Nr. 105 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1989 Sachgebiet 15: Rechtswesen und Gesetzgebung

Bonn, den 17. Mai 1989
StB 17/ E 10/E 14/ 78.10.2 0/19 Va 89

Oberste Straßenbaubehörden der Länder
– außer Berlin –

nachrichtlich:

Deutsche Bundesbahn
– Hauptverwaltung –
Friedrich-Ebert-Anlage 43–45
6000 Frankfurt/M.

Senator für Bau- und Wohnungswesen
Württembergische Straße 6–10
1000 Berlin 31

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände
Lindenallee 13–17
5000 Köln 51

Verband der öffentlichen Verkehrsbetriebe
Kamekestr. 37–39
5000 Köln

Bundesverband Deutscher Eisenbahnen,
Kraftverkehre und Seilbahnen
Hülchrather Str. 17
5000 Köln

Bundesrechnungshof
Berliner Str. 51
6000 Frankfurt/Main

Eisenbahnkreuzungsgesetz vom 14. August 1963 – EKrG –
(BGBl. I S. 681) i. d. Fassung vom 8. März 1971 (BGBl. I S. 337)
– Richtlinien zur Ermittlung und Aufteilung der Kostenmasse bei Kreuzungsmaßnahmen in der Fassung vom 17. 5. 1989

Anlage: 1

I.

Mit ARS 4/1970 (VkBl 1970, S. 232) wurden die Richtlinien zur Ermittlung und Aufteilung der Kostenmasse bei Kreuzungsmaßnahmen eingeführt. Verstärkte Forderungen aus dem Bereich des Umweltschutzes und die Weiterentwicklung des Kreuzungsrechts erfordern Änderungen.

Aus Gründen der besseren Handhabbarkeit und Verwaltungsvereinfachung sind die Änderungen in einer Neufassung der Richtlinien berücksichtigt. Diese Neufassung führe ich hiermit ein **(Anlage).**

Das ARS 4/1970 vom 26. März 1970 hebe ich auf.

Die Richtlinien ergehen im Einvernehmen mit der Deutschen Bundesbahn. Die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn wird ihre Dienststellen mit übereinstimmenden Weisungen versehen.

Ich bitte, die Richtlinien künftig bei Kreuzungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen anzuwenden, und empfehle ihre Beachtung auch bei Kreuzungsmaßnahmen im Zuge anderer Straßen. Wenn eine Vereinbarung zwischen den Kreuzungsbeteiligten abgeschlossen oder eine Anordnung ergangen ist, behält es dabei sein Bewenden.

II.

Zu den Änderungen gegenüber dem ARS Nr. 4/1970 bemerke ich:

1. Zu Absatz 1 Sätze 3 und 4 (alt)

   Der Grundsatz, daß zur Kostenmasse nur die kreuzungsbedingten Kosten gehören, ist im Sinne des EKrG und der 1. EKrV zu interpretieren.

   Ein Verweis auf die Regelungen im Kreuzungsgesetz von 1939 erscheint heute nicht mehr notwendig.

2. Zu Nummer 1 Buchstabe b:

   Die alte Formulierung der Nummer 1 Buchstabe b des ARS Nr. 4/1970 „geländebedingte Verlegung" wird den heutigen Anforderungen nicht in jedem Falle gerecht. Auch Gesichtspunkte des Umweltschutzes können Gründe sein, die die Errichtung eines Kreuzungsbauwerkes an alter Stelle undurchführbar machen. Bei den Beispielen wurde daher auch der Umweltschutz aufgenommen.

   Andererseits soll durch den Hinweis auf den Abwägungsprozeß zum Ausdruck gebracht werden, daß nicht das Vorliegen eines der anliegenden Beispiele zwangsläufig zur Kostenbeteiligung des Kreuzungsbeteiligten an der Verlegung führen muß. Vielmehr ist im Einzelfall eine Abwägung aller sich aus dem Kreuzungsrecht ergebenden Belange vorzunehmen.

Die Formulierung „im Kreuzungsbereich" soll eine Begrenzung in räumlicher Hinsicht deutlich machen.

