



DB-Fachbuch

LESEPROBE!

# Eisenbahnrecht in der Praxis

1. Auflage

Frank Zwanziger

**E** INKLUSIVE  
ONLINE-VERSION  
AUF [BFV-ELOG.DE](http://BFV-ELOG.DE)

**BFV**  
BAHN  
FACHVERLAG

In Kooperation mit:  
**DB Training**  
Learning & Consulting

# 11 Eisenbahnkreuzungsrecht

## 11.1 Einleitung

Bei der Kreuzung zwischen einer (öffentlichen) Straße und einer (öffentlichen) Eisenbahn stellen sich eine Reihe von (Rechts-)Fragen, wie z. B. die der Kostentragung für die Erstellung, Unterhaltung und Änderung solcher Kreuzungen. Zur Regelung dieser Fragen wurde daher 1963 das „Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) – EKrG“<sup>1</sup> erlassen, zum 21. März 1971 neu bekannt gemacht und seither mehrfach geändert.

## 11.2 Begriffe/Definitionen

„**Kreuzungen**“ im Sinne des EKrG liegen nur dann vor, wenn der Verkehrsweg einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn oder einer Anschlussbahn (= nichtöffentliche Eisenbahn, deren Betriebsmittel auf Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs übergehen können) oder die den Anschlussbahnen gleichgestellten Eisenbahnen eine öffentliche Straße, einen öffentlichen Weg oder Platz oder eine Straßenbahn, die nicht im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegt, kreuzt (§ 1 EKrG).

Keine Kreuzung im Sinne des EKrG liegt vor, wenn – bezogen auf die Vertikale – zwischen den beiden Verkehrswegen ein natürlich gewachsener Boden bestehen bleibt und insoweit keine gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich ist (vgl. etwa einen in den Berg getriebenen Eisenbahntunnel und eine auf dem Bergrücken verlaufende Straße, wenn dazwischen eine hinreichende Überdeckung vorhanden ist).

Eine Straße, ein Weg oder ein Platz sind nur dann „**öffentlich**“ im Sinne des EKrG, wenn sie öffentlich-rechtlich gewidmet sind, also nicht nur rein tatsächlich von jedermann benutzt werden, sondern eine öffentlich-rechtliche Widmung besteht. Letzteres bestimmt sich nach den jeweiligen Straßengesetzen, also dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) bzw. entsprechenden Regelungen in den Straßen- und Wegegesetzen der Länder.

Nach dem FStrG und den Straßengesetzen der Länder sind dies in jedem Fall die

- Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundestraßen mit Ortsdurchfahrt),
- Landstraßen (in Bayern und Sachsen als „Staatsstraßen“ bezeichnet),
- Kreisstraßen,
- Gemeindestraßen

und deren Bestandteile.

---

1 Seit 2016 oft auch als „EBKrG“ abgekürzt; hier wird jedoch weiterhin die bewährte Abkürzung „EKrG“ verwendet.

Zu diesen Bestandteilen zählen – neben dem eigentlichen Straßengrund, dem Straßenunterbau, der Fahrbahndecke und den Brücken, Tunnels, Durchlässen, Dämmen, Gräben, Entwässerungsanlagen – z. B. auch die Böschungen, Stützmauern, die Gehwege und Radwege, soweit sie mit einer Fahrbahn in Zusammenhang stehen und mit dieser gleichlaufen (unselbstständige Gehwege und Radwege), und die Nebenanlagen, wie z. B. Lager, Lagerplätze, Ablagerungs- und Entnahmestellen).

Nach einigen Straßengesetzen (z. B. dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz) gehören dazu auch

- öffentliche Feld- und Waldwege (= Straßen, die der Bewirtschaftung von Feld- und Waldgrundstücken dienen),
- beschränkt-öffentliche Wege (= Straßen, die einem beschränkt-öffentlichen Verkehr dienen und eine besondere Zweckbestimmung haben können. Hierzu zählen die Friedhof-, Kirchen- und Schulwege, die Wanderwege, die Geh- und Radwege, soweit diese nicht Bestandteile anderer Straßen sind (selbstständige Geh- und Radwege), sowie die Fußgängerbereiche),
- Eigentümerwege (= Straßen, die von den Grundstückseigentümern in unwiderruflicher Weise einem beschränkten oder unbeschränkten öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt werden und keiner anderen Straßenklasse angehören).

