



Gesetzesänderung im EKrG und die praktischen Folgen für die Beteiligten

Ein Beispiel aus der Praxis - Weitere geplante Gesetzesanpassungen

Themen des Vortrags



1. Hintergründe der Gesetzesänderung
2. Kalkulationsbeispiele zur neuen Kostentragung
3. Änderung des Verwaltungsverfahrens nach den EKrG-Richtlinien
4. Ausblick auf geplante weitere Änderungen des EKrG und der 1. EKrV in dieser Legislaturperiode

Auftrag aus dem Koalitionsvertrag



Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Legislaturperiode:

Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, um den kommunalen Finanzierungsanteil an TEN-Strecken zu reduzieren.

Umsetzung des Koalitionsvertrages



Umsetzung mit dem

Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 03.03.2020 (BGBl. I, S. 433):

Änderung § 13 Abs. 2 EKrG:

(2) 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. In Berlin und in der Freien und Hansestadt Hamburg gelten alle öffentlichen Straßen, die nicht in der Baulast des Bundes stehen, als kommunale Straßen.

Regelungsalternativen

1. Verlagerung des hälftigen Kostenanteils der Kommune im Bereich von TEN-Strecken auf den Bund.



Vorteile:

- Systematik des EKrG bleibt erhalten
- keine Änderung der bewährten Verwaltungspraxis betr. Genehmigung Staatsanteil
- Geringe Belastung Bundeshaushalt (1:1-Umsetzung Koalitionsvertrag)

Nachteile:

- Entlastung der Kommunen könnte durch Fördermittelkürzungen der Länder an Wirkung verlieren
- Differenzierung nach TEN-Strecken führt zu Ungleichbehandlung ohne überzeugende Begründung
- Entlastungswirkung auf kommunaler Seite gering

Regelungsalternativen

2. Förderung nach § 17 EKrG



Vorteile:

- Systematik des EKrG bleibt erhalten
- einfache, schnelle Lösung ohne Gesetzesänderung
- Richtlinien zu § 17 könnten zielgerichtet und bedarfsorientiert formuliert werden

Nachteile:

- Entlastung der Kommunen könnte durch Fördermittelkürzungen der Länder an Wirkung verlieren
- erheblicher zusätzlicher Verwaltungsaufwand bei Bund und Kommunen

Regelungsalternativen

3. Aufstockung der Sammelvereinbarung 3



Vorteile:

- Gesetzesänderung nicht erforderlich
- keine Änderung der bewährten Verwaltungspraxis betr. Genehmigung Staatsanteil
- Geringe Belastung Bundeshaushalt

Nachteile:

- Entlastung der Kommunen könnte durch Fördermittelkürzungen der Länder an Wirkung verlieren
- keine Berücksichtigung von Kommunen außerhalb von Bedarfsplan-Vorhaben
- Entlastungswirkung auf kommunaler Seite gering

Kommunale Straßen



im Sinne des § 13 Abs. 2 EKrG sind Straßen und Wege in der Baulast von

- Gemeinden
- Gemeindeverbänden
- kreisfreien Städten
- Landkreisen
- Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundes-, Landes- und Staatsstraßen in der Baulast von Gemeinden.

Maßgeblicher Zeitpunkt bei laufenden Maßnahmen



..... ist die **Fälligkeit** des

- für die Bauleistung entstandenen Vergütungsanspruchs
- für den Grunderwerb entstandenen Kaufpreisanspruchs gemäß notariellem Kaufvertrag

Nicht maßgeblich ist insofern,

- wann die Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen worden ist
- wann die Kreuzungsvereinbarung vom BMVI genehmigt worden ist
- wann die Unternehmerleistungen beauftragt worden sind



Kalkulationsbeispiele zur neuen Kostentragung

1. Behandlung laufender Maßnahmen im Zuge kommunaler Straße

Kreuzungsbedingte Kosten 10.000.000 Euro

1. Abschlag in Höhe von 1.500.000 Euro (Baustelleneinrichtung) fällig am **31.1.2020**

Schienenbaulastträger	Kommune	Bund
500.000 Euro	500.000 Euro	500.000 Euro
1/3	1/3	1/3

