

Hinweise und Erläuterungen

zu den 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) zum Ausgleich nach § 16 Absatz 1 Nr. 3 und Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)

Zu 2. „Allgemeines“

- 2.1 Die hälftige Erstattung der Aufwendungen an Bahnübergängen ist die einzige öffentlich Finanzhilfe für die Eisenbahninfrastruktur, auf die die nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE) einen Rechtsanspruch haben. Sie ist als Ausgleich zu sehen für Aufwendungen, die auch dem Verkehrsträger Straße zugutekommen.
- 2.2 Die Erstattung ist auf Antrag grundsätzlich allen NE-Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs vorhalten, zu gewähren, ausgenommen die unter 2.3 der Richtlinien genannten Fälle. In diesem Sinne tragen der Bund die Erstattung für höhengleiche Kreuzungen von NE mit Bundesstraßen und die Länder die Erstattung bei Kreuzungen mit allen anderen Straßen, Wegen und Plätzen, auf denen öffentlicher Verkehr stattfindet.
- 2.3 Eisenbahnstrecken bzw. -anlagen im Eigentum der Deutschen Bahn AG, die von NE-Unternehmen gepachtet sind, werden - solange der Pachtvertrag läuft – wie NE-eigene Anlagen behandelt.

Zu 3. „Berechnung der jährlichen Aufwendungen für höhengleiche Kreuzungen mit Straßen“

Dieser Aufwand resultiert aus Maßnahmen, die der Vorhaltung der installierten Anlagen und Einrichtungen im ordnungsgemäßen, betriebsfähigen und sicheren Zustand dienen sollen.

Die Erhaltung umfasst somit:

- laufende Unterhaltung und Wartung einschließlich Inspektion
- Instandsetzung/Reparaturen einschließlich dem Austausch von Teilen
- Maßnahmen wie Reinigung, Schneeräumen und ähnliche.

Der Material- und Personalaufwand für Erhaltungsmaßnahmen wird in diesem Rahmen abgegolten und kann nicht gesondert angesetzt werden.

Die Abgeltung der Aufwendungen für den Betrieb der Sicherheitseinrichtungen an Bahnübergängen einschließlich des hierfür erforderlichen Personalaufwands richtet sich nach Nummer 4 der Richtlinie.

Zu 3.1.1 „Erhaltungsaufwand der Fahrbahnbefestigung“

- 3.1.1.1 Priorität hat die Aufwandsermittlung auf der Basis von nachgewiesenen Anschaffungs-/Erstellungswerten, die mit den Erhaltungs Faktoren zu multiplizieren sind.

Der Ansatz von Pauschalbeträgen zur Berechnung von Anschaffungs-/Herstellungswerten soll nur in Ausnahmefällen wie bei Nicht-Verfügbarkeit dieser Werte angewandt werden. Für die Befestigungsart „Strail“ wurde ein entsprechender Faktor berücksichtigt.

Die nachgewiesenen Anschaffungs-/Herstellungswerte sind - bereinigt um den Vorsteuerabzug und ohne Verwaltungskosten -, ansonsten jedoch in voller Höhe anzusetzen. Eine eventuelle Minderung um Investitionszuschüsse kommt nicht in Betracht, da dann die Aufwandswerte bzw. die Erstattungsbeträge (50 %) für die Erhaltung nicht ausreichen würden.

- 3.1.1.2 Mit Einführung der Richtlinie vom 01.01.2002 ist im Zuge der Straffung und Vereinfachung des Erstattungsverfahrens die bis dahin vorgesehene pauschale Abgeltung des Aufwands für Fahrbahnerschwernis entfallen. Dabei wird unterstellt, dass in der Regel aufwandsträchtige Besonderheiten sich innerhalb der Gesamtzahl der Bahnübergänge eines Unternehmens ausgleichen und damit im Rahmen der Abgeltung gemäß Nummer 3.1.1 der Richtlinie bereits berücksichtigt sind.

Zu 3.2 „Erhaltungsaufwand der Sicherungseinrichtungen“

- 3.2.1 Zur Standard-Ausstattung gehören bei Bahnübergängen aller Sicherungsarten in der Regel auch Andreaskreuze, Richtungspfeile, Pfeiftafeln u. ä. Einrichtungen; sie sind daher im Erhaltungsfaktor berücksichtigt. Besondere bauliche Anlagen bzw. konstruktive Elemente sind bei den Sicherungsarten L, H und V im Anschaffungs-/Herstellungswert zu berücksichtigen. In diesem Rahmen sind Beleuchtungsanlagen nur dort einzubeziehen, wo sie örtlich notwendig sind.
- 3.2.2 Bei den Sicherungsarten L, H und V sind die vollen Anschaffungs-/ Herstellungswerte im Sinne der Ausführungen zu 3.1.1.1 anzusetzen.
- 3.2.3 Falls für die Arten L, H und V Anschaffungs-/Herstellungswerte fehlen (zum Beispiel bei Übernahme oder Pacht von DB AG-Strecken), können die tatsächlich angefallenen Erhaltungsaufwendungen nachgewiesen und abgegolten werden. Bei den Sicherungsarten L, H und V sind die vollen Anschaffungs-/ Herstellungswerte im Sinne der Ausführungen zu 3.1.1.1 anzusetzen.