Hier kommt es aber jeweils auf die Regelungen im entsprechenden Landesrecht an.

Nicht als solche „öffentlichen“ Straßen, Wege und Plätze gelten damit solche, auf denen (mit oder ohne Duldung des Eigentümers) lediglich tatsächlich öffentlicher Verkehr stattfindet, die aber nicht hierfür gewidmet sind.

Kreuzungen im o. g. Sinne können entweder höhengleich (als **Bahnübergänge**, § 1 Abs. 2 1. Alternative EKrG) oder nicht höhengleich (als **Überführungen**, § 1 Abs. 2 2. Alternative EKrG) ausgeführt sein.



Abb. 11-1:  
BÜ in Fürth-Vach  
Foto: Frank Zwanziger

**Beteiligte** an solchen Kreuzungen sind die Träger der Baulast der kreuzenden Verkehrswege, § 1 Abs. 6 EKrG, also das Unternehmen, das die Baulast des Schienenwegs der kreuzenden Eisenbahn trägt, und der Träger der Baulast der kreuzenden Straße.

Keine Kreuzungen im Sinne des EKrG sind zudem etwa Leitungsquerungen (Gas-, Wasser-, Abwasser-, Telekommunikationsleitungen oder Leitungen der Energieversorgungsunternehmen). Für diese Kreuzungen bestehen im Bereich der EdB entsprechende (Rahmen-)Richtlinien, die mit den jeweiligen Dachverbänden der Kreuzungspartner abgeschlossen wurden.

Ebenso gilt das EKrG nicht für Kreuzungen mit Wasserstraßen; hierfür gilt § 41 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG).



Abb. 11-2: Kreuzung der Eisenbahn mit dem Rhein-Main-Donau-Kanal bei Fürth-Burgfarrnbach (Kreuzung nach dem WaStrG)

Foto: Frank Zwanziger

Eine „**Überführung**“ ist ein Bauwerk, mit dem ein Verkehrsweg über einen anderen hinweggeführt wird.

Als „**Straßenüberführungen bzw. -brücken**“ werden diejenigen Brücken – z. B. über eine Eisenbahn hinweg – bezeichnet, auf denen der Straßenverkehr stattfindet.

Demgegenüber sind „**Eisenbahnüberführungen bzw. -brücken**“ solche, auf denen die Eisenbahn über einen anderen Verkehrsträger – z. B. über eine Straße – geführt wird.

Die „**Baulast**“ umfasst alle mit dem (Neu-)Bau und der Unterhaltung von öffentlichen Anlagen (hier insbesondere öffentlichen Verkehrswegen) zusammenhängenden Aufgaben.

Wer „Träger der Baulast“ (§ 1 Abs. 6 EKrG) bzw. „Baulastträger“ ist, bestimmt sich für die Straßen im Sinne des EKrG nach den Vorschriften des FStrG bzw. den Straßen- und Wegegesetzen der Länder.

Bei den Eisenbahnen ist dies der Träger der Baulast für den Schienenweg, also das EIU („Betreiber der Schienenwege“), das den konkreten Schienenweg betreibt und hierfür über die erforderliche Genehmigung nach dem AEG verfügt.

## 11.3 Kreuzungsmaßnahmen

### 11.3.1 Herstellen einer neuen Kreuzung

**Neue Kreuzungen** von Eisenbahnen und Straßen, die nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, sind als Überführungen herzustellen (§ 2 Abs. 1 EKrG).

Eine Kreuzung ist dann neu im Sinne von § 2 Abs. 1 EKrG, wenn einer der beiden Verkehrswege oder beide Verkehrswege neu angelegt werden (§ 2 Abs. 3 EKrG).

Die Herstellung einer neuen höhengleichen Kreuzung (also eines BÜ) ist als Ausnahmefall nur zulässig, wenn entweder der kreuzende Weg nach der Beschaffenheit seiner Fahrbahn nicht dazu geeignet und bestimmt ist, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen (§ 2 Abs. 1 EKrG) oder die Anordnungsbehörde eine Ausnahme zulässt (§ 2 Abs. 2 EKrG).

