

Hintergrund wären dann die Bemühungen zur Verkehrscoordination und deren Ergebnisse in den hier betrachteten Volkswirtschaften erneut vergleichend einander gegenüberzustellen.

Summary

In the field of the scientific inquiry of traffic within the Federal Republic of Germany and not only there we meet ardent sympathizers for a free market regulation as to inland goods traffic. Herein one sees the most favorable assumptions for an optimum of economical traffic facilities. The traffic-political formation of a scope of order conforming with the market as well as the restriction on political activities for securing the chosen order make considerable difficulties in first line because of the manifold and varied traffic interests. With regard to such facts the question meets interest, if under planned economy conditions an optimum of distribution of duties between the different kinds of traffic may be facilitated. Within the German Democratic Republic (DDR) and the Soviet Union public property as to the means of production is prevailing, and the coordination of numerous economical activities is centrally regulated by planning commissions of the state. It turns however out that the socialistic shape of production and its high pretensions to the administration to cope with complex economical coordination tasks does not, compared with the free market system, improve the possibilities of forming and securing an order of inland goods traffic being able to safeguard the optimum of economical traffic facilities.

Moreover it is pointed out that a traffic policy which is strictly adjusted to system conceptions runs the risk to exclude alternative activities dealing with the problems. It follows a concised treatise of the consequences which raise there of in relation to traffic policy.

Résumé

Sur le domaine de l'étude scientifique du trafic dans la BRD (République Fédérale de l'Allemagne) et ailleurs il y a des défenseurs d'un ordre de marché libre du trafic marchandises intérieur. On y trouve les conditions les plus favorables d'un service de circulation optimal du point de vue de l'économie politique. La formation trafico-politique d'un cadre d'ordre se conformant aux besoins du marché ainsi qu'une restriction aux activités procédé-politiques dans le but de conserver l'ordre une fois choisi réservent des difficultés énormes dûes surtout aux intérêts multiples et variés du trafic. En face de tels facteurs la question paraît intéressante, si sous des conditions d'une économie planifiée le mode de répartition optimal des tâches entre les systèmes du trafic est facilité. Dans la DDR (République Démocratique de l'Allemagne) et l'Union Soviétique domine la propriété publique aux moyens de production, et la coordination de nombreuses activités économiques est centralement effectuée par la commission de planification. Par contre, il en appert que le système socialiste de production avec ses exigences élevées par rapport aux actions administratives pour la subjugation de tâches complexes de coordination politicoéconomique n'est pas en état d'améliorer les possibilités de former et assurer un ordre de trafic marchandises intérieur tel à garantir un service de trafic optimal du point de vue de l'économie politique en comparaison avec l'ordre d'un marché libre.

En dessus, il devient manifeste qu'une politique de trafic strictement alignée sur des conceptions d'ordre implique le danger d'exclure des activités alternatives correspondant aux problèmes qui se posent. Les conséquences qui en résultent en général en vue de l'activité trafico-politique sont succinctement esquissées.

Offene Fragen zur Kostenverteilung bei Wegekrenzungen mit Anschlußbahnen

VON PROFESSOR DR. DR. WILHELM BÖTTGER, KÖLN

I.

Nach § 1 des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (EKrG) — Bekanntmachung der Fassung vom 21. März 1971, BGBl. I. S. 337 — zählen die Anschlußbahnen zu den Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes, sofern ihre Betriebsmittel auf Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs übergehen können. Straßen im Sinne dieses Gesetzes sind die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze. Kreuzungen sind entweder höhengleich (Bahnübergänge) oder nicht höhengleich (Überführungen). Beteiligt an einer Kreuzung sind einerseits die Unternehmen, die die Baulast des Schienenweges der kreuzenden Eisenbahn tragen, andererseits die Träger der Baulast der kreuzenden Straßen.

Die Verteilung der Kosten bei Neuherstellung von Kreuzungen stützt sich auf das Veranlassungsprinzip. Nach § 11 EKrG hat der Beteiligte, dessen Verkehrsweg neu hinzukommt, die Kosten der Kreuzungsanlage zu tragen. Sofern eine Eisenbahn und eine Straße gleichzeitig neu angelegt werden, tragen die Beteiligten die Kosten der Kreuzungsanlage je zur Hälfte.

