



An den **Oberbürgermeister**  
Stadt Coburg  
**Herrn Norbert Tessmer**  
Markt 1  
96450 Coburg

Coburg, den 15.11.2015

**Antrag zur Stadtratssitzung am 26.11. 2015 des Coburger Stadtratsmitglieds der ÖDP  
Betrifft: Bahnübergänge in Creidlitz**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,  
hiermit beantrage ich den folgenden Beschluss des Stadtrates:

**Der Stadtrat hebt den unter Pkt. 12 in öffentlicher Sitzung am 26.3.2015 gefassten  
Beschluss auf**

„Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der aktualisierten Entwurfsplanung und der Kostenberechnung (Stand 06.03.2015) eine Kreuzungsvereinbarung nach § 3 und § 13 EKrG mit den Planungsbeteiligten vorzubereiten.

Auf der Grundlage der aktualisierten Kostenberechnung (Stand 06.03.2015) sind die Ansätze im Mittelfristigen Investitionsprogramm 2015 bis 2019 entsprechend fortzuschreiben.“

und

fordert die Kämmerei und die Rechnungsprüfung auf, zu prüfen, ob für den Jahresabschluss 2013 noch Rückstellungen für Bahn-Planungskostenanteile zu bilden sind.

**Begründung:**

Infolge meiner Anfragen und Anträge zu diesem Thema kann ich nach einem Gespräch mit Herrn Beier, Frau Grundmann und Frau Link am 4.8.2015 zunächst mit aller größter Freude und Zufriedenheit feststellen, **dass die Bau-Verwaltung bisher völlig korrekt gearbeitet hat.**

Mit einem Beschluss des Stadtrates, vorberaten im Finanzsenat am 11. Februar 1999 wurde die Verwaltung beauftragt, mit der Bahn AG eine Vereinbarung nach §13 EKrG zu treffen, mit dem Ziel, die beiden Bahnübergänge in Creidlitz durch zwei Eisenbahnbrücken zu ersetzen.

Der Kostenanteil für die Stadt Coburg wurde seinerzeit mit 8.060.000 DM (4.121.012 € ) angesetzt. Zur Finanzierung des städtischen Kostenanteils wurden staatliche Zuwendungen nach § 2 GVFG und Art. 13 c FAG in Höhe von 75% der zuwendungsfähigen Kosten erwartet.

Insofern war der am 23.2.2015 erneut gefasste Beschluss unnötig, bzw. es hätte bei der Einladung gem. unserer Geschäftsordnung gekennzeichnet werden müssen, dass es sich hier um die Wiederholung eines Beschlusses aus dem Jahr 1999 handelt.

Seit 1999 hat sich sachlich einiges geändert, z.B. muss das Gleis nach Rossach gem. damaligem Stadtratsbeschlusses nicht mehr außerhalb der Eisenbahnbrücken geführt werden, da es inzwischen stillgelegt ist, so dass eine deutliche Kostensenkung zu erwarten

gewesen wäre. Das genaue Gegenteil ist jedoch der Fall. Nach der ursprünglichen Planung sollten etwas mehr als 1 Million Euro von der Stadt an Baukostenanteil zu tragen sein. Heute werden wir uns auf über 8 Millionen Euro einstellen müssen.

Aufgrund des weitergehenden Beschlusses aus dem Jahr 1999 zum Bau der beiden Eisenbahnbrücken war die Verwaltung im Jahr 2011 berechtigt, zunächst eine Planungsvereinbarung abzuschließen, um gemeinsam mit der Bahn eine einvernehmliche Bauausführung zu erarbeiten. Ein spezifischer Stadtratsbeschluss war deshalb nicht erforderlich und wurde auch nicht gefasst.

Da über den Abschluss einer Planungsvereinbarung kein eigenständiger Stadtratsbeschluss gefasst wurde, ist es bisher offensichtlich keinem Stadtratsmitglied, auch nicht der Kämmerei oder dem Rechnungsprüfungsamt bewusst geworden, dass bei einem Abbruch der Planungen durch die Stadt Coburg, die bis zu diesem Zeitpunkt aufgelaufenen Bahn-Planungskosten gem. §5 EKrG von der Stadt Coburg übernommen werden müssen. Meine seinerzeit geäußerte Sorge der Bilanzfälschung, wegen fehlender Rückstellungsbildung, war sicherlich die falsche Wortwahl, für die ich mich hier gerne entschuldige. Ich hätte sachlich von „falschen Jahresabschlüssen“ reden sollen und dass auch nicht schon seit 2008 sondern, wie jetzt erkennbar wurde, vermutlich erst ab 2012, da im Jahr 2011, kurz nach Abschluss der Planungsvereinbarung kaum Planungskosten bei der Bahn aufgelaufen sein konnten.

Die zwischenzeitlich gesammelten Erfahrungen mit der Bahn zeigen, z.B. mit dem rechtswidrigen Abbruch des denkmalgeschützten Lokschuppens, der vorübergehenden Aufschüttung von Hunderten von Tonnen kontaminiertem Bahnschotter in einem Biotop im Bereich des Bahnhofs Creidlitz, dass die Bahn zuweilen in einem rechtsfreien Raum agiert. Die Bahn richtet sich nicht nach dem frommen Wunsch unserer Frau Bundeskanzlerin, dass in Deutschland die Stärke des Rechtes zur Geltung komme sondern sie nutzt unverkennbar das Recht des Stärkeren.

