

Richtlinien

Für die Ermittlung und den Nachweis der Aufwendungen für den Betrieb und die Erhaltung höhengleicher Kreuzungen von Straßen, Wegen und Plätzen, auf denen öffentlicher Verkehr stattfindet - ausgenommen Bundesstraßen -, mit Strecken der nicht bundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs (NE-Ausgleichs-Richtlinien)

Runderlass des Ministeriums für Verkehr
- II B 3 – 90-00/81 –

Vom 8. Mai 2018

1

Anwendungsbereich

Die Länder sind nach § 16 Absatz 1 Nummer 3 und Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist, zum Ausgleich von 50 Prozent von den Aufwendungen der nicht bundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs für die Erhaltung und den Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Straßen, Wegen und Plätzen - ausgenommen Bundesstraßen -, auf denen öffentlicher Verkehr stattfindet, mit Strecken dieser Eisenbahnen verpflichtet.

2

Allgemeines

2.1

Für jeden in den Ausgleich einzubeziehenden Bahnübergang sind die jährlichen Aufwendungen nach Maßgabe der unter den Nummern 3 bis 5 aufgeführten Vorgaben zu berechnen. Für die Berechnung der Aufwendungen eines Kalenderjahres ist der tatsächliche Betriebszustand des Bahnübergangs maßgebend. Ändern sich Anschaffungsbeziehungsweise Erstellungswerte im Abrechnungsjahr, ist der Ist-Zustand der Anlage am 30. Juni des Abrechnungsjahres maßgebend.

Hinweise und Erläuterungen zur Anwendung dieser Richtlinien für die Ermittlung und den Nachweis der Aufwendungen für den Betrieb und die Erhaltung höhengleicher Kreuzungen von Straßen, Wegen und Plätzen, auf denen öffentlicher Verkehr stattfindet - ausgenommen Bundesstraßen -, mit Strecken der nicht bundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs zum Ausgleich nach § 16 Absatz 1 Nummer 3 und Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes können bei den jeweils zuständigen Landesbehörden angefordert werden.

2.2

Bei Gemeinschaftsübergängen der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen und einer Eisenbahn des Bundes sind Aufwendungen nur für den der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen zuzuordnenden Teil des Bahnübergangs in das Ausgleichsverfahren einzubeziehen. Dies gilt entsprechend auch bei gemeinsamen Sicherungsanlagen für den Schienen- und Straßenverkehr (zum Beispiel Bahnübergangssteuerungs-Anlagen).

2.3

Ein Ausgleich von Aufwendungen erfolgt nicht

- a) bei höhengleichen Kreuzungen mit Bundesstraßen (ausgleichspflichtig ist der Bund),
- b) wenn ein Dritter verpflichtet ist, die Aufwendungen für einen Bahnübergang zu tragen,
- c) bei neuen Kreuzungen nach § 11 Absatz 1 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), das zuletzt durch Artikel 462 der

Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, bei denen der Veranlasser der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen nach § 15 Absatz 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz die Erhaltungs- und Betriebsaufwendungen zu erstatten hat oder d) wenn die öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen nicht mehr als die Hälfte der Aufwendungen für einen Bahnübergang selbst zu tragen haben. Dabei sind Fahrbahnbefestigung und technische Sicherungsanlagen getrennt zu werten.

3

Berechnung der jährlichen Aufwendungen für höhengleiche Kreuzungen mit Straßen

3.1

Erhaltungsaufwendungen

3.1.1

Erhaltungsaufwand der Fahrbahnbefestigung

3.1.1.1

Der Anschaffungs- beziehungsweise Erstellungswert der Fahrbahnbefestigung wird mit dem nachfolgenden Erhaltungsfaktor multipliziert.

Art der Fahrbahnbefestigung	Erhaltungsfaktor
A Schwarzdecke (Asphalt, Bitumenkies, Teersplitt), Magerbeton, kerngestufte Mineralgemische (Schotter, Kies usw.), Holzbohlen	0,3
P Pflaster, Betonsteine	0,105
B Betonplatten	0,07
S Strail	0,06

Die Anschaffungs- beziehungsweise Erstellungswerte, die die Grundlage für die Berechnung der Aufwendungen darstellen, sind nachzuweisen.