§ 14 Abs. 1 Satz 1 EKrG besagt, daß die Anlagen an Kreuzungen, soweit sie Eisenbahnanlagen sind, vom Eisenbahnunternehmer, soweit sie Straßenanlagen sind, vom Straßenbaulastträger kostenpflichtig zu erhalten sind. Eisenbahnüberführungen gehören nach § 14 Abs. 3 EKrG zu den Eisenbahnanlagen, Straßenüberführungen zu den Straßenanlagen. Bei Bahnübergängen gehören zu den Eisenbahnanlagen nach § 14 Abs. 2 EKrG das sowohl dem Eisenbahnverkehr als auch dem Straßenverkehr dienende Kreuzungsstück, begrenzt durch einen Abstand von 2,25 m jeweils von der äußeren Schiene und parallel zu ihr verlaufend, ferner die Schranken, Warnkreuze und Blinklichter sowie andere der Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs dienende Eisenbahnzeichen und -einrichtungen. Zu den Straßenanlagen gehören die Sichtflächen, die Warnzeichen und Merktafeln sowie andere der Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs dienende Straßenverkehrszeichen und -einrichtungen.

Im § 14a — eingefügt durch das Änderungsgesetz zum EKrG vom 8. März 1971 (BGBl. I. S. 167) ist die Kostenverteilung bei Beseitigung von Kreuzungsanlagen geregelt. Bei Einziehung einer Straße oder bei dauernder Betriebseinstellung der Eisenbahn bleiben die Beteiligten wie bisher verpflichtet, die Kreuzungsanlagen auf dem bleibenden Verkehrsweg verkehrssicher und verkehrsabwicklungsfähig zu erhalten. Erfordert aber die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs die Beseitigung von Kreuzungsanlagen, dann tragen die Beteiligten die Kosten je zur Hälfte. Sofern dem Unternehmen einer stillgelegten Eisenbahnstrecke die Erhaltung einer Straßenüberführung obliegt (§ 19 Abs. 1 Satz 4), kann er die Erhaltungspflicht ablösen.

Im übrigen wurden durch das Änderungsgesetz vom 8. März 1971 notwendige Korrekturen vorgenommen. Das Bundesverfassungsgericht hatte durch Beschluß vom 15. Juli 1969

(BVerfG 27, 338) einige Bestimmungen des EKrG, die die Beteiligung der Länder an Kosten für Kreuzungen mit einem Schienenwege der Deutschen Bundesbahn betreffen, teilweise für nichtig erklärt. Es handelt sich um die §§ 5, 9 und 13. § 14 Abs. 1 war nicht Gegenstand des Verfahrens.

Die Kosten, die an einem Bahnübergang entstehen, wenn aus Gründen der Verkehrssicherheit oder der Abwicklung des Verkehrs nach Maßgabe des § 3 EKrG Kreuzungen beseitigt oder verkehrsentlastende Baumaßnahmen an der Kreuzung getroffen werden oder wenn der Bau von Überführungen, die Einrichtung technischer Sicherungsanlagen (Schränken, Lichtsignale) oder die Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen erforderlich sind, tragen die Beteiligten nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 zu je einem Drittel die Kosten. Das letzte Drittel der Kosten trägt bei Kreuzungen mit einem Schienenweg der Deutschen Bundesbahn der Bund, in allen übrigen Fällen das Land (Kreuzungen mit nichtbundeseigenen Eisenbahnen, Anschlußbahnen und Straßenbahnen). Diese Neufassung des § 13 Abs. 1 ist ebenfalls durch das Änderungsgesetz erfolgt. Das BVerfG hatte die frühere Regelung deshalb für verfassungswidrig erklärt, weil den Ländern ein Drittel oder ein Sechstel der Kosten bei der Änderung von Bahnübergängen auferlegt war bei Kreuzungen der Deutschen Bundesbahn mit Landstraßen I. Ordnung bzw. Kommunalstraßen oder sonstigen öffentlichen Straßen. Dies verstieß gegen Art. 104 a GG. Von der Einführung des Veranlassungsprinzips wurde 1971 wiederum bewußt abgesehen, weil die Feststellung meist schwierig ist. Auch sollte der Verordnung (EWG) Nr. 11 § 2/69 des Rates vom 26. Juni 1969 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 156/8 vom 28. Juni 1969) über gemeinsame Regelung für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen entsprochen werden. Nach dem Vorschlag des Bundesrates sollte der Bund auch das letzte Kostendrittel für die Anschlußbahnen übernehmen, die unmittelbar mit einem Schienenweg der Deutschen Bundesbahn in Verbindung stehen, weil in solchen Fällen allein die Bundesbahn die wirtschaftlichen Vorteile habe. Dem hat aber die Bundesregierung mit dem Hinweis auf Art. 104 a Abs. 1 GG — Haushaltsgrundsätze — widersprochen.