2. Abschlag in Höhe von 8.000.000 Euro (Brücke) fällig am **31.3.2021**

Schienenbaulastträger	Land	Bund
2.666.667 Euro	1.333.333 Euro	4.000.000 Euro
1/3	1/6	1/2

Schlussrechnung in Höhe von 500.000 Euro (Brücke) fällig am **31.12.2021**

Schienenbaulastträger	Land	Bund
166.667 Euro	83.333 Euro	250.000 Euro
1/3	1/6	1/2

Kostenteilung Gesamtmaßnahme

Schienenbaulastträger	Kommune	Land	Bund
3.333.334 Euro	500.000 Euro	1.416.666 Euro	4.750.000 Euro



Kalkulationsbeispiele zur neuen Kostentragung

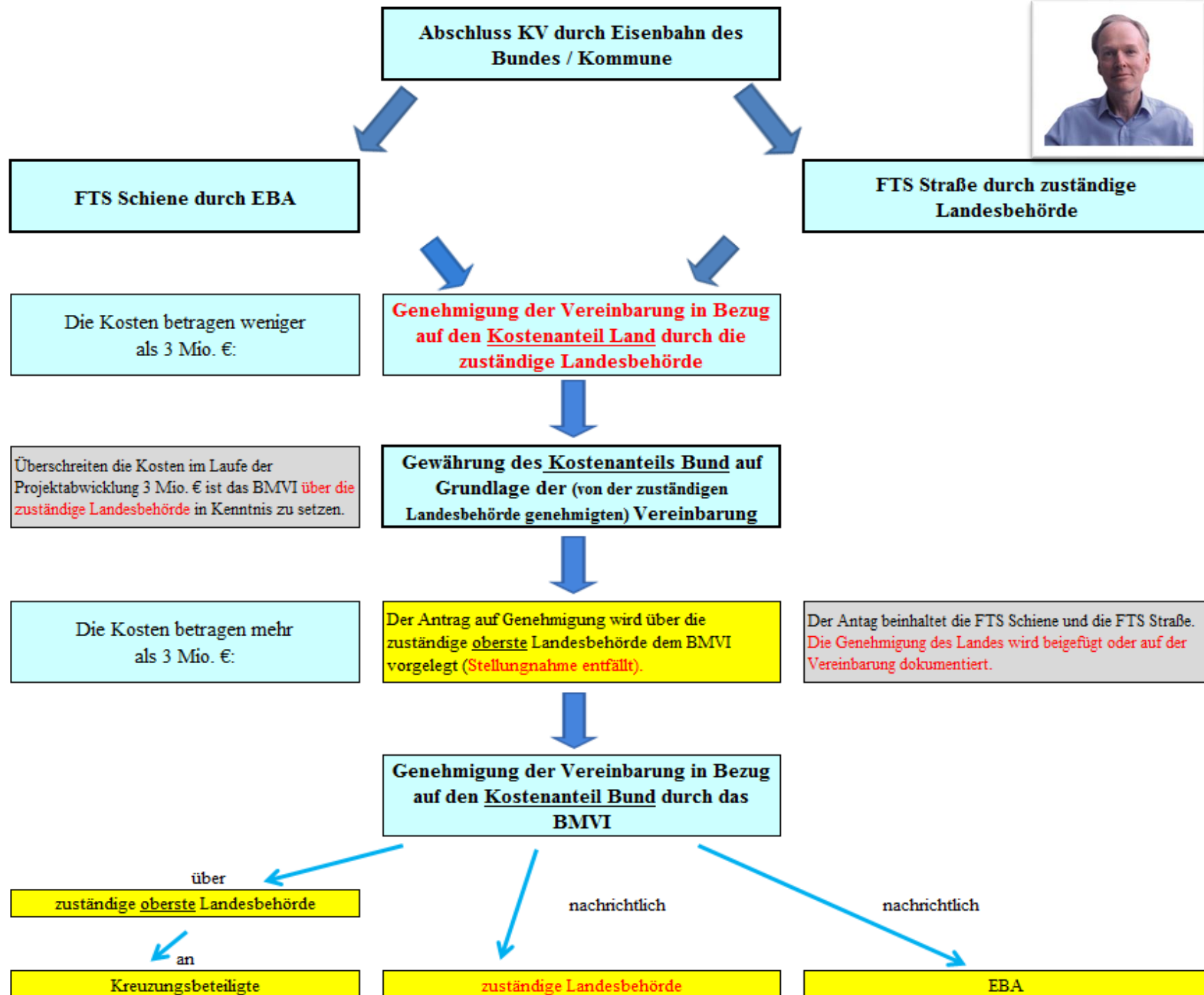
2. Maßnahme mit zwei Straßenbaulastträgern, Land und Kommune

