

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2916

der Abgeordneten Iris Schülzke (BVB/FREIE WÄHLER Gruppe)

Drucksache 6/7105

Kostensteigerungen bei der Umsetzung der Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Fragestellerin: Verschiedene Gemeinden informieren, dass es bei der Umsetzung der Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen, speziell beim Bau der Anlagen erhebliche Kostensteigerungen gibt. Die Gemeinden haben wenig Einfluss auf die Bauausführung, keinen Einfluss auf den Baufortschritt und den Kostenentwicklungen. Die Gemeinde Heideblick ist an den Eisenbahnkreuzungen in Pitschen-Pickel und Walddrehna beteiligt. Für die Eisenbahnkreuzung in Walddrehna wurde am 13.06.2016 eine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung in Höhe von 6,9 Mio. € Gesamtkosten von der Gemeinde unterschrieben. Im Rahmen der Ausführungsplanung kam es zu Änderungen beim Bauwerk mit Kostensteigerung. Durch die DB Netz AG wurde im Juni 2017 der Gemeinde eine neue Kreuzungsvereinbarung mit Gesamtkosten in Höhe von 11,6 Mio € vorgelegt. Die Gemeinde Heideblick bekommt 2017 allgemeine investive Schlüsselzuweisungen in Höhe von 126 TEUR. Unter der Voraussetzung, dass die Gemeinde den erhöhten Fördersatz von 90 v.H. bekommt verbleibt ein Eigenanteil von 1,2 Mio €. Ein weiteres Problem sind die nicht förderfähigen Kosten für Grunderwerb und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen. Diese betragen ca. 20 v.H. der Baukosten, im konkreten Fall rund 2,3 Mio €. Davon hat die Gemeinde 1/3 somit zusätzlich zu tragen, das entspricht 775,8 TEUR. Das bedeutet, wenn die Gemeinde im Idealfall eine Förderung von 100 v.H. der förderfähigen Kosten bekommen würde, wäre der Eigenanteil auf Grund der nicht förderfähigen Kosten 775,8 TEUR.

1. Welche Hilfen können Gemeinden für die stark steigenden Eigenanteilsverpflichtungen in Anspruch nehmen?(Bitte alle konkret benennen)

zu Frage 1: Gemäß Ziffer 4.3 der "Richtlinie des Ministeriums des Innern und für Kommunales zur Gewährung von Zuweisungen zum Ausgleich des besonderen Bedarfs gemäß § 16 Absatz 1 Satz 3 Nr. 1 bis 4 des Brandenburgischen Finanzausgleichsgesetzes an Gemeinden und Landkreise ab dem Jahr 2017 (Richtlinie Besonderer Bedarfsausgleich – RLBBABbgFAG)" vom 10. April 2017, erschienen im Amtsblatt für Brandenburg Nr. 18 vom 10. Mai 2017, können Gemeinden Bedarfszuweisungen als investive Hilfen gewährt werden, die trotz sparsamster Haushalts- und Wirtschaftsführung einen Haushaltsausgleich mittelfristig nicht darstellen können und nicht in der Lage sind, aus eigener Kraft notwendige und unabweisbare Investitionen zu finanzieren bzw. Förderprogramme zu kofinanzieren.

Eingegangen: 31.08.2017 / Ausgegeben: 05.09.2017

2. Welche fachlichen Unterstützungen erhalten die Gemeinden für die Prüfung der Notwendigkeit der Ursachen der Mehrkosten und von wem?

zu Frage 2: Das BMVI prüft selbst bzw. der Landesbetrieb Straßenwesen des Landes Brandenburg prüft im Auftrag des Bundes (je nach Kostenumfang des Vorhabens) grundsätzlich jeden Entwurf einer Kostenvereinbarung, da neben der Bahn auch der Bund an der Finanzierung beteiligt ist. Zuvor hat das Eisenbahnbundesamt bereits die technischen Lösungen geprüft.

3. Ist es rechtens, wenn Kreuzungsvereinbarungen abgeschlossen werden, das Dritte, wie die DB Netz AG, die Gemeinden zu derartigen Mehrkostenbeteiligungen verpflichten können?