Eine solche Ausnahme wird nur auf Antrag erteilt; sie kann befristet werden.

Zuständige Anordnungsbehörde ist bei Beteiligung einer Eisenbahn des Bundes das BMVI (§ 8 Abs. 1 EKrG), im Übrigen die von der jeweiligen Landesregierung bestimmte Behörde (§ 8 Abs. 2 EKrG).

Die Ausnahme kann – als Ermessensentscheidung, ohne Rechtsanspruch des Antragstellers – insbesondere erteilt werden, wenn auf beiden Verkehrswegen „schwacher Verkehr“ herrscht.

Was darunter zu verstehen ist, wird vom EKrG nicht definiert; Anhaltspunkt dafür ist die Zahl der möglichen Begegnungen. Die Richtzahlen für schwachen Verkehr an Bahnübergängen gemäß § 11 Abs. 13 EBO beziehen sich nur auf den Kraftfahrzeugverkehr und lassen den Fußgänger- und Radverkehr, insbesondere aber auch den Schienenverkehr, außer Betracht.

## 11.3.2 Maßnahmen an bestehenden Kreuzungen

Maßnahmen an bestehenden Kreuzungen können sein:

- Beseitigung der Kreuzung, § 3 Nr. 1 EKrG,
- Baumaßnahmen, die der Verminderung oder Entlastung des Verkehrs an der Kreuzung dienen (z. B. Bau von Ersatzwegen), § 3 Nr. 2 EKrG,
- Ersatz von Bahnübergängen durch den Bau von Überführungen, § 3 Nr. 3 1. Alternative EKrG,
- Einrichtung technischer Sicherungen, insbesondere von Schranken oder Lichtsignalen (z. B. Nachbau von Halbschranken bei Blinklichtanlagen, Einrichtung einer Abhängigkeit zu Signalen usw.), § 3 Nr. 3 2. Alternative EKrG,
- (erstmalige) Herstellung von Sichtflächen, § 3 Nr. 3 3. Alternative EKrG oder
- Änderungen in sonstiger Weise (z. B. Verbreiterung, Erhöhung der Tragkraft), § 3 Nr. 3 4. Alternative EKrG.

Alle diese Maßnahmen sind als solche nach § 3 EKrG nur dann und nur insoweit durchzuführen, als sie wegen der Sicherheit und/oder Abwicklung des (Eisenbahn- und/oder Straßen-)Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erforderlich sind.

Erforderlichkeit im Sinne der Rechtsprechung des BVerwG liegt generell nicht erst bei Unausweichlichkeit vor, sondern wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten<sup>2</sup> ist.

Voraussetzungen dafür, dass eine Änderungsmaßnahme als solche nach § 3 EKrG (mit den Kostenfolgen nach § 12 oder § 13 EKrG) anzusehen ist, ist ihr objektives Erfordernis, um den Verkehr unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung auf einem oder beiden Verkehrswegen (überhaupt oder besser) abwickeln zu können und/oder die Sicherheit des Verkehrs auf einem oder beiden Verkehrswegen zu erhöhen.

Wird eine Änderungsmaßnahme an einer Kreuzung durchgeführt, die nicht wegen der Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs erforderlich ist, sondern aus anderen Gründen durchgeführt wird (z. B. aus Gründen der Rationalisierung), so liegt eine nicht kreuzungsbedingte Maßnahme vor, auf welche das EKrG (insbesondere die Kostenfolge des § 13 EKrG) nicht anwendbar ist.

Maßnahmen, die zugleich aus Gründen der Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs erforderlich sind und bei denen sich gleichzeitig ein Rationalisierungseffekt ergibt, sind nach Auffassung der DB Maßnahmen nach § 3 EKrG. Eine Entscheidung kann hier jedoch nur einzelfallbezogen erfolgen.

---

2 Vgl. allgemein zum Begriff der „Erforderlichkeit“: BVerwG, Urteil vom 7. Juli 1978, Az. IV C 79.76 = BVerwGE 56, 110 ff.