II.

Offengeblieben ist die Frage einer Verteilung der durch die Inbetriebhaltung, die laufende Unterhaltung und die Erneuerung der Bahnübergänge entstehenden Lasten. Der vom Verkehrsausschuß des Bundestages während der Gesetzgebungsarbeit gemachte Vorschlag, der die Kostenbeteiligung von Bund und Ländern durch entsprechende Ergänzung des § 14 Abs. 1 vorzunehmen trachtete, scheiterte. Man verblieb bei der überkommenen Auffassung, daß diese Maßnahmen Sache und Kostenpflicht der Eisenbahn seien¹⁾.

Der Rat der Europäischen Gemeinschaften vertritt die Auffassung, daß bei höhengleichen Kreuzungen zwischen Eisenbahnen und Straßen deren Erneuerung, Unterhaltung und Betrieb die beiden Verkehrswegeunternehmen in gleicher Weise angehen und sie daher mit gleichem Gewicht zu belasten sind. Diese Meinung kommt in der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 Art. 4 Abs. 1 d, Art. 5 Abs. 1 i. V. mit Anhang IV des Rates vom 26. Juni 1969 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 156/8 vom 28. Juni 1969) zum Ausdruck. Hiernach hat jeder Staat seinen Eisenbahnunternehmen diejenigen Kosten zu ersetzen, die bei höhengleichen Kreuzungen über die Hälfte der tatsächlichen Aufwendungen hinausgehen.

¹⁾ *Marschall/Bosch*, Eisenbahnkreuzungsgesetz, 2. Auflage, Köln-Berlin-Bonn-München 1970, S. 133.

Nach Art. 3 der Verordnung (EWG) 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 ist die Anwendung der Verordnung auf die sechs einzelstaatlichen Eisenbahnunternehmen beschränkt. Sie ist für andere Eisenbahnunternehmen vorgesehen. Der Bund erstattet der Deutschen Bundesbahn seit mehreren Jahren einen wesentlichen Teil der Kosten für Betrieb und Erhaltung ihrer Bahnübergänge, anfänglich nur für solche mit Bundesstraßen, jetzt aber in Befolgung der Bestimmungen im Anhang IV der EWG-Verordnung 1192/69 vom 25. August 1969 für Bundesbahnübergänge mit *allen* öffentlichen Straßen.