3.1.1.2

Sollten keine geeigneten Anschaffungswerte vorliegen, so kann an deren Stelle ein Pauschalbetrag je Meter Gleis innerhalb der erforderlichen ausgebauten Fahrbahnbreite zugrunde gelegt werden. Die Pauschalwerte betragen:

Art der Fahrbahnbefestigung	Pauschalwert pro Meter
A Schwarzdecke (Asphalt, Bitumenkies, Teersplitt), Magerbeton, kerngestufte Mineralgemische (Schotter, Kies und so weiter), Holzbohlen	204 Euro
P Pflaster, Betonsteine	204 Euro
B Betonplatten	511 Euro
S Strail	511 Euro

3.1.1.3

Die so ermittelten Aufwendungen schließen alle Maßnahmen und Aufwendungen für den Erhalt der Fahrbahnbefestigung ein, so zum Beispiel auch Reinigung, Schneeräumen, Personaleinsatz und Ähnliches.

3.2

Erhaltungsaufwand der Sicherungseinrichtungen

3.2.1

bei Bahnübergängen ohne technische Sicherungseinrichtung (einschließlich Andreaskreuzen, Richtungspfeilen und so weiter):

Art der Sicherungsleistung	Pauschalwert
O ohne technische Sicherung	61 Euro

3.2.2

bei Bahnübergängen mit technischer Sicherungseinrichtung: Anschaffungs- beziehungsweise Erstellungswert der Sicherungseinrichtung multipliziert mit entsprechendem Erhaltungsfaktor.

Art der Sicherungsleistung	Erhaltungsfaktor
L Lichtzeichen-, Blinklichtanlage	0,081
H Halbschrankenanlage	0,081
V Vollschrankenanlage	0,071

Die Anschaffungs- beziehungsweise Erstellungswerte sind mit Rechnungen nachzuweisen.

3.2.3

Bei fehlenden Anschaffungs- beziehungsweise Erstellungswerten ist der tatsächlich angefallene Erhaltungsaufwand nachzuweisen. Die so ermittelten Aufwendungen schließen alle Maßnahmen und Aufwendungen für die betriebsbereite Erhaltung der Sicherungseinrichtungen einschließlich Wartung, Reparaturen, Austausch von Teilen und Ähnliches ein.

4

Betriebsaufwendungen

4.1

Stromkosten der technischen Sicherungseinrichtungen

Anzusetzen sind die tatsächlichen Stromkosten der technischen Sicherungseinrichtungen (ohne Umsatzsteuer) laut der letzten Jahresrechnung des betreffenden Abrechnungsjahres des Versorgungsunternehmens. Sind entsprechende Nachweise für einzelne Bahnübergänge nicht vorhanden, können die Stromkosten anhand von Rechnungen für gleichartige Anlagen anderer Bahnübergänge ermittelt werden. Diese Vorgehensweise ist in den Antragsunterlagen kenntlich zu machen und zu begründen.

4.2

Personalaufwand für die Sicherung von Bahnübergängen

Personalaufwand für die Sicherung von Bahnübergängen ist der anteilige Personalaufwand, der in der Regel bei der Bedienung von Schranken (auch Fernbedienung) und bei Postensicherung anfällt. Für Ermittlung und Nachweis sind die Arbeitszeiten (Stunden) und das der Stellenbewertung entsprechende tarifliche Entgelt der eingesetzten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Grunde zu legen. Für die Sozialleistungen und für die Ausfallzeiten kann ein Pauschalzuschlag von 40 Prozent des Personalaufwandes angesetzt werden.