3. Zu Nummer 1 Buchstabe c:

   Aus den bereits oben zu Nummer 1 Buchstabe b genannten Gründen muß auch die Nummer 1 Buchstabe c angepaßt werden.

   Die Regelung über den möglichen Verzicht von Fiktiventwürfen soll zur Verwaltungsvereinfachung führen. Sie soll den Bearbeiter auf die vereinfachte Abrechnungsmethode hinweisen.

   Die vereinfachten Berechnungen müssen im Einzelfall zwischen den Kreuzungsbeteiligten vereinbart werden. Diese unterliegen selbstverständlich der Prüfung durch den Bund im Rahmen des Genehmigungsverfahrens.

4. Zu den Beispielen:

   Die Erläuterungen der Beispiele werden den Änderungen in der Nr. 1 Buchstabe b und Buchstabe c angepaßt.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

K e i d e l

Anlage zum ARS Nr. 8/1989
vom 17.5. 1989
– StB 17/E 10/E 14/78.10.20/ 19 Va 89

Richtlinien zur Ermittlung und Aufteilung der Kostenmasse bei Kreuzungsmaßnahmen

Der Umfang der Kostenmasse bei der Herstellung neuer Kreuzungen oder bei Maßnahmen an bestehenden Kreuzungen ist in § 1 der 1. EKrV geregelt. Bei der Anwendung dieser Vorschrift ist zu beachten, daß zur Kostenmasse einer Kreuzungsmaßnahme nur die kreuzungsbedingten Aufwendungen gehören. Das ergibt sich aus der Überlegung, daß das EKrG die Rechte und Pflichten der beteiligten Baulastträger aus dem Kreuzungsrechtsverhältnis regelt und nicht allgemeine Fragen der Baulast zum Gegenstand hat. Auf diese Begrenzung weist ferner der Wortlaut des § 3 EKrG hin, nach dem Kreuzungen zu ändern sind, wenn und „soweit" es die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs erfordert.

Der Grundsatz, daß zur Kostenmasse nur die kreuzungsbedingten Aufwendungen gehören, ist jedoch im Sinne des EKrG und der 1. EKrV zu interpretieren. § 1 Abs. 1 der 1. EKrV schließt hinsichtlich der sich kreuzenden Verkehrswege die Aufwendungen für alle verkehrlich notwendigen Maßnahmen in die Kostenmasse ein und stellt nicht auf die Mehraufwendungen ab, die dadurch entstehen, daß die Verkehrswege eine Kreuzung bilden. Der genannte Grundsatz schließt ferner ein, daß zur Kostenmasse nur die Aufwendungen für solche Maßnahmen gehören, für die die Kreuzungsmaßnahme ursächlich ist.

Danach gehören zu den kreuzungsbedingten Kosten

I. die Aufwendungen im Sinne der §§ 3 bis 5 der 1. EKrV (Grunderwerbs-, Bau- und Verwaltungskosten) für alle Maßnahmen in dem Bereich der an der Kreuzung beteiligten Verkehrswege, in dem sich das Vorhandensein der Kreuzung auswirkt,

II. die Aufwendungen für Folgemaßnahmen nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 1. EKrV, die infolge einer Kreuzungsmaßnahme an Anlagen erforderlich werden, die nicht zu den sich kreuzenden Verkehrswegen der Beteiligten gehören.

Die richtige Abgrenzung der Kostenmasse hat vor allem praktische Bedeutung bei Maßnahmen an Bahnübergängen. Hierauf beziehen sich die nachfolgenden Ausführungen in erster Linie.

1. Ersatz eines Bahnüberganges durch eine Überführung.

   a) Mit Beibehaltung der Linienführung der beteiligten Verkehrswege (s. Beispiel 1).