Zu 4. „Betriebsaufwendungen“

Als Betriebsaufwand von Bahnübergängen können in der Regel die Aufwendungen für den Betrieb der Sicherungseinrichtungen in Form von Stromkosten (4.1) und von speziellen Personalaufwendungen (4.2) angesetzt werden. Alle sonstigen Aufwendungen fallen unter den Erhaltungsaufwand.

Zu 4.1 „Stromkosten der technischen Sicherungseinrichtungen“

Die Stromkosten, die für den Betrieb der technischen Sicherungseinrichtungen anfallen, sind in der Regel durch Verbrauchs- und Abrechnungsbelege nachzuweisen. Hilfsweise können für technisch gleichartige Anlagen Durchschnitts- bzw. vergleichbare Werte angesetzt werden. Die Stromkosten für Beleuchtungsanlagen, soweit diese örtlich notwendig sind - siehe Ausführungen zu 4.2, sind hier ebenfalls einzubeziehen.

Zu 4.2 - Personalaufwand für die Sicherung von Bahnübergängen

Der für die Sicherung von Bahnübergängen entstehende anteilige Personalaufwand kann in Ansatz gebracht werden. In der Regel handelt es sich um den Aufwand für den Personaleinsatz bei der

- Bedienung von Schranken - und ggf. sonstigen Sicherungseinrichtungen

- Postensicherung von technisch nicht gesicherten Bahnübergängen, soweit der Aufwand vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen getragen wird.

Hierunter fällt auch die Fernbedienung und Fernüberwachung (falls erforderlich) von Schrankenanlagen und ggf. sonstigen Sicherungseinrichtungen.

Zur Ermittlung des Personalaufwands sind die dienstplanmäßigen Arbeitsstunden bzw. -tage und das der Stellenbewertung entsprechende tarifliche Entgelt der eingesetzten Mitarbeiter/innen anzusetzen und nachzuweisen. Wenn das Personal für die unter a) genannten Tätigkeiten nur anteilig eingesetzt ist, ist die Arbeitszeit entsprechend anteilig zu berücksichtigen.

Zum Entgelt können Zuschläge für tarifliche Sozialleistungen und für Ausfallzeiten hinzugerechnet werden, entweder in der tatsächlich angefallenen und nachgewiesenen Höhe oder als Zuschläge in Höhe von 40 Prozent ohne besonderen Nachweis.

Zu 4.3 „Aufwendungen für den Betrieb höhengleicher Kreuzungen mit Feld-, Wald- Fuß- und Radwegen“

Für höhengleiche Kreuzungen von Eisenbahnen mit Feld-, Wald-, Fuß- und Radwegen wird der Aufwand mit Pauschalwerten in Ansatz gebracht; ein spezieller Aufwandsnachweis ist hier nicht erforderlich.

Mit diesen Pauschalen sind in der Regel alle Aufwendungen der Erhaltung von Anlagen und Einrichtungen berücksichtigt, u. a. die Ausstattung mit Andreaskreuzen. Dabei wird davon ausgegangen, dass Wege in der Regel nicht mit technischen Sicherungseinrichtungen ausgestattet sind. Wenn dies der Fall ist, sollten sie wie Kreuzungen mit Straßen gemäß dem Verfahren unter 4.1 und 4.2 behandelt werden.

Als befestigte Wege der Wegeart W sind solche mit Fahrbahnbefestigung entsprechend Nr. 3.1.1 der Richtlinie zu werten.

Zu 5. „Antragsverfahren“

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

D. h., dass aufwandswirksame Änderungen an bestehenden Bahnübergängen (z. B. Änderung der Anschaffungs-/Herstellungswerte), die in der zweiten Hälfte des betreffenden Jahres eintreten, erst beim Erstattungsverfahren für das folgende Kalenderjahr berücksichtigt werden können. Bahnübergänge an neu hinzugekommenen Strecken werden ab dem Monat der Inbetriebnahme (mit ZwölfteIn) in der Erstattungsregelung berücksichtigt. Gleiches gilt für neue Bahnübergänge an bestehenden Strecken.

Die Anträge enthalten die Nachweise der Aufwendungen getrennt nach Strecken und für das Unternehmen. Nachweise der Aufwendungen für die einzelnen Bahnübergänge sind vorzuhalten, jedoch nur einzureichen, wenn es sich um neue Übergänge handelt oder bei bestehenden Übergängen Änderungen eingetreten sind. Ansonsten können die Ermittlungen/Nachweise für die einzelnen Übergänge bei den NE-Unternehmen verbleiben - ausgenommen die Nachweise der Stromkosten und des Personalaufwands für den Betrieb der Sicherungseinrichtungen.

Die in den Vorjahren ermittelten Anschaffungs- bzw. Herstellungswerte der Fahrbahnen bzw. der Sicherungseinrichtungen können - soweit keine Änderungen eingetreten sind - in der bereits in den Vorjahren anerkannten Höhe übernommen werden.