zu Frage 3: Die Verpflichtung zur Kostenbeteiligung an Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) ergibt sich bereits aus dem Gesetz selbst (§ 3 EKrG i. V. m. § 13 bzw. § 12 EKrG). Nach § 5 Abs. 1 S. 1 EKrG sollen die Beteiligten über Art, Umfang und Durchführung einer nach § 2 oder § 3 durchzuführenden Maßnahme sowie über die Verteilung der Kosten eine Vereinbarung treffen. Wenn diese nicht zu Stande kommt, beispielsweise weil die Gemeinde sich weigert, kann ein Kreuzungsrechtsverfahren nach § 6 ff. EKrG beantragt werden. Selbst dieses Verfahren muss jedoch nicht zwingend durchgeführt werden. Durch Rechtsprechung ist anerkannt (Urt. BVerwG vom 14.09.1992, Az.: 4C12/90; Urt. VG München vom 05.12.1988, Az.: M 3 K 84.6508), dass es weder des Abschlusses einer Kreuzungsvereinbarung nach § 5 EKrG noch eines Kreuzungsrechtsverfahrens nach § 6 ff. EKrG bedarf, um ein Verwaltungsgerichtsverfahren zu betreiben und so den oder die anderen Kreuzungsbeteiligten zur Tragung der Kosten einer Maßnahme nach EKrG zu verpflichten (siehe EKrG-Richtlinien – Pkt. 6 – 9). Sofern also die Mehrkosten der Kreuzungsmaßnahmen (Kostenerhöhungen) begründet und dokumentiert sind (EKrG-Richtlinien – Pkt. 13 – 15), gibt es rechtliche Möglichkeiten, die Tragung dieser Kosten durchzusetzen.

4. Was passiert, wenn eine Gemeinde keine Kreuzungsvereinbarung unterschreibt, wird die Baumaßnahme dann ausgesetzt oder gibt es andere Folgen?(Bitte erläutern)

zu Frage 4: In diesem Fall gilt hinsichtlich des Bundesdrittels das Verfahren gem. EKrG-Richtlinie 2000, Pkt. II. 6:

6. Nichtzustandekommen einer Vereinbarung

1. Kommt eine Vereinbarung nach § 5 nicht zustande und erhebt ein Beteiligter unmittelbar eine verwaltungsgerichtliche Klage, kann das Kostendrittel des Bundes grundsätzlich dennoch erbracht werden, wenn die Kriterien der §§ 3, 13 vorliegen. In einem derartigen Fall legt der betreibende Beteiligte die Unterlagen einschließlich dem nicht von allen Beteiligten unterzeichneten Entwurf der Vereinbarung entsprechend Nr. 4 Abs. 1 zur Genehmigung bzw. Nr. 4 Abs. 2 zur kreuzungsrechtlichen Prüfung vor. Es ist gesondert darzulegen, aus welchen Gründen die Vereinbarung nicht abgeschlossen werden konnte.

2. In diesen Fällen erfolgt die Bereitstellung und Auszahlung des Kostendrittels des Bundes im Falle der Genehmigung unter dem ausdrücklichen Vorbehalt eines rechtskräftigen Urteils, das der von dem betreibenden Beteiligten zu erhebenden Klage stattgibt.

Das heißt, die Genehmigung der Kreuzungsvereinbarung (bzw. Nachtragsvereinbarung) kann seitens des LS bzw. BMVI (bei Kostenmasse > 3 Mio EUR) erteilt werden, auch wenn die Gemeinde nicht unterzeichnet hat. Das Bundesdrittel kann bis zur genehmigten

Höhe unter Vorbehalt ausgezahlt werden. Das Drittel der Gemeinde muss von dem Vorhabenträger vorfinanziert werden. Die Baumaßnahme wird in solchen Fällen also nicht gestoppt. Das Risiko für den Fall, dass gerichtlich oder per Kreuzungsrechtsverfahren eine Kostenbeteiligung der Gemeinde nicht durchgesetzt wird (siehe 3.), trägt der Vorhabenträger. Dies gilt sowohl bei Nichtzustandekommen einer Vereinbarung generell, als auch bei Nichtunterzeichnung einer Nachtragsvereinbarung; im letzteren Fall jedoch nur für den Kostenanteil, der über die bereits genehmigte Summe hinausgeht.

5. Welche Hilfe bekommen die Gemeinden für den Anteil der nichtförderfähigen Kosten?

zu Frage 5: Auch für die nicht förderfähigen Kosten bestehen die gleichen Möglichkeiten der Unterstützung seitens des Landes Brandenburg, wie sie bereits zu Frage 1 ausgeführt wurden.

6. Ist der Fortbestand der zuständigen Bewilligungsbehörde des Landesbetriebes für Straßenwesen bis zum Zeitpunkt des Vorliegens der Schlussrechnungen gewährleistet? Bisher ist die Bewilligungsstelle bis 2019 vorgesehen, die DB Netz AG hat angekündigt, dass die Schlussrechnungen voraussichtlich erst 2019 vorliegen?

zu Frage 6: Ja.

7. Wer ist dann für die Bewilligungen und Kontrollverfahren zuständig?

zu Frage 7: Siehe Antwort zu Frage 6.