Aus diesem Grund sollten wir bei unseren Verhandlungen mit der Bahn äußerst behutsam sein, da wir niemals sicher sein können, mit welchen Baukosten wir eines Tages belastet werden. Es ist hervorzuheben, dass die in der Planungs- bzw. Kreuzungsvereinbarung fixierten Kosten ohne Bindungswirkung sind. Es gilt völlig unabhängig von abgeschlossenen oder nicht abgeschlossenen Vereinbarungen das EKrG, nachdem bei Abschluss der Baumaßnahme die tatsächlich aufgelaufenen Baukosten, zuzüglich einer Verwaltungskostenpauschale von 10% als Gesamtkosten auf die drei Kostenträger Kommune, Bahn und Bund aufgeteilt werden. Auf dieses Faktum sollte der Stadtrat hingewiesen werden, dass die Kreuzungsvereinbarung lediglich die Ausführung definiert, aber keinerlei Kostenrelevanz besitzt.

So wird z.B. heute die Gemeinde Grub mit dem Bau einer Eisenbahnüberführung am Sandweg überrascht und belastet (ganz ohne Planungs- oder Kreuzungsvereinbarung), alleine aufgrund eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 1996. Dieser konnte um bis zu 15 Jahre in seiner Bindungsfrist verlängert werden, bevor eine Baumaßnahme seitens der Bahn definitiv begonnen werden musste.

Der Stadtrat sollte sich daher sehr gut überlegen, ob er wirklich eine Kreuzungsvereinbarung mit der Bahn abschließen möchte, welche uns vielleicht irgendwann mit dem Bau der Maßnahmen zur Unzeit überrascht und wir unser gesetzlich vorgeschriebenes Drittel der Kosten tragen müssen, ob wir können oder nicht. Wobei uns natürlich klar sein muss, dass wir, wenn die Bahn irgendwann aus Eigeninteresse eine solche Baumaßnahme durchführen sollte, wir an der Kostenbeteiligung lt. EKrG nicht vorbei kommen.

Weiterhin ist m.E. bisher außer Acht gelassen worden, dass die Stadt Coburg alle Folgekosten, wie Unterhalt, regelmäßige Überprüfungen und ggf. Sanierung der

Brückenanlage ausschließlich alleine tragen muss. Alleine die kalkulatorische Abschreibung der Gesamtbaukosten (nicht nur unseres Drittels) wird unseren Ergebnishaushalt mit jährlich mindestens 600.000€ belasten und unsere Konsolidierungsanstrengungen teilweise ins Leere laufen lassen. Zudem ist auch bisher nichts über etwaige Förderzusagen aus den Unterlagen für den Stadtrat zu erkennen, die im Jahr 1999 mit 75% nicht gerade gering angesetzt waren.

Ich halte es für dringend geboten, dass die Bahn zunächst ihre ICE-bedingten Umbaumaßnahmen am Stellwerk und den Gleisanlagen südlich vom Bahnhof Creidlitz vollständig in Eigenregie gem. Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1996 fertigstellt und auch die evtl. gewünschte, aber nicht im Zusammenhang mit der ICE-Anbindung stehende Sanierung des Bahnhofs Creidlitz durchführt.

Frühestens nach Fertigstellung dieser Bahn-Infrastruktur kann eine, nur zu unseren Unterführungsplanungen passende und belastbare Kreuzungsvereinbarung (als unverbindlicher Kostenrahmen) abgeschlossen werden, ohne dass wir Gefahr laufen, dass auch typische Bahninfrasturkosten in unseren Kostenanteil hinein gerechnet werden.

Die Unkenrufe unseres sehr geehrten Herrn Bundestagsabgeordneten Hans Michelbach in der Sitzung Stadtrates am 26.3.2015, dass bei späterer Bauplanung für uns evtl. nachteilige Änderungen der Finanzierung nach dem EKrG drohen würden, konnten seitens der Verwaltung und ihm persönlich seit mehr als sechs Monaten nach meiner diesbezüglichen Antragstellung offensichtlich auch noch nicht verifiziert werden.

Ich selbst kann hierzu allerdings aus einem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn, vom 17.4.2015, welches nicht an mich adressiert war, folgenden Satz zitieren:

**„Hinsichtlich der von ihnen angesprochenen Frage zur Änderung des EKrG kann ich ihnen mitteilen, daß mir keine Erkenntnisse über eine etwaige Änderung des EKrG vorliegen.“**

Letztendlich und das ist für mich der aller wichtigste Aspekt meines Antrages, blockieren wir mit kurzfristig geforderten Kreuzungsumbaumaßnahmen ganz eindeutig die termingerechte Fertigstellung aller notwendigen ICE- Bahn-Baumaßnahmen im Bereich südlich von Creidlitz, und laufen damit Gefahr, dass Coburg nicht von Anbeginn zum Winterfahrplan 2017/18 in den ICE-Fahrplan Erfurt-Nürnberg eingebunden wird, was insbesondere die IHK zu Coburg und die Wirtschaft bitte nicht ruhen lassen sollte.

Mit freundlichen Grüßen  
Gez. Dr.-Ing. Klaus Klumpers