Der Bund leistet auch für die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) Kostenbeiträge in Höhe der Hälfte der aus den Kreuzungen mit Bundesstraßen anfallenden Kosten für die Erhaltung und den Betrieb höhengleicher Übergänge. Bei höhengleichen Kreuzungen mit Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen müssen die NE diese Kosten in vollem Umfang selbst tragen. In einem im Juli 1970 für den Bundesverband Deutscher Eisenbahnen erstatteten Rechtsgutachten über die Ausgleichsansprüche der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in der Bundesrepublik Deutschland kommt Prof. *Werner Weber*, Göttingen, zu dem Resultat, daß eine Änderung des § 14 EKrG durch den Gesetzgeber freiwillig oder aufgrund einer Feststellung seiner Verfassungswidrigkeit notwendig ist, weil die Belastung der NE mit mehr als der Hälfte der Erhaltungs- und Betriebskosten von Anlagen an Bahnübergängen gegen Art. 3 GG verstoße. § 14 Abs. 1 Satz 1 sei verfassungswidrig, sofern den NE nicht der Teil der ihnen darin auferlegten Aufwendungen erstattet wird, der die Hälfte der Kosten übersteigt. Ein Eisenbahnunternehmer, der mehr als die Hälfte der Erhaltungskosten und der Betriebskosten von Anlagen an Bahnübergängen verauslagt, habe mangels einer anderweitigen gleichartigen Erstattungsregelung gegen den jeweils beteiligten Straßenbausträger einen Erstattungsanspruch in entsprechender Höhe.

Einige nichtbundeseigene Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs haben den Anspruch auf Erstattung der Hälfte ihrer aufgewandten Kosten gegenüber ihrem Bundesland gerichtlich geltend gemacht. So haben drei Bahnen gegen das Land Niedersachsen beim Verwaltungsgericht Hannover zwecks Erstattung von Aufwendungen von § 14 EKrG geklagt. Das beklagte Land soll verpflichtet sein, 50% der Unterhaltungs- und Betriebskosten der Kreuzungsanlagen bei höhengleichen Kreuzungen von Landstraßen mit Eisenbahnen zu übernehmen. Andere Bundesländer gewähren ihren öffentlichen Eisenbahnen freiwillig die die Hälfte übersteigenden Kosten.

Das Verfahren wurde durch Beschluß des Gerichts ausgesetzt, um eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts einzuholen, ob die Verteilung der Kosten für die Erhaltung und Inbetriebhaltung der Anlagen von höhengleichen Kreuzungen zwischen Schienenwegen nichtbundeseigener Eisenbahnen und Landstraßen, wie sie in § 14 Abs. 1 und 2 des EKrG in der Fassung vom 21. März 1971 geregelt ist, mit Art. 3 GG vereinbar ist.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat dem Rat am 17. Dezember 1972 — KOM (72) 1517 endg. — vorgeschlagen, die Normalisierung der Kostenverteilung nach VO Nr. 1192/69 auf alle Eisenbahnunternehmen auszudehnen, welche über ein an die Staatsbahn angeschlossenes Netz verfügen und im Wechselverkehr mit ihr Beförderungen für Rechnung Dritter mit entsprechenden Beförderungsdokumenten ausführen oder aber in bestimmten Verkehrsbeziehungen mit der Staatsbahn in direktem Wettbewerb stehen. Der Rat der EWG hat über diesen Antrag noch keinen Beschluß gefaßt. Ob damit in absehbarer Zeit gerechnet werden kann, steht dahin. Jedoch sieht der Entwurf eines Zweiten Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in einem neuen § 6 b Buchstabe C vor, daß den Eisenbahnen Belastungen und Nachteile auszugleichen sind, die sich aus den

Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen ergeben, wenn die Eisenbahnen für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommen. Wenn dies Gesetz wird, kommt es nicht mehr auf die Änderung der EG-Verordnung an. Voraussichtlich erledigt sich dann auch der erwähnte Vorlagebeschluss des Verwaltungsgerichts Hannover an das Bundesverfassungsgericht vom 29. Juni 1973.

Damit bleibt allerdings die Frage einer etwaigen Verfassungswidrigkeit des § 14 Abs. 1 und 2 offen. Für die Bundesregierung besteht nach Ergänzung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes durch die Ausgleichsvorschrift wohl kein Anlaß, das EKrG zu ändern.

III.