### 11.3.3 Erhaltungsmaßnahmen

Die Anlagen an Kreuzungen, soweit sie Eisenbahnanlagen sind, hat der Eisenbahnunternehmer, soweit sie Straßenanlagen sind, der Träger der Straßenbaulast auf seine Kosten zu erhalten und bei Bahnübergängen auch in Betrieb zu halten (§ 14 Abs. 1 Satz 1 EKrG).

Die Erhaltung umfasst die laufende Unterhaltung und die Erneuerung (§ 14 Abs. 1 Satz 2 EKrG).

Zu den Eisenbahnanlagen gehören dabei insbesondere

- die Eisenbahnüberführungen und Schutzerdungsanlagen (§ 14 Abs. 3 EKrG),
- an Bahnübergängen das sowohl dem Eisenbahnverkehr als auch dem Straßenverkehr dienende Kreuzungsstück, begrenzt durch einen Abstand von 2,25 m von der äußeren Schiene und parallel zu ihr verlaufend, ferner die Schranken, Warnkreuze (Andreaskreuze) und Blinklichter sowie andere der Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs dienende Eisenbahnzeichen und Eisenbahneinrichtungen (§ 14 Abs. 2 Nr. 1 EKrG).

Zu den Straßenanlagen gehören

- die Straßenüberführungen (§ 14 Abs. 3 EKrG),
- an Bahnübergängen die Sichtflächen, die Warnzeichen und Merktafeln (Baken) sowie andere der Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs dienende Straßenverkehrszeichen und -einrichtungen (§ 14 Abs. 2 Nr. 2 EKrG).

Folge dieser Regelung ist etwa, dass die Freihaltung der Sichtflächen an BÜ dem Straßenbaulastträger obliegt.

Kommt jedoch der Straßenbaulastträger dieser Verpflichtung nicht nach, so kann sich die Eisenbahn – schon aufgrund ihrer eigenen Sicherheitspflicht nach § 4 Abs. 1 AEG – nicht durch die Untätigkeit des Straßenbaulastträgers entlasten, da im Falle eines auf fehlende Sicht am BÜ zurückzuführenden Unfalls neben der verschuldensunabhängigen Haftung der Eisenbahn nach dem Haftpflichtgesetz (HaftPflG) auch eine solche wegen eigenen (Mit-)Verschuldens der Eisenbahn in Betracht kommt. Aufgrund der Rechtsprechung des BGH<sup>3</sup> wird man davon ausgehen müssen, dass die Sicherheit am BÜ grundsätzlich beiden Kreuzungspartnern obliegt und der Träger der Schienenbaulast nicht von seinen eigenen Verkehrssicherungspflichten befreit ist:

In Ausübung der Verkehrssicherungspflicht hat der Schienenbaulastträger an nichttechnisch gesicherten BÜ die Verkehrsentwicklung laufend sorgfältig zu überwachen und zu prüfen, ob die Übersicht auf die Bahnstrecke noch gewährleistet ist<sup>4</sup>, für den Fall, dass die

<sup>3</sup> Vgl. BGH, Urteil vom 18. November 1993, Az. III ZR 178/92.

<sup>4</sup> Vgl. OLG Hamm, Urteil vom 27. März 1987, Az. 9 U 234/78 = VersR 1982, 557.

Übersicht nicht gewährleistet ist, beim Straßenbaulastträger oder dessen Aufsichtsbehörde vorstellig zu werden und notfalls eigene Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen.<sup>5</sup>

Für den Fall, dass eine Straße eingezogen oder der Betrieb einer Eisenbahn dauernd eingestellt wird, bleiben die schon bisher zur Erhaltung und Inbetriebhaltung verpflichteten Beteiligten weiterhin verpflichtet, die Kreuzungsanlagen zu unterhalten und in Betrieb zu halten. Die Anlagen sind jedoch nur noch in dem Umfang zu unterhalten und in Betrieb zu halten, wie es die Sicherheit und/oder Abwicklung des Verkehrs auf dem bleibenden Verkehrsweg erfordert (§ 14a Abs. 1 EKrG).

