Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

VBK
03. JUNI 2019

GL	V-IMS	V-SP	V-IR	V-UE	V-IT
V1	V2	V3	V4	V5	V6
FB	IH	FM	TI	KO	EM
BA	FA	[illegible]	CO	HR	VT
PQ	PL	[illegible]	[illegible]	RA	WT
LF					

Sp 03/06/2019

Ministerium für Verkehr
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

VBK Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH
V2-PL1
Tullastraße 71
76131 Karlsruhe

Stuttgart 31. Mai 2019
Name Karl Strang
Durchwahl +49 (0)711 231-5738
E-Mail karl.strang@vm.bwl.de
Aktenzeichen 34-3826.1/82
(Bitte bei Antwort angeben!)

nachrichtlich:
Regierungspräsidium Stuttgart
Technische Aufsichtsbehörde
für Straßenbahnen (TAB)
Industriestraße 5
70565 Stuttgart

Kassenzeichen
Bei Zahlung bitte stets angeben

1681390004475

Abteilung 2, Referat 21
Im Hause

Errichtung eines neuen Bahnübergangs an der Straßenbahnstrecke 11100, Haltestelle Thomas-Mann-Straße; Genehmigung einer Ausnahme von § 2 Abs. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)
Ihr Antrag vom 23.01.2019

Anlagen
Zahlschein

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Ihrem Schreiben vom 23.01.2019 beantragen Sie die Genehmigung einer Ausnahme gemäß § 2 Abs. 2 EKrG von der Bestimmung des § 2 Abs. 1 EKrG zwecks Errichtung einer neuen höhengleichen Kreuzung (Bahnübergang) mit der Verlängerung der August-Dosenbach-Straße an der Haltestelle Thomas-Mann-Straße in Karlsruhe-Daxlanden.

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten nach der DSGVO finden sich auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr unter „Service" / „Datenschutz". Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.

Dorotheenstr. 8 • 70173 Stuttgart (VVS: Charlottenplatz) • Behindertengerechte Parkplätze vorhanden
Telefon 0711 231-5830 • Telefax 0711 231-5899 • poststelle@vm.bwl.de-mail.de
www.vm.baden-wuerttemberg.de • www.service-bw.de

Auf Ihren Antrag ergeht folgender

Bescheid:

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg genehmigt eine Ausnahme gemäß § 2 Abs. 2 EKrG von den Bestimmungen des § 2 Abs. 1 EKrG. Der geplante höhengleiche Bahnübergang zwischen der Straßenbahnstrecke 11100 und der verlängerten August-Dosenbach-Straße an der Haltestelle Thomas-Mann-Straße in Karlsruhe-Daxlanden darf in der im Antrag vom 23.01.2019 dargestellten Form errichtet werden.

Die vorstehende Entscheidung ist mit folgenden Nebenbestimmungen verbunden:

1. Der Bahnübergang ist gemäß § 20 Abs. 5 BOStrab technisch zu sichern.
2. Die Anrückgeschwindigkeit im Straßenverkehr darf höchstens 50 km/h und im Schienenverkehr höchstens 40 km/h betragen.
3. Das am Bahnübergang anfallende Oberflächenwasser ist zu sammeln und abzuleiten. Werden im Bereich der Kreuzung Rillenschienen verwendet, so sind diese zu entwässern.
4. Die höhengleiche Kreuzung ist so herzustellen und zu unterhalten, dass der Übergang (Gleiseindeckung) jederzeit für den allgemeinen Fahrzeugverkehr stoßfrei befahrbar ist. Hierzu ist der Übergangsbereich mit einem zugelassenen Belagsystem auszurüsten.
5. Der Bahnübergang ist in eine vorgesehene Straßenbeleuchtung einzubeziehen.
6. Ausführungsdetails des Bahnübergangs, insbesondere der technischen Sicherung, sind nach näherer Maßgabe von Bestimmungen der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen (TAB) im Rahmen ihrer Prüf-, Aufsichts- und Genehmigungsbefugnisse gemäß §§ 2, 60ff. BOStrab auszuführen.

Begründung:

Am Ortsrand des Stadtteils Daxlanden ist zu beiden Seiten der Straßenbahnstrecke 11100 die Errichtung eines Wohngebiets geplant. Die Erschließung der beiden Teilbereiche erfolgt über die Straßenzüge Gerhart-Hauptmann-Straße und August-Dosenbach-Straße. Dabei soll der östliche Teilbereich mittels einer zu schaffenden Verlängerung der heute westlich der Straßenbahnstrecke endenden August-Dosenbach-Straße erschlossen werden. Um diese Verlängerung zu realisieren, ist die Kreuzung der Straßenbahnstrecke an der bestehenden Haltestelle Thomas-Mann-Straße erforderlich.

Straßen im Sinne des EKrG sind die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze (§ 1 Abs. 4 EKrG). Die heute bestehende August-Dosenbach-Straße ist eine gewidmete Gemeindestraße. Das EKrG ist damit anwendbar.