- Kreuzungsbedingte Kosten 10.000.000 Euro
- Kostenteilung zwischen Land / Kommune 90 % / 10 % nach ODR
- Kostenteilung **bisher**

Schienenbaulastträger	Kommune	Land	Bund
3.333.333 Euro	333.333 Euro	3.000.000 Euro	3.333.333 Euro
1/3	10% vom 1/3	90 % vom 1/3	1/3

- Kostenteilung **neu** (Aufteilung des Anteils der Kommune zur Hälfte auf Bund und Land):

Schienenbaulastträger	Land	Bund
3.333.333 Euro	3.166.667 Euro	3.500.000 Euro





Es dürfen Mittel in Höhe der genehmigten Kostenmasse zuzüglich 15 % in Anspruch genommen werden .

Abschluss Nachtragsvereinbarung durch Eisenbahn des Bundes / Kommune

Nachtragsvereinbarung wenn

- zusätzliche Maßnahmen erforderlich werden.
- wesentliche Planungsänderungen erforderlich werden.
- die veranschlagte Kostenmasse um mehr als 15 % überschritten wird.

Genehmigung der Vereinbarung in Bezug auf den Kostenanteil Land durch die zuständige Landesbehörde

Hat BMVI die Vereinbarung genehmigt, ist auch die Nachtragsvereinbarung durch BMVI zu genehmigen.

ansonsten

Der Antrag auf Genehmigung wird über die zuständige oberste Landesbehörde dem BMVI vorgelegt (**Stellungnahme entfällt**).

Gewährung des Kostenanteils Bund auf Grundlage der (von der zuständigen Landesbehörde genehmigten) Nachtragsvereinbarung