      Kreuzungsbedingt sind alle Aufwendungen nach den §§ 3 bis 5 der 1. EKrV (Grunderwerbs-, Bau- und Verwaltungskosten) für das Bauwerk, die Rampen und Einschnitte, jeweils mit den Gleisen, der Fahrbahn und dem Unterbau in den Abmessungen und der Ausführung, die unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Technik notwendig sind, damit die sich kreuzenden Verkehrswege den Anforderungen der Sicherheit und der Abwicklung des vorhandenen und nach der übersehbaren Verkehrsentwicklung etwa innerhalb der nächsten 10 Jahre nach Fertigstellung der Maßnahme zu erwartenden Verkehrs genügen. Dies gilt auch für den Fall, daß in dem genannten Bereich die Linienführung der beteiligten Verkehrswege geringfügig verbessert wird (z. B. Beseitigung einer S-Kurve). Es sind nur solche Rampenneigungen zu berücksichtigen, die den örtlichen Verhältnissen (Ebene, Gebirge usw.) entsprechen. Üblich sind bei Straßen im Flachland 2. v. H., sonst 4 v. H., bei Eisenbahnen im Flachland 3. v. T., sonst die maßgebende Neigung der Strecke mit Berücksichtigung des Bogenwiderstandes. Sollen im Rahmen der übersehbaren Verkehrsentwicklung über den allgemein zu erwartenden Verkehrszuwachs hinausgehende strukturelle Verkehrssteigerungen auf Grund künftiger Planungen (z. B. Anbindung eines neuen Industriegebietes, zusätzliches S-Bahn-Gleis) berücksichtigt werden, so müssen diese Planungen so konkret sein, daß sie mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit in der übersehbaren Zeit verwirklicht werden. Als Nachweis hierfür kann jedoch – schon wegen der Länge des zu berücksichtigenden Zeitraumes – nicht verlangt werden, daß für solche Planungen bereits festgestellte und genehmigte Pläne vorliegen. Andererseits müssen vage Planungsvorstellungen ausscheiden, damit Fehlinvestitionen vermieden werden.

   b) Mit kreuzungsbedingter Verlegung eines beteiligten Verkehrsweges (s. Beispiel 2).

      Muß die Linienführung geändert werden, weil auf Grund der örtlichen Verhältnisse im Kreuzungsbereich bei objektiver Wertung der abwägungserheblichen Belange eine Verlegung notwendig ist (z. B. wegen topographischer Verhältnisse, schutzwürdiger Bebauung, Umweltschutz), so gehören außer den in Buchstabe a genannten Aufwendungen auch die Aufwendungen zur Kostenmasse, die über den Bereich des Bauwerkes, der Rampen und Einschnitte hinausgehen, und zwar in den Abmessungen und Ausführungen nach Buchstabe a, bis die verlegte Strecke wieder verkehrsgerecht angeschlossen ist.

   c) Mit Verlegung eines beteiligten Verkehrsweges aus anderen Gründen (s. Beispiel 3).

      Soll die Linienführung eines beteiligten Verkehrsweges aus anderen als den in Buchstabe b genannten Gründen geändert werden (z. B. wegen anderer Planungen), obwohl eine Änderung mit geringeren Kosten verkehrsgerecht möglich wäre, so umfaßt die Kostenmasse nur diese geringeren Kosten (vgl. § 1 Abs. 3 der 1. EKrV).

      Auf einen Fiktiv-Entwurf kann verzichtet werden, wenn die kreuzungsbedingten Kosten auf einen abgrenzbaren Teil des Ausführungsentwurfes oder über einen vereinfachten Verteilungsschlüssel einvernehmlich festgelegt werden können.

      Eventuelle Fiktiventwürfe müssen in der Regel nicht der Exaktheit von Ausführungsentwürfen entsprechen.

Aufwendungen für Folgemaßnahmen an Anlagen, die nicht zu den sich kreuzenden Verkehrswegen gehören – § 1 Abs. 1 Nr. 2 der 1. EKrV – (z. B. für die Verlegung von Wasserläufen oder Änderung von einmündenden Straßen) zählen zur Kostenmasse. Werden für diese Anlagen Verbesserungen verlangt (z. B. Verbreiterung, Anlage von Gehwegen), die nicht wegen der Gestaltung der Kreuzungsanlage notwendig sind, so gehören diese Mehrkosten nicht zur Kostenmasse, sondern sind von denjenigen zu tragen, die nach den sonstigen Vorschriften hierfür zuständig sind.