Die Straßenbahnstrecke 11100 liegt im räumlichen Umfeld des zu errichtenden Bahnübergangs nicht im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße. Sie ist daher gemäß § 1 Abs. 5 EKrG wie eine Eisenbahn zu behandeln.

Zurzeit befindet sich an der Haltestelle Thomas-Mann-Straße eine höhengleiche Querung eines Fußwegs. Diese Querung soll im Zuge der geplanten Verlängerung der August-Dosenbach-Straße zu einer kraftfahrzeugfähigen Straße ausgebaut werden. Gemäß § 2 Abs. 1 EKrG sind neue Kreuzungen zwischen Eisenbahnen und Straßen, die geeignet und dazu bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, als Überführungen herzustellen. Gemäß § 2 Abs. 2 kann die Anordnungsbehörde in Einzelfällen Ausnahmen zulassen.

Eine solche Ausnahme ist hier gerechtfertigt. Die Kreuzungssituation befindet sich in einem locker, doch zusammenhängend bebauten Umfeld. Im Zuge der Verlängerung ist östlich des Bahnübergangs ein Wendeplatz vorgesehen, an den verschiedene Zufahrten für Tiefgaragen anschließen sollen. Im Kreuzungsbereich sollen weiterhin die beiden Bahnsteige der Straßenbahnhaltestelle angeordnet werden.

Weder für den Straßen- noch für den Schienenverkehr stehen die erforderlichen Entwicklungslängen zur Verfügung, um eine höhenfreie Kreuzung zu erstellen. Eine

Hoch- oder Tieflage des Bahnkörpers würde darüber hinaus auch für die Haltestelle realisiert werden müssen. In Anbetracht der Kreuzung mit einer Sackgasse ohne Verbindungsfunktion, die lediglich mehrere Anliegerwege erschließt, erscheinen sowohl der bauliche Aufwand als auch die Kosten einer höhenfreien Kreuzung unangemessen.

Damit ist die geplante Herstellung einer höhengleichen Kreuzung (Bahnübergang) insgesamt genehmigungsfähig, durch geeignete Nebenbestimmungen wird die gleiche Sicherheit wie bei einer höhenfreien Kreuzung (Über-/Unterführung) erreicht.

Zu den Nebenbestimmungen:

Zu 1.:
Gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 EKrG kann im Zusammenhang mit der Zulassung einer Ausnahme auch angeordnet werden, welche Sicherungsmaßnahmen an der Kreuzung mindestens zu treffen sind.

Gemäß § 50 Abs. 3 BOStrab müssen Bahnübergänge über unabhängige Bahnkörper mit Vorrang für die Straßenbahn technisch gesichert sein, wenn der Bahnübergang innerhalb eines Tages in der Regel von mehr als 100 Kraftfahrzeugen überquert wird. Gemäß § 19 Abs. 1 Nr. 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) haben Schienenfahrzeuge auf Bahnübergängen mit Andreaskreuz (Zeichen 201 StVO) Vorrang; die Aufstellung dieses Zeichens ist vorgesehen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 8).

Gemäß § 20 Abs. 5 Satz 2 BOStrab können Bahnübergänge auf Streckenabschnitten, auf denen wie hier auf Sicht gefahren wird, anstelle von Überwachungssignalen auch durch Fahrsignale unmittelbar vor dem Bahnübergang gesichert werden. In ihrer Stellungnahme vom 08.04.2019 führt die Antragstellerin aus, dass sie aus Gründen der Einheitlichkeit im Straßenbahnnetz (in dessen Sichtfahrbereichen bisher keine Überwachungssignale verwendet werden) keine Veranlassung sehe, von der bisherigen Praxis abzuweichen, „da die rechtzeitige Ankündigung für Eilzüge (fahrplanmäßig nicht haltende Züge) mit einem Vorankündigungssignal gleichwertig erreicht werden kann." Gemäß § 51 Abs. 6 BOStrab sind im Sichtfahrbereich Fahrsignale F 0 (Halt) durch Fahrsignale F 4 (Halt zu erwarten) mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf anzukündigen. Zusammen mit der Bedingung einer bahnseitigen Anrückgeschwindigkeit

von 40 km/h (vgl. Nebenbestimmung 2.) zur Sicherstellung der Sichtbarkeit der Ankündigung kann der Ausführung der Antragstellerin daher gefolgt werden.

Zu 2.:
Die Bestimmung der maximalen Anrückgeschwindigkeiten im Straßen- und Schienenverkehr gibt einen Anhaltspunkt für die Bemessung der erforderlichen Sicherung des Bahnübergangs (Bemessungsgeschwindigkeiten) und muss daher im Bescheid festgelegt werden.

