

Auszug aus dem Rechtsgutachten

„Aktuelle Rechtsfragen des Eisenbahn- und Immissionsschutzrechts im Zusammenhang mit dem Ausbau der Eisenbahnstrecke Emmerich – Oberhausen (Betuwe-Linie)“

für die Städte an der Bahnstrecke Oberhausen-Emmerich
von Prof. Dr. Ennuschat, Konstanz

D. Zwischenresümee zur Finanzierung der Bahnüberführungen

Mit Blick auf die Finanzierung der Bahnüberführungen können folgende Aspekte festgehalten werden:

- Zur Kostentragung hinsichtlich der Bahnüberführungen sieht das Eisenbahnkreuzungsrecht mehrere Möglichkeiten vor: (1) Gem. § 5 Abs. 2 EKrG erklären sich die Kommune, die Deutsche Bahn, Bund oder Land bereit, die Kosten allein zu tragen. (2) Gem. § 5 Abs. 1 S. 1 EKrG treffen die Kommune und die Deutsche Bahn eine Vereinbarung zur Kostenverteilung. (3) Gem. § 13 Abs. 1 S. 1 EKrG tragen Kommune, Bahn und Bund die Kosten zu je einem Drittel.
- Im Rahmen von § 5 Abs. 1 und 2 EKrG wäre eine Abweichung von der Drittelregelung zugunsten der Kommunen möglich. Hierzu sind Deutsche Bahn AG und Bund oder Land aber kraft einfachen Rechts nicht verpflichtet.
- Gegenüber der Drittelregelung des § 13 Abs. 1 S. 1 EKrG werden rechtspolitische Bedenken geäußert, die daran anknüpfen, dass die Kommunen den Anlass zur Beseitigung der Bahnübergänge – den Ausbau der Betuwe-Linie – nicht gesetzt haben, von dem Ausbau nicht profitieren und dennoch mit erheblichen Kosten belastet werden. Eine Verletzung der kommunalen Finanzhoheit ist nicht ausgeschlossen, wird aber nur unter strengen Voraussetzungen bejaht, die nicht ohne weiteres dargelegt werden können. Hinzu kommt, dass das BVerfG trotz Gelegenheit die Verfassungskonformität der Drittelregelung nicht in Zweifel gezogen hat.
- Über Fördertöpfe aufgrund des GVFG bzw. EntflechtG können die Länder, die ihrerseits hierzu Mittel des Bundes erhalten, die Kommunen bei der Bewältigung der Kostenlast aus § 13 Abs. 1 S. 1 EKrG unterstützen. Denkbar wäre auch die Heranziehung oder Schaffung weiterer Fördertöpfe, die aus Bundesmitteln gespeist und durch die Länder verwaltet werden.
- Auf Grundlage des § 17 EKrG kann der Bund u.a. den Kommunen Zuschüsse leisten. Die Verfassungskonformität dieser Regelung ist nicht frei von Bedenken, die aber nicht durchgreifen dürften. Die Verwaltungsvorschriften zu § 17 EKrG sind restriktiv gefasst, könnten aber erweitert werden. Ähnliches gilt für § 5a FStrG, der aber allenfalls in Sonderkonstellationen greift.
- Der Bund könnte gem. § 5 Abs. 2 EKrG sich bereit erklären, die gesamten Kosten der Beseitigung der Bahnübergänge zu tragen. Das Finanzverfassungsrecht und § 7 BHO errichten zwar Hürden, die aber überwindbar sein dürften. Ferner könnte der Bund der Deutschen Bahn AG – evtl. auf Basis des BSchwAG oder des § 17 EKrG – Zuschüsse gewähren, damit diese die Kosten allein trägt. Hierbei sind gemeinschaftsrechtliche Vorgaben zu beachten.
- Der Bund ist zur föderalen Solidarität gegenüber den Kommunen verpflichtet. Wenn der Bund durch sein Handeln – hier: u.a. die Vereinbarung von Warnemünde – den Kommunen im Einzelfall untragbare Finanzlasten aufbürdet, folgt daraus eine Ermessensdirektive bei der Anwendung der vorhandenen Förderinstrumente zugunsten der Kommunen. Der Bund ist dann gehalten, zur Milderung der Belastung beizutragen.

(S. 148/149)