Die Anschlußbahnen können dem Gutachten *Weber* insofern zustimmen, als auch sie eine Änderung des § 14 für zweckmäßig halten. Ihre kreuzungsrechtliche Lage ist jedoch eine andere als die der DB und der NE. So gelten nach § 19 Abs. 2 die bisherigen Vereinbarungen, die sich auf Kreuzungen zwischen Straßen und Straßenbahnen, Anschlußbahnen sowie den Anschlußbahnen gleichgestellte Eisenbahnen über die Erhaltung von bestehenden Bahnübergängen und Eisenbahnüberführungen beziehen, weiter fort. Das ist nachteilig für die meisten Anschlußbahnen, bei deren Herstellung öffentliche Wege gekreuzt werden mußten und die stets die ganze Kostenverpflichtung für Unterhaltung und Änderung usw. übernehmen mußten.

Es ist kein Fall bekannt, in welchem ein Bundesland oder der Bund (etwa für einen bundeseigenen Gleisanschluß) einem Anschlußinhaber Kostenanteile vergütet hätte.

Die Meinungen über Zweck und Nutzen eines Bahnüberganges zwischen Eisenbahn und Straße haben sich gewandelt. Bahnübergänge sind dem Eisenbahnverkehr und Straßenverkehr gleichgewichtig dienstbar.

Die Anschlußinhaber begehren eine stärkere Rechtsstellung. Der Entwurf zum Zweiten Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bezieht sich nur auf Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs²⁾. Und auch die Verordnung zur Änderung der EG-Verordnung 1192/69 kann nicht anders aufgefaßt werden, da hiermit die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsarten erreicht werden soll. An dieser Frage haben die Anschlußbahnen keinen entscheidenden Anteil. Zwar gibt es im Kohlenbergbau, in der chemischen Industrie und in der Schwerindustrie für gleiche Verkehrsaufgaben nebeneinander öffentliche Eisenbahnen und Anschlußbahnen. Das führt zu ungleicher Behandlung bei Kostenerstattungen.

Ansonsten aber wird immer noch die Auffassung vertreten, daß die privaten Anschlußbahnen — bei voller Anerkennung ihrer Förderungswürdigkeit — vornehmlich den privaten Zwecken ihrer Eigentümer dienen und die Ordnung ihrer Rechtsverhältnisse dies zu berücksichtigen hat. So gilt zwar die Duldungspflicht des § 4 EKrG hinsichtlich der Anwendung des § 3 EKrG auch für die Anschlußbahnen, solange sie berechtigterweise eine öffentliche Straße benutzen. Sofern aber aufgrund der gesetzlichen Vorschriften über eine öffentlich-rechtliche Sondernutzungserlaubnis die Beseitigung des Bahnüberganges einer privaten Anschlußbahn gefordert werden kann, besteht für die Anwendung des

²⁾ Zu den Anschlußbahnen aber gehören nicht nur Bahnen, über die der Eigentümer lediglich für seine Wirtschaftszwecke Güter empfängt oder ausliefert, sondern auch Bahnen, die vom Eigentümer gewerbmäßig als Frachtführer betrieben werden und Beförderungen nur für Dritte besorgen. Das gilt beispielsweise für nichtöffentliche Eisenbahnen der Häfen.

EKrG keine Möglichkeit mehr. Dem Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen wird auch hier der Vorrang eingeräumt. Gleiches gilt im Hinblick auf die Unterhaltungslast für die Sonderregelung des § 19 Abs. 2 EKrG.

Summary

This article treats the juristic problems of splitting up the expenses for level-crossings and fly-overs between railway-board and fiscus as carriers of the costs for the crossing roads. The legal regulations existing hitherto are critically regarded and proposals for a reform worked out under inclusion of not only the investments but also the expenses for current maintaining and renewal. The deliberations contain the outlooks and prescriptions of the European Community.

Résumé

Cet article s'occupe des problèmes juridiques résultant de la répartition des dépenses pour la construction de passages dénivelés et à niveau entre le chemin de fer et la main public en leur qualité de chargés des frais de construction des routes croissantes. Les dispositions légales existant jusqu'à présent sont soumises à un examen critique et des propositions d'une réforme sont élaborées en y renfermant non seulement les investitions, mais aussi les frais de l'entretien courant et du renouvellement. Les considérations comprennent également les intentions et les prescriptions de la Communauté Européenne.