In ihrer Stellungnahme vom 08.04.2019 führt die Antragstellerin aus, dass die straßenseitige Anrückgeschwindigkeit wegen des Straßenquerschnitts und des anschließenden Wendehammers nicht über 30 km/h liegen könne. Eine ausdrückliche Geschwindigkeitsbeschränkung in dieser Höhe (z.B. durch Zeichen 274-30 oder 274.1 StVO) ist aus den vorgelegten Planunterlagen nicht ersichtlich; die Bestimmung orientiert sich damit an der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit im innerörtlichen Straßenverkehr innerhalb geschlossener Ortschaften.

Gemäß § 50 Abs. 4 Nr. 1 BOStrab darf bei Vorbeifahrt an Bahnsteigen ohne Halt eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden. Die Bestimmung orientiert sich an diesem Wert und schreibt ihn auch für den Fall fest, dass die Bahnsteige (z.B. durch Verlagerung der Haltestelle an einen anderen Standort) später aufgelassen werden.

Zu 3 bis 5.:
Die weitgehende Freiheit des Bahnübergangs von Oberflächenwasser, die Herstellung und Unterhaltung einer stoßfrei befahrbaren Gleiseindeckung sowie die Einbeziehung in die Straßenbeleuchtung dienen gleichermaßen der Verkehrssicherheit (Vermeidung schleudernder Fahrzeuge und von Rutschgefahr für Fußgänger, ausreichende Sichtbarkeit aller Verkehrsteilnehmer).

Zu 6.:
Konkrete Bestimmungen zur Sicherung des Bahnübergangs trifft die TAB zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebs gemäß § 2 BOStrab im Rahmen der Prüfung der Bauunterlagen (§ 60 BOStrab), der Aufsicht über den Bau (§ 61 BOStrab) und der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung (§ 62 BOStrab) nach näherer Maßgabe

der dort jeweils genannten Bestimmungen. Dies betrifft insbesondere die Frage, ob die gemäß § 20 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 BOStrab vorzusehende technische Sicherung (durch Lichtzeichen mit der Farbfolge Gelb – Rot nach Anlage 1 Bild 2 BOStrab) mit Halbschranken (nach Anlage 1 Bild 3 BOStrab) zu verbinden ist, sowie weitere Details der Ausführung (z.B. Führung mobilitätseingeschränkter Personen).

Durch Umsetzung der vorgenannten Nebenbestimmungen wird bei der Herstellung der höhengleichen Kreuzung (Bahnübergang) die gleiche Sicherheit gemäß § 2 Abs. 2 BOStrab erreicht wie bei Anlage einer höhenfreien Kreuzung (Über-/Unterführung).

Die TAB hat zum vorgelegten Antrag mit E-Mail vom 18.02.2019 Stellung genommen und weder Einwände erhoben noch Auflagen gemacht.

Das Stadtplanungsamt Karlsruhe hat mit Schreiben vom 04.03.2019 Stellung genommen und keine Einwände erhoben.

Die Antragstellerin wurde gemäß § 28 Abs. 1 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) angehört. Sie hat mit Schreiben vom 08.04.2019 Stellung genommen. Die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) sprach die Inhalte der Stellungnahme in einer Besprechung mit der Antragstellerin am 30.04.2019 an und teilte deren einschlägige Ergebnisse dem Ministerium für Verkehr mit E-Mail vom 10.05.2019 mit. Den Einwänden der Antragstellerin konnte anschließend wie oben dargestellt weitgehend stattgegeben werden.

Gebührenbescheid:

Für die Erteilung der vorstehenden Genehmigungen wird gem. Nr. 14.1.17 des Gebührenverzeichnisses (GebVerz MVI) zur Verordnung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Festsetzung der Gebührensätze für öffentliche Leistungen der staatlichen Behörden für den Geschäftsbereich des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (Gebührenverordnung MVI – GebVO MVI) vom 17.04.2012 (GBl. S. 266) eine Gebühr in Höhe von **2.380,-- EUR** festgesetzt.

Wir bitten Sie, diese Gebühr an die Landesoberkasse Baden-Württemberg zu überweisen, IBAN: DE02 6005 0101 7495 5301 02, BIC: SOLADEST600. Als Verwendungszweck bitten wir das auf Seite 1 angegebene **Kassenzeichen** anzugeben.

Die Gebühr wird gem. § 18 Landesgebührengesetz vom 14.12.2004 (GBl. S. 895) mit der Bekanntgabe des Gebührenbescheids fällig. Wird die Gebühr nicht innerhalb eines Monats nach Fälligkeit entrichtet, so ist gem. § 20 Landesgebührengesetz für jeden angefangenen Monat der Säumnis ein Säumniszuschlag von 1 v.H. des rückständigen, auf volle 50 Euro nach unten abgerundeten Betrages zu entrichten.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe beim Verwaltungsgericht Karlsruhe mit Sitz Nördliche Hildapromenade 1, 76133 Karlsruhe, Klage erhoben werden.

Mit freundlichen Grüßen

Beate Schuler