Die Verpflichtungen nach § 14a EKrG können nach der einschlägigen Rechtsprechung grundsätzlich nicht auf einen Dritten vertraglich übertragen werden, jedenfalls nicht ohne ausdrückliche Zustimmung des anderen Kreuzungspartners.<sup>6</sup>

Im Falle der Veräußerung von Grundstücken (im Rahmen der Veräußerung einer ganzen Strecke), auf denen sich auch Eisenbahnüberführungen befinden, ist zu beachten, dass dem Kreuzungspartner – also dem jeweiligen Straßenbaulastträger – nach § 14a Abs. 4 EKrG ein gesetzlicher Anspruch auf Eigentumsübertragung an den Grundstücken zusteht, die schon bisher von ihm benutzt worden sind oder die er für die Verbesserung seines bleibenden Verkehrswegs benötigt. Im Falle der Veräußerung von Strecken ist daher stets der Kreuzungspartner zu beteiligen.

### **11.3.4 Beseitigungsmaßnahmen**

Nach § 14a Abs. 2 EKrG sind Kreuzungsanlagen zu beseitigen, soweit und sobald es die Sicherheit und/oder Abwicklung des Verkehrs auf dem bleibenden Verkehrsweg erfordert.

Soweit die Kreuzungsanlagen beseitigt sind, erlöschen die Verpflichtungen des weichenden Beteiligten nach § 14 a Abs. 1 EKrG (§ 14 a Abs. 3 EKrG).

## **11.4 Kosten**

### **11.4.1 Herstellung einer neuen Kreuzung (§ 11 EKrG)**

Die Kosten für die Herstellung einer neuen Kreuzung trägt derjenige Beteiligte, dessen Verkehrsweg neu hinzukommt (§ 11 Abs. 1 EKrG: Veranlassungsprinzip).

Werden eine Eisenbahn und eine Straße gleichzeitig neu hergestellt, so haben die Beteiligten die Kosten je zur Hälfte zu tragen (§ 11 Abs. 2 EKrG: Äquivalenzprinzip).

---

5 Vgl. BGH a.a.O. und OLG Hamm a.a.O.

6 Vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 13. Februar 1997, Az. 1 A 13249/95.

## 11.4.2 Maßnahmen an einem BÜ (§ 13 EKrG)

Wird an einem BÜ eine Maßnahme nach § 3 EKrG (Stichwort: „Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs“) durchgeführt, so tragen die Beteiligten grundsätzlich je ein Drittel der Kosten. Das letzte Drittel trägt bei Kreuzungen mit einem Schienenweg der Eisenbahn des Bundes der Bund, in allen sonstigen Fällen das Land (§ 13 EKrG).

Bei Kreuzungen einer Eisenbahn des Bundes mit einer kommunalen Straße trägt der Bund die Hälfte, die Eisenbahn des Bundes ein Drittel und das Land, in dem die Kreuzung liegt, ein Sechstel der Kosten. In Berlin und Hamburg gelten alle öffentlichen Straßen, die nicht in der Baulast des Bundes stehen, als kommunale Straßen (§ 13 Abs. 2 EKrG in der Fassung vom 3. März 2020).

Wird an einem BÜ ohne dessen Änderung eine Entlastungsmaßnahme (§ 3 Nr. 2 EKrG) durchgeführt, durch die sich die sonst notwendige Änderung des BÜ erübrigt, so gehören zur teilungsfähigen Kostenmasse nur die Kosten, die sich bei Vornahme der ersparten Änderung ergeben würden. Die übrigen Kosten trägt derjenige Beteiligte allein, an dessen Verkehrsweg die Baumaßnahme durchgeführt wird.

## 11.4.3 Maßnahmen an einer Überführung (§ 12 EKrG)<sup>7</sup>

Hier hat die Kosten derjenige Beteiligte zu tragen, der die Änderung verlangt oder sie im Falle einer Anordnung hätte verlangen müssen. Vorteile, die dem anderen Beteiligten durch die Änderung entstehen, sind auszugleichen (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 EKrG).