2. Sonstige Änderung oder Ergänzung eines Bahnüberganges.

   a) Kreuzungsbedingt sind alle Aufwendungen nach den §§ 3 bis 5 der 1. EKrV für Maßnahmen (z. B. Verbreiterung, Einbau oder Änderung von technischen Sicherungen) innerhalb des Kreuzungsstückes, das in der Unterhaltungslast der Eisenbahn steht (§ 14 Abs. 2 Nr. 1 EKrG). Das gilt für Eisenbahn- und Straßenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 2 EKrG auch außerhalb des Kreuzungsstückes (z. B. Schranken, Blinklichter, Lichtzeichen, Sichtflächen (Übersicht), Straßenverkehrszeichen und -einrichtungen). Im übrigen sind Aufwendungen für Maßnahmen an einem beteiligten Verkehrs-

weg außerhalb des Kreuzungsstückes nur dann kreuzungsbedingt, wenn sie zur Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs an der Kreuzung erforderlich sind (z. B. Anrückmelder, Signalabhängigkeit der Schranken, Verlegung einer Weiche, um im Kreuzungsstück den Wegfall eines Gleises zu ermöglichen, Änderung der Gradiente, Anlegung einer Abbiegespur zur Vermeidung von Stauungen im Kreuzungsbereich). Für die Ausführung und die Abmessungen gilt Nr. 1 Buchstabe a sinngemäß.

b) Die Kosten der zusätzlichen Anbringung von amtlichen Straßenverkehrs- und Eisenbahnzeichen oder ihrer Änderung sind an sich auch teilungspflichtig. Zur Vereinfachung ist jedoch mit der Deutschen Bundesbahn vereinbart worden, daß an Kreuzungen zwischen Bundesfernstraßen, die an der Kreuzungsstelle in der Baulast des Bundes stehen, und Eisenbahnstrecken der Deutschen Bundesbahn die Kosten für die Aufstellung, Unterhaltung, Erneuerung, Änderung, Ergänzung oder Wiederherstellung von Verkehrszeichen nach der StVO mit Ausnahme der Andreaskreuze der Bund, die entsprechenden Kosten für Andreaskreuze und für Eisenbahnzeichen die Deutsche Bundesbahn allein trägt.

   Die Übernahme dieser Regelung für andere Kreuzungen wird empfohlen.

3. Änderung einer Überführung auf beiderseitiges Verlangen (s. Beispiel 4).

   Gemäß § 12 Nr. 2 EKrG fallen die Kosten für die Änderung einer Überführung beiden Beteiligten zur Last, wenn beide eine Änderung verlangen. Die Kostenmasse ist hierbei im Verhältnis der Kosten zu teilen, die jeder Beteiligte aufwenden müßte, wenn nur die von ihm verlangte Änderung des bestehenden Bauwerks durchgeführt würde.

Beispiele für die Ermittlung und Aufteilung der Kostenmasse bei Kreuzungsänderungen

Beispiel 1: Ersatz eines Bahnüberganges durch eine Überführung mit Beibehaltung der Linienführung der beteiligten Verkehrswege.

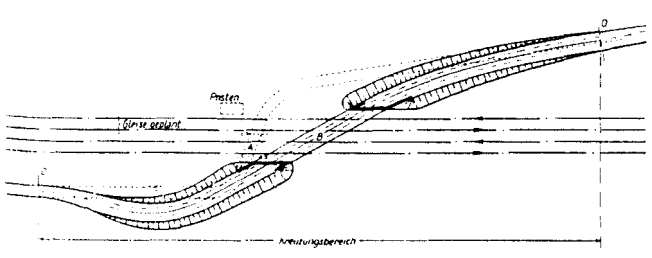
Der Bahnübergang A wird nach § 3 EKrG durch eine Straßenüberführung B ersetzt. Die geringfügige Verlegung des Kreuzungspunktes zur Verbesserung der Straßenführung gilt nicht als „Verlegung" eines Verkehrsweges. Zur Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung wird

a) die Überführung (einschl. der Rampen) breiter als die vorhandene Straße ausgeführt (4 statt bisher 2 Fahrstreifen) und

b) die lichte Weite der Überführung so bemessen, daß auf Grund konkreter Planungen erforderliche weitere zwei Gleise später verlegt werden können.

