

Kleine Anfrage

des Abg. Werner Raab CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Bus- und Bahnverkehr auf gemeinsamer Trasse

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche rechtlichen Möglichkeiten sieht sie, in Ettlingen auf der Trasse der Albthal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) den Abschnitt zwischen der Rastatter Straße und dem Wattkopfweg durch eine geeignete Befestigung der Schienenanlage für den öffentlichen Busverkehr zugänglich zu machen?
2. Ist sie bereit, die unter Frage 1 genannte Maßnahme und die damit verbundenen Verbesserungen finanziell zu unterstützen?
3. Welches Verfahrensrecht ist anzuwenden, um die unter Frage 1 genannte Trasse zu verwirklichen?
4. Welche gesetzlichen Vorschriften sind bei der Einrichtung von Rechts-vor-links-Regelungen zu beachten und inwieweit spielt hierbei eine unterschiedliche Belastung der sich kreuzenden Straßen rechtlich eine Rolle?

24. 11. 2013

Raab CDU

Antwort

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2013 Nr. 3-3822.0-00/918 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Welche rechtlichen Möglichkeiten sieht sie, in Ettlingen auf der Trasse der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) den Abschnitt zwischen der Raststatter Straße und dem Wattkopfweg durch eine geeignete Befestigung der Schienenanlage für den öffentlichen Busverkehr zugänglich zu machen?*

Eine Zugänglichmachung für den Busverkehr bedarf grundsätzlich der Gestattung durch den Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Die Trasse dient auf diesem Abschnitt dem Eisenbahnbetrieb (derzeit öffentlicher Personennahverkehr, Güterverkehr und Sonderzugverkehr) und hat die Eigenschaft einer öffentlichen Eisenbahninfrastruktur (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz; AEG). Damit müsste sich der öffentliche Busverkehr, der auf einer solchen Trasse verkehren möchte, den Vorschriften der Schienenbahn anpassen. Die Anforderungen des Betriebs und zur Gewährleistung der Sicherheit ergeben sich aus der Eisenbahn-Bau-Betriebsordnung (EBO). Eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebs muss wirksam ausgeschlossen werden können.

- 2. Ist sie bereit, die unter Frage 1 genannte Maßnahme und die damit verbundenen Verbesserungen finanziell zu unterstützen?*

Eine finanzielle Unterstützung des Landes müsste im Einzelfall geprüft werden.

- 3. Welches Verfahrensrecht ist anzuwenden, um die unter Frage 1 genannte Trasse zu verwirklichen?*

Die Befestigung der Schienenanlage für den öffentlichen Busverkehr dürfte eine Änderung einer Eisenbahnbetriebsanlage darstellen, die nach § 18 AEG grundsätzlich einem Planfeststellungsverfahren vorbehalten ist. Soweit zusätzlich neben der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung auch nach dem Straßenrecht ein Planfeststellungsverfahren erforderlich sein sollte (vgl. § 37 Straßengesetz für Baden-Württemberg; STRG), käme evtl. § 78 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) zur Anwendung. Dies wäre im vorliegenden Fall durch die zuständige Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe) zu prüfen und zu klären.

- 4. Welche gesetzlichen Vorschriften sind bei der Einrichtung von Rechts-vor-links-Regelungen zu beachten und inwieweit spielt hierbei eine unterschiedliche Belastung der sich kreuzenden Straßen rechtlich eine Rolle?*

In der Straßenverkehrs-Ordnung ist in § 8 die Vorfahrt an Knotenpunkten geregelt: An Kreuzungen und Einmündungen hat Vorfahrt, wer von rechts kommt. Dies gilt nicht, wenn die Vorfahrt durch Verkehrszeichen besonders geregelt ist (Zeichen 205 StVO „Vorfahrt gewähren“, Zeichen 206 StVO „Halt. Vorfahrt gewähren“, Zeichen 301 StVO „Vorfahrt“ und Zeichen 306 StVO „Vorfahrtsstraße“).

Die Bevorrechtigung der Knotenpunktäste wird im Einzelfall von der Verkehrsbehörde im Benehmen mit dem Straßenbaulastträger und der Polizei festgelegt. Sie orientiert sich grundsätzlich an der Verkehrsfunktion (Bundes-, Landes und Kreisstraßen, kommunale Straßen) der sich kreuzenden Straßen und im Weiteren an der Verkehrsbelastung der Richtungsfahrbahnen der Knotenpunktäste. Es gibt keine Systematik im Straßenverkehrsrecht für die Festlegung der Bevorrechtigung bei unterschiedlichen Verkehrsstärken.

Hermann

Minister für Verkehr und Infrastruktur