über
oberste Landesstraßenbaubehörde

an
Kreuzungsbeteiligte

nachrichtlich

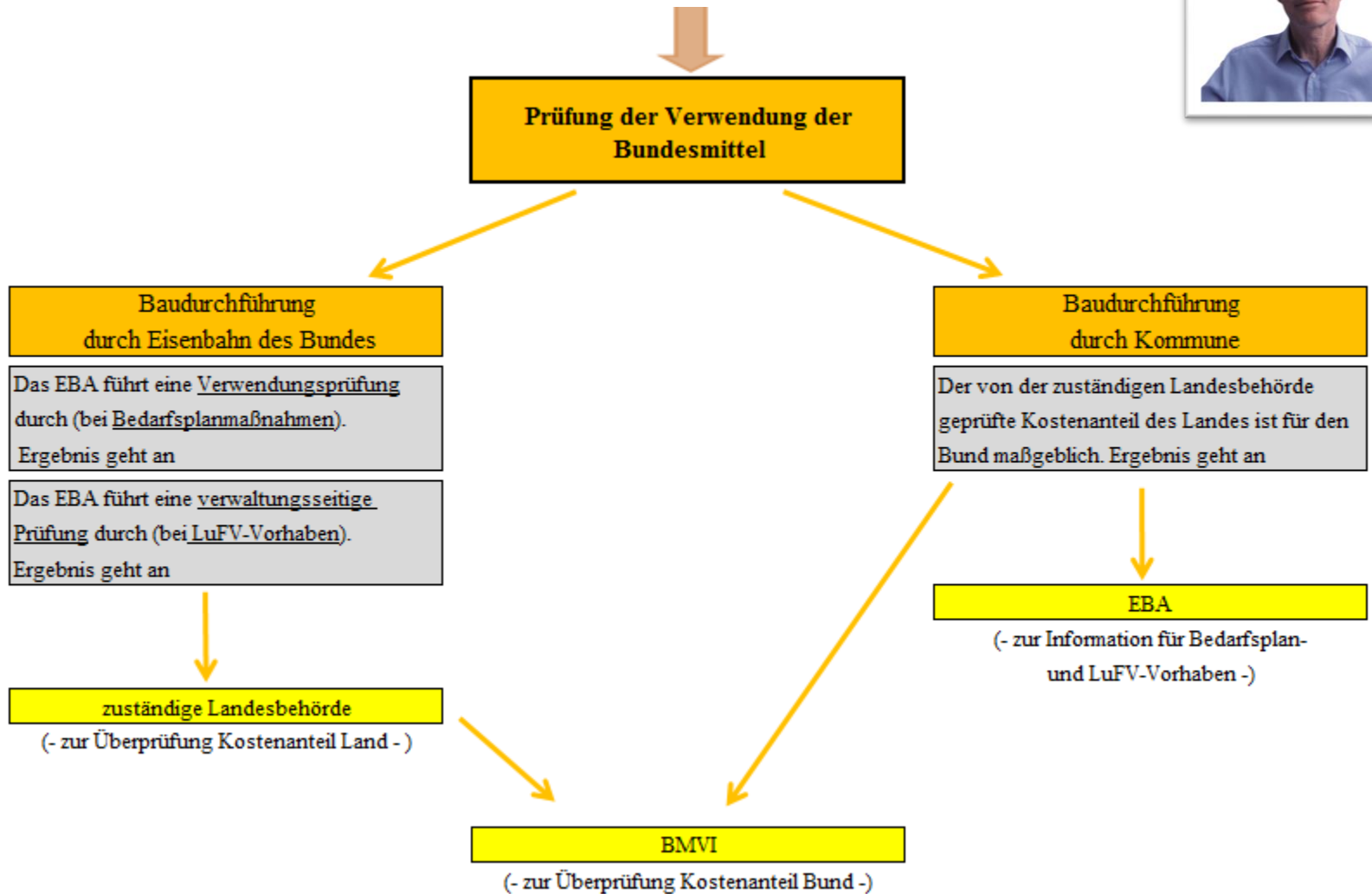
zuständige Landesbehörde

nachrichtlich

EBA
(- für die Verwendungspüfung -)

Auszahlung des Kostenanteils Bund durch die zuständige Landesbehörde

Es gelten die Richtlinien für Planung, Bau- durchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach EKRg.



Ausblick auf geplante Gesetzesänderungen



1. Fest disponierte Änderungen

- a) **Anhebung der Verwaltungskostenpauschale von 10 % auf 20 % (§ 5 der 1. EKrV)**
- b) **Abzug Erlöse gemäß §§ 3, 4 der 1. EKrV von der Kostenmasse (nicht von den Bau- bzw. Grunderwerbskosten)**
- c) **Streichung der Zuschüsse nach § 17 EKrG**
- d) **Anpassung der ABBV an Änderungen der 1. EKrV**

Ausblick auf geplante Gesetzesänderungen



2. Geprüft werden folgende Vorschläge

- a) Änderung § 12 EKrG
 - Verzicht auf Fiktiventwürfe , wenn beide Beteiligte eine Erneuerung veranlassen
 - Verzicht auf Vorteilsausgleich
- b) Änderung von § 14a EKrG
 - Möglichkeit einer Entpflichtung ohne Rückbau
- c) Genehmigungspflicht bei BÜ-Maßnahmen mit Bundesstraßen in Bundesverwaltung
- d) Anpassung der ABBV an Änderungen des EKrG sowie weitere Aktualisierungen

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat: StB 15
Robert- Schumann- Platz 1
53175 Bonn

Ansprechpartner
Hr. Karsten Maas
Ref-StB15@bmvi.bund.de
Tel. (0)228 99 300 5152