Haben beide Beteiligte Änderungen verlangt oder hätten diese verlangen müssen, so tragen sie grundsätzlich die Gesamtkosten in dem Verhältnis, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden. Hierzu werden grundsätzlich zwei Fiktivkostenentwürfe erstellt (jeweils einer für die Kosten der Maßnahme nur eines der beiden Beteiligten, ohne Berücksichtigung auch der Maßnahme des anderen Beteiligten), die dann den Kostenteilungsschlüssel für die tatsächlichen Gesamtkosten bilden (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG). Es findet ein Vorteilsausgleich entsprechend § 12 Abs. 1 Nr. 1 EKrG statt.

Nach § 12 Abs. 2 EKrG werden allerdings die Kosten ohne Vorteilsausgleich hälftig geteilt, wenn die Überführung der Kreuzung einer Eisenbahn des Bundes mit einer Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes dient und beide Beteiligten eine Änderung verlangen, die die Erneuerung der Überführung zur Folge hat, oder sie im Fall einer Anordnung eine solche Änderung hätten verlangen müssen.

Ein Verlangen oder Verlangenen müssen im Sinne von § 12 EKrG liegt vor, wenn für das Verlangte oder für das Verlangenen müssen die Voraussetzungen des § 3 EKrG erfüllt sind.

---

<sup>7</sup> § 12 EKrG in der Fassung des 9. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften vom 31. Mai 2021, BGBl. I S. 1221.

Ein Verlangenmüssen des anderen Kreuzungsbeteiligten ist nach Ansicht des BVerwG<sup>8</sup> immer dann gegeben, wenn er bei eigener Durchführung der Maßnahme die Änderung seines Verkehrswegs zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Baulast seinerseits, z. B. aus Gründen der Sicherheit (EBO, GUV-V, Gründe der Statik usw.) gemäß § 3 EKrG, hätte verlangen müssen.

#### **11.4.4 Erneuerung und gleichzeitige Änderung**

Treffen die Erneuerung eines Überführungsbauwerks (§ 14 EKrG) und ein diese Maßnahme überholendes Verlangen des anderen Kreuzungsbeteiligten zusammen, so trägt der Kreuzungsbeteiligte, der die Änderung verlangt, auch die Änderungskosten gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 1 EKrG.

Die Erneuerung durch den Träger der Erhaltungslast ist kein Verlangen im Sinne von § 12 EKrG. Sie findet aber regelmäßig im „Vorteilsausgleich“ ihren Niederschlag.

#### **11.4.5 Kostentragung bei Erhaltungsmaßnahmen (§§ 14, 15, 12 EKrG)**

Die Erhaltungskosten trägt derjenige Beteiligte, der nach § 14 EKrG die Erhaltungslast hat. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die durch die Herstellung bzw. Änderung der Kreuzung verursachten Erhaltungs(mehr)kosten und/oder Vorteile evtl. dem anderen Beteiligten zu erstatten bzw. abzulösen sind.

Falls eine Ablösung der Erhaltungs(mehr)kosten bzw. der Vorteile vorgesehen ist, wird der Ablösebetrag mithilfe der Ablösungsrichtlinien des Bundes<sup>9</sup> ermittelt.

#### **11.4.6 Kostentragung bei Beseitigungsmaßnahmen (§ 14a EKrG)<sup>10</sup>**

Tritt die Beseitigungspflicht ein (siehe oben 11.3.4), so sind die anfallenden Kosten der Beseitigung von den Beteiligten je zur Hälfte zu tragen (§ 14a Abs. 2 Satz 2 EKrG).

Kosten für Maßnahmen, die über die Beseitigungsmaßnahmen hinaus für den bleibenden Verkehrsweg zu treffen sind (z. B. Verlegung der Trasse, Verbreiterung der Fahrbahn, verbesserter Unterbau etc.), sind vom Baulastträger des bleibenden Verkehrswegs zu tragen (§ 14a Abs. 2 Satz 3 EKrG).

---

8 Vgl. BVerwG, Urteil vom 28. Februar 1975, Az. IV 37.72 = BayVBl 76, 375.

9 Vgl. Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz.

10 § 14a EKrG in der Fassung des 9. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften vom 31. Mai 2021, BGBl. I S. 1221.

Die Verpflichtungen gemäß § 14a Abs. 1 und 2 EKrG kann der weichende Beteiligte vertraglich auf den bleibenden Beteiligten gegen Erstattung der Rückbaukosten übertragen (§ 14a Abs. 3 EKrG).