Zur Kostenmasse gehören alle Aufwendungen (Grunderwerbs-, Bau- und Verwaltungskosten) für das Bauwerk, die Rampen, den Unterbau und die Fahrbahn in neuer Breite (vierstreifig) und tatsächlicher Ausführung innerhalb des Kreuzungsbereiches. Dieser wird begrenzt durch die Punkte C, weil dort der Anschluß an den vorhandenen Straßenzug gefunden wird, und D, weil dort die Rampe – noch innerhalb des vorhandenen Straßenzuges – beginnt. Ferner gehören zur Kostenmasse die Aufwendungen für die Beseitigung der nicht mehr benötigten Anlagen (z. B. Postengebäude, Schrankenanlage, Fahrbahnbelag) einschließlich Wiederherstellung des normalen Schotterbettes für die Gleise.

Beispiel 1

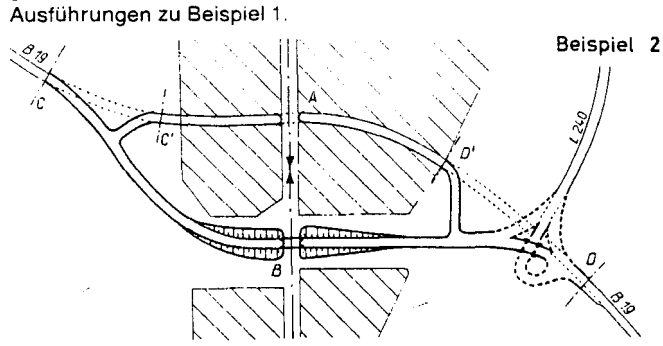


Beispiel 2: Ersatz eines Bahnüberganges durch eine Überführung mit kreuzungsbedingter Verlegung eines Verkehrsweges

Der Bahnübergang A im Zuge der B 19 soll nach § 3 EKrG durch eine Überführung ersetzt werden, die jedoch wegen der engen Bebauung nicht an derselben Stelle errichtet werden kann. Der Kreuzungspunkt muß daher kreuzungsbedingt nach B verlegt werden. Zur Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung wird der neue Straßenzug der B 19 und die Straßenüberführung dem in etwa 10 Jahren zu erwartenden Verkehr entsprechend bemessen. Die Ortsteile beiderseits der Bahn sowie die L 240 müssen an die verlegte B 19 angeschlossen werden, wobei der Anschluß der L 240 aus verkehrstechnischen Gründen höhenfrei ausgebildet wird.

Zur Kostenmasse gehören alle Aufwendungen (Grunderwerbs-, Bau- und Verwaltungskosten) für das Bauwerk, die Rampen, den Unterbau und die Fahrbahn in neuer Breite und tatsächlicher Ausführung in dem durch die Punkte C und D begrenzten Kreuzungsbereich (Anbindung an die vorhandene Straße), einschließlich der Anschlüsse, beginnend bei den Punkten C' und D'. Die höhenfreie Ausbildung des Anschlusses der L 240 an die verlegte B 19 ist nicht durch die Kreuzungsmaßnahme verursacht. Anstelle der hierfür erforderlichen Aufwendungen sind daher nur die Aufwendungen für einen fiktiven verkehrsgerechten höhengleichen Anschluß in die Kostenmasse aufzunehmen. Für die Aufwendungen zur Beseitigung der nicht mehr benötigten Anlagen gelten die Ausführungen zu Beispiel 1.

Beispiel 2

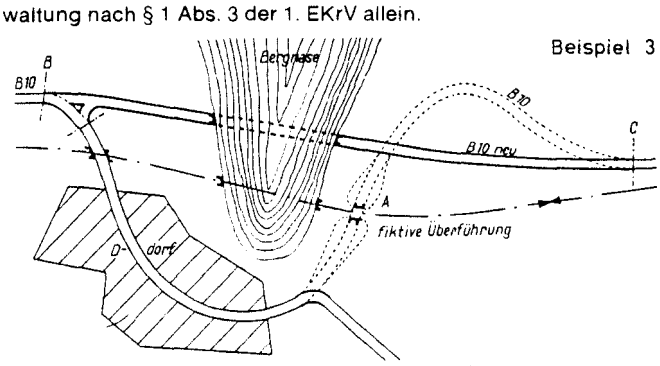


Beispiel 3: Beseitigung eines Bahnüberganges durch eine nicht kreuzungsbedingte Verlegung eines Verkehrsweges.

