



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

Coburg, den 9.2.2016

Antrag zur Stadtratssitzung am 25.2.2016 des Coburger ÖDP-Stadtratsmitglieds zu den beiden geplanten Bahnunterführungen in Creidlitz

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mir ist durchaus bewusst, dass meine Anträge von der Verwaltung oft als störend empfunden werden. Dennoch halte ich sie, im Interesse der Transparenz des Verwaltungshandels für die Bürgerinnen und Bürger für erforderlich.

Hiermit beantrage ich die folgenden Beschlüsse des Stadtrates in getrennter Abstimmung:

1. Die Verwaltung wird aufgefordert, die gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz und Planungsvereinbarung vom 26.9./28.11.2011 anteiligen Planungskosten für die beiden Bahnübergänge in Creidlitz von der Bahn zurückzufordern.
2. Der Beschluss des Stadtrates vom 26.3.2015, in dem die Verwaltung aufgefordert wird, mit der Bahn eine Kreuzungsvereinbarung bezüglich der geplanten beiden Bahnunterführungen in Creidlitz abzuschließen, wird aufgehoben.
3. Die Verwaltung wird aufgefordert, dem Stadtrat das Ergebnis ihrer Recherchen bezüglich der geplanten Änderung des EKrG zum Nachteil des Finanzierungsbeitrags der Kommunen darzulegen.
4. Der Bebauungsplan Nr. 100 19b 4/4 in der Fassung vom 10.12.2014 wird aufgehoben, u.a. auch deshalb, weil überplantes Bahngelände derzeit noch nicht seitens der zuständigen Stellen entwidmet wurde.

Begründung:

Zu 1.

Beim Beschluss des Stadtrates vom 26.3.2015, mit dem Auftrag an die Verwaltung, eine Kreuzungsvereinbarung mit der Bahn abzuschließen, wurde dem Stadtrat als Drohkulisse mitgeteilt, dass die bisherigen Planungskosten der Bahn erstattet werden müssten, wenn wir gem. der Planungsvereinbarung vom 26.9./28.11.2011 von unserer Bauabsicht der beiden Unterführungen in Creidlitz abrücken würden.

Jetzt ist, wie wir auf der Bürgerversammlung in Creidlitz und aus den Medien erfahren konnten, die Bahn nach meinem Verständnis von der Bauabsicht gem. bisheriger Planungsvereinbarung abgerückt. Damit müsste uns ein Teil der Planungskosten, welche nach dem EKrG der Drittelung unterliegen, uns von der Bahn auf Antrag erstattet werden.

Zu 2.

Mit dem Rückzug der Bahn aus der Bauplanung in Creidlitz besteht für die Stadt Coburg die einmalige Chance, ohne Erstattungspflicht von Planungskosten gegenüber der Bahn, aus der bisherigen Planung auszusteigen und einen Planungskostenanteil erstattet zu bekommen. Gerade vor dem Hintergrund unserer prekären Finanzsituation erscheint mir der Verzicht auf diese Baumaßnahme unbedingt angeraten, u.a. auch wegen der damit verbundenen Folgekosten. Unabhängig von der Kostendrittelung schreibt das Eisenbahnkreuzungsgesetz folgendes bezüglich dieser Folgekosten fest:

§ 14 EKrG

(1) 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. Die Erhaltung umfaßt die laufende Unterhaltung und die Erneuerung. Betriebskosten sind die örtlich entstehenden persönlichen und sächlichen Aufwendungen.

(2) An Bahnübergängen gehören

1. zu den Eisenbahnanlagen das sowohl dem Eisenbahnverkehr als auch dem Straßenverkehr dienende Kreuzungsstück, begrenzt durch einen Abstand von 2,25 m, bei Straßenbahnen von 1,00 m jeweils 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 -einrichtungen,

2. zu den Straßenanlagen die Sichtflächen, die Warnzeichen und Merktafeln (Baken) sowie andere der Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs dienende Straßenverkehrszeichen und -einrichtungen.

(3) Eisenbahnüberführungen und Schutzerdungsanlagen gehören zu den Eisenbahnanlagen, Straßenüberführungen zu den Straßenanlagen.