4.3

Aufwendungen für den Betrieb höhengleicher Kreuzungen mit Feld-, Wald-, Fuß- und Radwegen

Diese Aufwendungen sind mit folgenden Pauschalwerten anzusetzen:

Wegeart der Kreuzung		Pauschalwert
F	Fuß- oder Radweg	51 Euro
U	Unbefestigter Feld- oder Waldweg	255 Euro
W	Befestigter Feld- oder Waldweg	511 Euro

Für die Bewertung als Feld- oder Waldweg ist maßgebend, dass dieser geeignet ist, von mehrspurigen Fahrzeugen befahren zu werden und auch tatsächlich von solchen Fahrzeugen befahren wird. Als Bahnübergänge an befestigten Feld- oder Waldwegen sind solche mit Fahrbahnbefestigungen gemäß 3.1.1 zu werten.

5

Antragsverfahren

5.1

Die öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen sollen für jedes Abrechnungsjahr die Gesamtnachweise der Aufwendungen je Strecke und für das Unternehmen einschließlich der erforderlichen Belege in einfacher Ausfertigung der für die Berechnung zuständigen Landesbehörde bis zum 31. Mai des dem Abrechnungsjahr folgenden Jahres als Ausgleichsantrag vorlegen.

Die technischen Details und sonstige für die Berechnung maßgebenden Merkmale der Bahnübergänge entsprechen dem Ist-Zustand am 30. Juni desjenigen Kalenderjahres, für das die Aufwandsersatzung beantragt wird.

Nachweise über die einzelnen Bahnübergänge nach dem Muster der Anlage 1 sind bei der erstmaligen Antragstellung (neu hinzukommende Bahnübergänge) einzureichen, danach lediglich bei Änderungen (zum Beispiel des Anschaffungs- beziehungsweise Erstellungswerts der Fahrbahnbefestigung oder der Sicherungseinrichtung). Die in das Ausgleichsverfahren einzubeziehenden Bahnübergänge sind mit den auf das Abrechnungsjahr bezogenen, für die Berechnung maßgebenden Merkmalen und Beträgen sowie den berechneten Aufwendungen in der Tabelle nach dem Muster der Anlage 2 darzustellen.

Für die Stromkosten und den Personalaufwand sind jedoch in jedem Jahr jeweils alle Nachweise dem Antrag beizufügen. Auf dem Gesamtnachweis für das Unternehmen sind die Richtigkeit aller Eintragungen, Ausgangswerte und aller Berechnungen sowie die Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen und mit dieser Richtlinie vom Unternehmen zu bestätigen.

5.2

Aus den einzelnen Nachweisen je Bahnübergang sind die Summen der Gesamtaufwendungen getrennt nach Strecken in einen besonderen Gesamtnachweis für das Unternehmen zu übernehmen. Daraus ist der Ausgleichsbetrag mit 50 Prozent (kaufmännisch gerundet) zu berechnen.

5.3

Für die unter 5.1 und 5.2 genannten Nachweise sind die dieser Richtlinie beigefügten Berechnungsblätter zu verwenden (Anlagen 1 bis 3). Die Berechnungsblätter können bei den jeweils zuständigen Landesbehörden angefordert werden.

5.4

Für das laufende Abrechnungsjahr kann ein Abschlag auf den noch festzusetzenden Ausgleichsbetrag in Höhe von bis zu 80 Prozent des endgültigen Ausgleichsbetrages des

Vorjahres festgesetzt werden, wenn nicht ein geringerer endgültiger Ausgleichsbetrag für das laufende Jahr zu erwarten ist.

5.5

Ergibt sich bei einer Nachprüfung der Angaben und Berechnungen, dass ein zu hoher Betrag ausbezahlt wurde, so ist die Überzahlung zurückzuzahlen oder es erfolgt eine Verrechnung mit künftigen Ausgleichszahlungen.

5.6

Die öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen haben der zuständigen Landesbehörde und den durch sie beauftragten Stellen oder Personen alle Auskünfte und Unterlagen für die Überprüfung der Angaben zur Verfügung zu stellen. In begründeten Einzelfällen können Überprüfungen durch Dritte durchgeführt werden, wobei die Kosten zu Lasten der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen gehen. Das Prüfungsrecht des zuständigen Rechnungshofes bleibt hiervon unberührt.

6

Inkrafttreten / Außerkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am 29. Mai 2018 in Kraft und am 29. Mai 2023 außer Kraft.