Der Bahnübergang A im Zuge der B 10 soll nach § 3 EKrG beseitigt werden. Der Ersatz durch eine Überführung an derselben Stelle ist bei objektiver Wertung der abwägungserheblichen Belange gemäß Nummer 1 Buchstabe b möglich. Die Straßenbauverwaltung wünscht jedoch zur Verbesserung der ungünstigen Linienführung der Straße und zur Ausschaltung der engen Ortsdurchfahrt eine (nicht kreuzungsbedingte) Verlegung der B 10 zwischen B und C, wodurch der Bahnübergang ebenfalls beseitigt wird. Diese Verlegung erfordert höhere Aufwendungen als der Ersatz des Bahnüberganges durch eine Überführung an alter Stelle.

Zur Kostenmasse gehören nur die Aufwendungen für den fiktiven Ersatz des Bahnüberganges durch den Bau einer Überführung beim Punkt A einschließlich der Aufwendungen für die Beseitigung der nicht mehr benötigten Anlagen wie im Beispiel 1. Die Mehrkosten für die Verlegung der Straße trägt die Straßenbauverwaltung nach § 1 Abs. 3 der 1. EKrV allein.

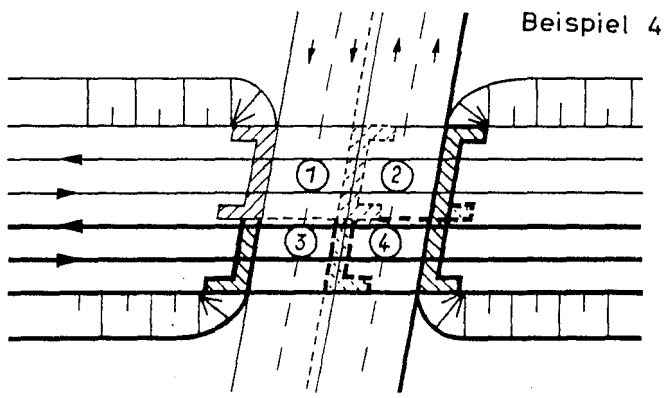
Beispiel 3



Beispiel 4: Änderungen einer Eisenbahnüberführung mit beiderseitigem Verlangen.

Die vorhandene Eisenbahnüberführung (Bauteil 1) soll auf Verlangen der Straßenbehörde wegen der vorgesehenen Verbreiterung der Straße aufgeweitet werden. Hierzu wäre nur der Bauteil 2 erforderlich. Auf Verlangen der Eisenbahn soll zur Überführung weiterer zwei Gleise das Bauwerk verbreitert werden. Hierzu wäre nur der Bauteil 3 erforderlich.

Die Kostenmasse für die tatsächliche Gesamtausführung (Bauteile 1–4) ist in dem Verhältnis auf Straße und Bahn aufzuteilen, in dem die Aufwendungen für eine fiktive Ausführung nur für die Aufweitung (Bauteil 2) zu den Aufwendungen nur für die Verbreiterung (Bauteil 3) stehen. Die fiktiven Ausführungen müssen technisch einwandfrei realisierbar sein. Für die Aufweitung (Bauteil 2) kann – je nach den Umständen des Einzelfalles – der Bau einer zusätzlichen Öffnung unter Beibehaltung des Widerlagers als Pfeiler oder ein neuer Überbau über die Bauteile 1 und 2 in Betracht kommen. Für die Erweiterung (Bauteil 3) ist nur die Verlängerung der Überführung in der bisherigen lichten Weite notwendig. Die Kosten für Bauteil 4 bleiben bei der Ermittlung des Teilungsschlüssels außer Betracht, weil dieser Bauteil nicht benötigt würde, wenn nur der eine oder andere fiktive Entwurf ausgeführt würde.



(VkBl 1989 S. 419)