Aus der Logik der Unterhaltsverpflichtung und der Pflicht zur Erneuerung folgt bei unserer doppelten Rechnungslegung, welche das EkrG „altersbedingt“ ganz offensichtlich noch nicht kennt, dass eine bilanzielle Wertzuschreibung beiden Baulastträgern für ihre jeweiligen, unterhalts- und erneuerungspflichtigen „Besitzanteile“ an der gemeinsamen Baumaßnahme zuzuordnen sein dürfte.

Lt. Aussage von Herrn Oberbürgermeister Tessmer, in der SR-Sitzung vom 17.12.2015, sind Eisenbahnunterführungen in 25 Jahren abzuschreiben. Das bedeutet für unseren Ergebnishaushalt eine jährliche Abschreibung von 4% auf unseren aktivierungspflichtigen Anteil der Baukosten von geschätzten 20 Mio€, also ca. 800.000 €, zusätzlich zu den ebenfalls im Ergebnishaushalt abzubildenden laufenden Unterhaltskosten. Aktivierungspflichtig ist in jedem Fall eine weit größere Summe, als unser Drittel des Baukostenanteils. Zusätzlich ist bei der geplanten Kreditfinanzierung noch für die Dauer von 20 Jahren mit einer Annuitätsbelastung von jährlich weiteren 500.000€ zu rechnen.

Zu 3.

Selbstredend.

Zu 4.

Aufgrund der von Bürgerinnen und Bürgern aus dem Umfeld der Bahnübergänge in Creidlitz, mit Unterstützung der ÖDP beim Bayerischen Verwaltungsgericht in München eingereichten Normenkontrollklage wäre es sicher sehr wünschenswert und würde von großem Respekt gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern zeugen, wenn der o.a.

Bebauungsplan aufgehoben würde, zumal hier Bahngelände überplant wurde, dass noch nicht entwidmet wurde. Es ist zu erwarten, dass durch das von der Bahn beabsichtigte Planfeststellungsverfahren, welches wir nicht verhindern können, eine evtl. weitergehende Überplanung des relevanten Bereiches erforderlich wird. Es ist sicherlich auch im Interesse der Stadt Coburg, die knappen finanziellen Ressourcen ggf. in eine kreative Neuplanung zu stecken, als in einen Rechtsstreit, der in der Sache für die anwohnenden Bürgerinnen und Bürger keinerlei Verbesserung bringt. Die Position von Rechthaberei einzunehmen ist kein angemessener Umgang mit deren berechtigt erscheinenden Einwendungen.

Selbstverständlich muss uns folgender Sachverhalt bewusst sein. Auch wenn die Stadt Coburg von ihrem Wunsch einer Umgestaltung der beiden Eisenbahnkreuzungen absieht, hat die Bahn das Recht, aufgrund von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen nach einem erfolgreich abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren, innerhalb der nächsten 15 Jahre, die Beseitigung der beiden höhengleichen Bahnübergänge vorzunehmen. Dann würden uns eine Drittelung der Baukosten und die immensen Folgekosten nicht erspart bleiben.

Im Gegensatz dazu würde alleine ein Umbau der museumsreifen, historischen Schrankenanlage auf zeitgemäße Elektrifizierung nach §14 EKrG keinen Umbau der Bahnübergänge im Sinne dieses Gesetzes darstellen, so dass diese Umrüstkosten ausschließlich von der Bahn zu tragen wären. Wir könnten uns über eine deutliche Verkürzung der Schließzeiten freuen, ohne vorherige, monatelange Sperrung der Bahnübergänge ertragen zu müssen.

Gewisse Straßenbaumaßnahmen könnten wir zu Verbesserung der Verkehrssituation jederzeit in Eigenregie ergreifen, solange wir den Abstand von 2,5 m von den äußeren beiden Schienensträngen einhalten, da dieses ebenfalls keinen Kreuzungsumbau im Sinne von §14 EKrG darstellt.

Abschließend möchte ich daher feststellen, dass die weitere Planung dieser Baumaßnahmen, mit Folgekosten von jährlich mehr als 1,3 Millionen Euro, in einem eklatanten Widerspruch zu den erforderlichen Bemühungen um die Haushaltskonsolidierung steht.

Vielen Dank und mit freundlichen Grüßen
Gez. Dr.-Ing. Klaus Klumpers