### **11.4.7 Kostenermittlung**

Bei Maßnahmen nach §§ 2, 3 EKrG (also Neuherstellung oder Änderung der Kreuzung) sind die Kosten nach der „Verordnung über die Kosten von Maßnahmen nach dem EKrG (1. Eisenbahnkreuzungsverordnung – 1. EKrV)“ zu ermitteln, § 1 Abs. 1 der 1. EKrV.

Die 1. EKrV gilt gemäß § 16 EKrG und § 1 Abs. 1 der 1. EKrV nur für die Kostenermittlung bei Maßnahmen nach §§ 2, 3 EKrG. Es bestehen allerdings keine Bedenken, wenn aus Gründen der Praktikabilität auch im Falle des § 14 a EKrG die (teilweise) Anwendung der 1. EKrV vereinbart wird.

## **11.5 Kreuzungsvereinbarungen**

Über Art, Umfang und Durchführung der nach § 2 oder § 3 EKrG durchzuführenden Maßnahmen sowie über die Verteilung der Kosten sollen die Beteiligten eine Kreuzungsvereinbarung abschließen (§ 5 EKrG).

Die Verwendung des Wortes „sollen“ bedeutet – hier und generell – dass die jeweilige Vorschrift im Regelfall befolgt werden muss, wenn nicht besondere Umstände ein Abweichen von der Regel rechtfertigen.<sup>11</sup>

Bei einer Kostenbeteiligung des Bundes nach § 13 EKrG bedarf die Vereinbarung grundsätzlich der Genehmigung des Bundes.

Als Grundlage für den Abschluss der Vereinbarungen sind die vom BMVI veröffentlichten und bereitgestellten Mustervereinbarungen zu verwenden. Abweichungen von den Mustervereinbarungen sind nur aus zwingenden, aktenkundig zu machenden Gründen zulässig.

Über Maßnahmen außerhalb des EKrG sind grundsätzlich „freie Vereinbarungen“ abzuschließen.

Werden Maßnahmen außerhalb des EKrG im untrennbaren Zusammenhang mit solchen nach dem EKrG durchgeführt, so sind die o. g. Mustervereinbarungen nach dem EKrG zu verwenden (nicht kreuzungsbedingte Kosten).

---

11 Vgl. BVerwG, Urteil vom 25. Juni 1975 = BVerwGE 49,16.

Das DB-Fachbuch „Eisenbahnrecht in der Praxis“ stellt eine Einführung in die wesentlichen gesetzlichen Vorgaben beim Bau und Betrieb einer Eisenbahn dar. Zu den Schwerpunkten des Buches gehören die eisenbahnrechtliche Planfeststellung, die für den Bau und Betrieb erforderlichen weiteren Genehmigungen und ein Überblick über die Eisenbahnaufsicht. Daneben wird auf Rechtsfragen der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb (inkl. Sicherheitsmanagement), das Eisenbahnkreuzungsrecht und das eisenbahnspezifische Umweltrecht eingegangen. Eine Einführung in das Allgemeine Verwaltungsrecht rundet den Einstieg in das Eisenbahnrecht ab.

Anhand von Beispielen aus der Praxis werden Rechtsvorschriften und Verfahrensweisen erläutert. Wiederholungsfragen helfen dabei, das Eisenbahnrecht zu verstehen.

„Eisenbahnrecht in der Praxis“ richtet sich sowohl an Mitarbeiter der Eisenbahnunternehmen, wie Führungskräfte, Ingenieure im Systemverbund oder Beschäftigte in der Instandhaltung, als auch an Lehrende und Studierende. Es ist ein praktischer Helfer für juristische Laien.

**LESEPROBE!**



**Inklusive Online-Version**

Der Inhalt des Buches steht online auf der Plattform BVF ELog zur Verfügung.  
Weitere Informationen auf [www.bfv-elog.de](http://www.bfv-elog.de).

**Bahn Fachverlag**

[www.bahn-fachverlag.de](http://www.bahn-fachverlag.de)

**ISBN 978-3-943214-31-4**

