sind entsprechend dem Finanzierungsverhältnis einzusetzen. Maximal können 600 Euro je Endgerät gefördert werden.

5.3 Die Zuwendungsempfänger sind über die Mittelverwendung rechenschaftspflichtig; sie weisen die Mittelverwendung gegenüber der Bewilligungsbehörde bis zum 1. 5. 2021 nach.

5.4 Bis zum 15. 12. 2020 sind gebundene Bundesmittel, die bis zum Jahresende voraussichtlich für Zwecke des Sofortausstattungsprogramms nicht ausgezahlt werden können, ohne Zinsaufschlag an die Bewilligungsbehörde zurückzuführen.

5.5 Die bis 31.12.2020 nicht für die Zwecke des Sofortausstattungsprogramms verbrauchten bzw. gebundenen Mittel (Bundes- und Landesmittel) sind bis zum 15.12.2020 ohne Zinsaufschlag an die Bewilligungsbehörde zurückzuführen.

5.5 Doppelförderungen sind unzulässig. Im Antrag ist anzugeben, ob und wofür einander ergänzende Fördermaßnahmen des Bundes beantragt, bewilligt oder gewährt wurden.

## **6. Festlegungen zum Verfahren**

6.1 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die VV-Gk zu § 44 LHO, soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen zugelassen worden sind.

6.2 Die Mittel werden auf Antrag gewährt. Antragsannahmende sowie Antragsbearbeitende Stelle und Bewilligungsbehörde ist das Landesinstitut für Schulqualität und Lehrerbildung (LISA), Riebeckplatz 09, 06110 Halle (Saale).

6.3 Die Anträge müssen bis spätestens zum 30. 9. 2020 unter Verwendung des Formblatts in **Anlage 2** gestellt werden. Eine vollständige Verausgabung der Mittel ist für das Jahr 2020 anzustreben.

6.4 Der Zuschuss darf, abweichend von Nummer 1.2 der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften in der Rechtsform einer juristischen Person des öffentlichen Rechts (ANBest-Gk, Anlage zur VV-Gk Nr. 5.1 zu § 44 LHO), nur insoweit und nicht eher abgefordert werden, als er für bereits erfolgte Zahlungen benötigt wird. Die Auszahlung der bewilligten Zuwendungen beantragt der Zuwendungsempfänger mittels eines Formblatts bei der Bewilligungsbehörde. Die hierfür auszufüllenden Formblätter können unter [https://\[...\].de](https://[...]de) abgerufen werden. Es sind bezahlte Rechnungen über förderfähige Ausgaben sowie die dazugehörigen Zahlungsnachweise (Kontoauszüge) im Original oder als beglaubigte Abschrift vorzulegen. Soweit Rechnungen und Zahlungsbelege nur noch in elektronischer Form vorliegen, können diese als Originalbelege anerkannt werden. Die Auszahlung der Fördermittel an den Zuwendungsempfänger erfolgt innerhalb von 30 Tagen nach dem Eingang der zahlungsbegründenden Unterlagen auf ein vom Zuwendungsempfänger zu benennendes Konto.

6.5 Soweit der Antragsteller oder Zuwendungsempfänger tabellarische Aufstellungen im Rahmen der Antragstellung, der Zahlungsanforderungen oder der Verwendungsnachweisprüfung vorzulegen hat, sind diese der Bewilligungsbehörde auch in bearbeitbarer elektronischer Form zu übermitteln. Sofern dies zur Vereinfachung der Verwaltungsvorgänge beiträgt, gilt dies auf Verlangen der Bewilligungsbehörde auch für weitere vorzulegende Unterlagen.

6.6 Eine Weitergabe der Fördermittel an Dritte ist nicht zulässig.

6.7 Der Bundesrechnungshof ist berechtigt, Prüfungen bei den Zuwendungsempfängern vorzunehmen. Der Landesrechnungshof Sachsen-Anhalt ist gemäß Nummer 7.3 ANBest-P/AN-Best-Gk zu § 44 LHO bei allen Zuwendungsempfängern zur Prüfung berechtigt. Die Prüfrechte der Bewilligungsbehörde bleiben unberührt.

6.8 Die Schulträger stellen die Geräte SuS im Wege der Ausleihe zur Verfügung, die in ihrer häuslichen Situation nicht auf bestehende technische Geräte zurückgreifen können und insoweit der Unterstützung bedürfen. Die Zuwendungsempfänger berichten der Bewilligungsbehörde beginnend ab dem 31. 10. 2020 jeweils zum Ende jeden Monats über den Sachstand der Umsetzung der Endgeräte Beschaffung und wie die über diese Vereinbarung geförderten Endgeräte SuS zur Verfügung gestellt wurden. Ferner sind die benötigten Auskünfte, insbesondere soweit diese zur Beantwortung parlamentarischer Anfragen oder zur Beantwortung von Berichtsaufforderungen des Bundes benötigt werden, zur Verfügung zu stellen.

6.9 Die Zuwendungsempfänger berichten der Bewilligungsbehörde unverzüglich, soweit absehbar wird, dass sie die nach der Anlage zur Verfügung stehenden Förderbudgets nicht vollständig in Anspruch nehmen können – spätestens jedoch bis zum 30. 11. 2020.

## **7. Bezugnahme zur Verwaltungsvereinbarung DigitalPakt Schule 2019-2024**

Soweit in dieser Richtlinie keine abweichenden Regelungen getroffen sind, gelten die Bestimmungen der Richtlinie DigitalPakt Schule 2019 bis 2024 fort bzw. werden entsprechend angewendet.

## **8. Sprachliche Gleichstellung**

Personen- und Funktionsbezeichnungen in diesem RdErl. gelten jeweils in männlicher und weiblicher Form.

## **9. Inkrafttreten**

Dieser RdErl. tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft.

An

das LISA

die kreisfreien Städte, Landkreise, Einheits- und Verbandsgemeinden

ENTWURF