

## **Bericht des Freistaates Bayern**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 21./22. März 2018 in Berlin und  
zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 19./20. April in Nürnberg

### **TOP 5.8 / TOP 5.4**

#### **Elektrifizierung von Bahnstrecken – Dimensionierung von Kreuzungsbauwerken an Bahnstrecken ohne konkrete Festlegungen in Bedarfs- oder Ausbauplänen**

Nach geltendem Eisenbahnkreuzungsrecht hat der Beteiligte, dessen Verkehrsweg neu hinzukommt, die Kosten einer Kreuzungsanlage zu tragen. Hinsichtlich der Kostenmasse ist geregelt, dass hierzu auch die Aufwendungen gehören, die zur Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung auf den sich kreuzenden Verkehrswegen erforderlich sind. Die gleiche Problematik besteht bei der Änderung bestehender Eisenbahnkreuzungen.

Als übersehbare Verkehrsentwicklung wird teilweise ein Zeitraum von etwa zehn Jahren, jedenfalls aber konkrete Festlegungen in Ausbau- oder Bedarfsplänen als Maßstab herangezogen. Andernfalls gehen entsprechende Forderungen nicht zu Lasten des hinzukommenden Kreuzungsbeteiligten. Insofern kann eine potentielle Elektrifizierung von Bahnstrecken oder ein potentieller mehrgleisiger Streckenausbau bzw. Streckenabschnittsausbau, solange sie nicht im „Vordringlichen Bedarf“ des aktuellen Bundesverkehrswegeplans oder in einem anderen Programm verankert ist, grundsätzlich nur dann berücksichtigt werden, wenn die DB AG oder ggf. ein nicht-bundeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen infolge der „überschießenden“ Forderung die dafür erforderlichen Mehrkosten übernimmt. Ähnliches gilt im Übrigen auch für die Änderung von Eisenbahnkreuzungen, also von Überführungen oder von Bahnübergängen. Hier ist die übersehbare Verkehrsentwicklung nicht nur Maßstab für den Umfang der Kostenmasse, sondern auch für kreuzungsrechtliche Anordnungen an sich.

Die gesetzlichen Regelungen haben derzeit zur Folge, dass beim Neubau oder der Änderung von Eisenbahnkreuzungen eine künftig mögliche Elektrifizierung oder eine Mehrgleisigkeit von Bahnstrecken nicht berücksichtigt wird, weil der für die Schieneninfrastruktur zuständige Bund für derartige Maßnahmen keine Mittel zur Verfügung stellt und die DB AG nicht gewillt ist, mit Eigenmitteln gegebenenfalls in Vorleistung zu gehen. Das Problem ergibt sich auch bei den Projekten der neu geschaffenen Kategorie „Potentieller Bedarf“ des BVWP 2030, mit der zwar die grundsätzliche Möglichkeit einer Verankerung im Bedarfsplan Schiene zum Ausdruck gebracht, die endgültige Entscheidung aber erst zu einem späteren Zeitpunkt getroffen wird.

In der Praxis werden demzufolge oft unzureichende lichte Höhen oder Längen der Straßenüberführungen planfestgestellt, durch die sich die Umsetzung einer späteren Elektrifizierung bzw. Mehrgleisigkeit der Bahnstrecke erheblich verkompliziert und verteuert.

Um Fehlinvestitionen der öffentlichen Hand zu vermeiden und Planungssicherheit sowohl für die DB AG als auch für die Straßenbaulastträger herstellen, ist es daher erforderlich, diejenigen Eisenbahnstrecken bzw. Eisenbahnstreckenabschnitte verbindlich festzulegen, für die bis 2040 eine Elektrifizierung bzw. Mehrgleisigkeit in Frage kommt. Dabei müssen über die im Bundesverkehrswegeplan gelisteten Projekte hinaus auch erst später vorgesehene oder in anderen Programmen wie dem im Zusammenhang mit dem „Masterplan Schienengüterverkehr“ angekündigten Elektrifizierungsprogramm des Bundes enthaltene Strecken erfasst werden. Nur dann besteht eine belastbare und in den Planfeststellungsverfahren berücksichtigungsfähige Grundlage für die Berücksichtigung der Elektrifizierung bzw. Mehrgleisigkeit bei der Planung der Straßenüberführungen.

Nachdem das Eisenbahnkreuzungsrecht mit seiner Kostenzuordnung nicht nach Straßenklassen unterscheidet, sind dabei Nachteile für andere Baulastträger (Staatsstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen) unbedingt zu vermeiden.