

# Beschlussvorlage

Fachbereich:	FB Z3 Finanzen	Datum:	08.04.2013
Berichtersteller:	Gerhard Lehrfeld Hans-Joachim Knauer	AZ:	631-02 CO13=Z3
		<b>Vorlage Nr.:</b>	<b>050/2013</b>

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Behandlung</b>
Bauausschuss	18.04.2013	öffentlich - Vorberatung
Kreisausschuss	25.04.2013	öffentlich - Vorberatung
Kreistag	02.05.2013	öffentlich - Entscheidung

## **Kreisstraße CO 13; Fiktiventwurf für die Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen bei Ebersdorf**

### **I. Sachverhalt**

Im am 07.03.2013 beschlossenen Investitionsprogramm des Landkreises Coburg für die Jahre 2012 bis 2016 ist unter der lfd. Nr. 71 für die Jahre 2013 bis 2016 die Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen und entsprechende Verlegung der Kreisstraße CO13 bei Ebersdorf bei Coburg mit Gesamtkosten von 16.800.000 EUR vorgesehen. Diese Maßnahme ist bereits seit 1992 Gegenstand umfangreicher Beratungen in den verschiedensten Gremien des Landkreises, zuletzt am 23.10.2012 im Kreistag.

In dieser Sitzung hatte der Kreistag u.a. die für den gesamten Streckenabschnitt aktualisierte Kostenberechnung der Gauff-Ingenieure, Nürnberg, vom 07.09.2012 mit Gesamtkosten von 15.694.000 EUR zustimmend zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, mit der DB Netz AG entsprechende Verhandlungen über den Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung zu führen sowie den Landrat zum Abschluss dieser Vereinbarung zu den für den Landkreis günstigsten erzielbaren Bedingungen ermächtigt und beauftragt.

Nach der zwischenzeitlich nochmals überarbeiteten Kostenberechnung werden sich die Gesamtkosten für den planfestgestellten Streckenabschnitt einschließlich der ehemals als Erschließungsabschnitt angedachten Vorwegmaßnahme der Gemeinde Ebersdorf an der B303 nunmehr auf 16.201.000 EUR erhöhen. Der für die Kreuzungsvereinbarung erforderliche Fiktiventwurf wurde am 24.01.2013 der DB Netz AG zugeleitet.

Diese Fiktivplanung stellt im ersten Streckenabschnitt anstelle der Anbindung an die B303 auf eine Anbindung vom Kreisverkehrsplatz an der CO13 alt am Ortseingang von Ebersdorf über das beabsichtigte Gewerbegebiet an die planfestgestellte Trasse ab. Für den weiteren Verlauf musste untersucht werden, ob ein Anschluss der CO13 neu über die Friesendorfer Straße an die CO13 alt möglich ist und der prognostizierte Verkehr der künftigen CO13 dort auch abgewickelt werden kann.

Eine durchgängige Linienführung zur Verknüpfung mit der Garnstadter Straße schied dabei von vornherein aus, da hierfür die Gewerbehallen der Fa. Schumacher durchschnitten werden müssten. Alternativ untersucht wurde daher die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes an dieser Stelle in der gleichen Größe, wie sie für die drei Kreisverkehrsplätze in der Planfeststellung vorgesehen sind. Hierbei müsste jedoch das Stellwerk an der Bahnlinie überbaut und mit einem Kostenaufwand für mehrere Millionen Euros verlegt werden, so dass auch diese Variante aus Kostengründen unrealistisch wird. Vorgesehen im Fiktiventwurf ist deshalb vom Kreisverkehrsplatz an der Friesendorfer Straße eine Weiterführung der CO13 über die planfestgestellte Trasse zum Anschluss bei Großgarnstadt. Allerdings kann in der Fiktivplanung dort die Anbindung in Richtung Ebersdorf als Kreisverkehrsplatz entfallen und eine direkte Anbindung geschaffen werden.

Bei dieser Anschlussvariante wäre das Bauende nur rund 50 m weiter als bei einer Kreisverkehrslösung in der Friesendorfer Straße am bestehenden Bahnübergang.

Die Gesamtkosten für diese Fiktivlösung wurden insgesamt mit 15.295.000 EUR ermittelt. Demnach würde sich folgende Finanzierung der Maßnahme ergeben:

Gesamtkosten	16.201.000 EUR
Anteil Bahn (1/3 aus 15.295.000 EUR)	5.098.000 EUR
Anteil Bund (1/3 aus 15.295.000 EUR)	5.098.000 EUR
Anteil Landkreis	6.005.000 EUR

Vom Landkreisanteil dürften ca. 90 v.H., somit rd. 5.400.000 EUR zuwendungsfähig sein. Hierauf können Zuwendungen nach BayGVFG von 2.970.000 EUR (55 v.H.) und nach FAG von 210.000 EUR (13 v.H. aus dem Brückenanteil) erwartet werden, so dass bei dieser Fiktivlösung von Eigenmitteln des Landkreises von ca. 2.825.000 EUR ausgegangen werden kann.

Die DB Netz AG hält in ihrer Stellungnahme vom 12.03.2013 bei der Fiktivlösung jedoch an einer Anbindung über die Friesendorfer Straße fest. Insbesondere wird die vorhandene Breite in der Friesendorfer Straße von 6,50 m und ein Außendurchmesser des fiktiven Kreisverkehrsplatzes am bestehenden Bahnübergang in der Friesendorfer Straße von rd. 30 m als ausreichend erachtet. Die Ausführungen zu den Fahrbahnbreiten gelten dabei auch für den ersten Streckenabschnitt der Fiktivplanung vom Kreisverkehrsplatz der CO13 alt über das beabsichtigte Gewerbegebiet bis zur planfestgestellten Trasse. Der Landkreis wurde gebeten, den Fiktiventwurf einschließlich der zugehörigen Kostenberechnung entsprechend den Vorstellungen der Bahn abzuändern und erneut vorzulegen.

Wenn der Landkreis dem folgt und dies so akzeptiert, werden sich die Fiktivkosten gegenüber dem bislang eingereichten Fiktiventwurf und damit auch die Kostenanteile von Bund und Bahn an der Gesamtfinanzierung deutlich reduzieren. Im gleichen Umfang wird sich der Anteil des Landkreises erhöhen. In welcher Größenordnung dies der Fall wäre, kann derzeit noch nicht gesagt werden. Dies bedarf einer Kostenermittlung durch die Gauff-Ingenieure, die bislang noch nicht vorliegt, jedoch bis zur Sitzung des Bauausschusses erwartet werden kann.

Die Fiktivplanung bedarf zudem der Zustimmung des Bundes, der in diesem Fall von der Regierung von Oberfranken vertreten wird, da eine auf der Fiktivplanung basierende Kreuzungsvereinbarung mit der Bahn unter dem Vorbehalt der entsprechenden Zustimmung des Bundes steht. Mit der Regierung von Oberfranken wäre ferner zu klären, ob und in welchem Umfang der sich aus der geänderten Fiktivplanung ergebende höhere Kostenanteil des Landkreises förderfähig nach BayGVFG und FAG ist, da dies Auswirkungen auf die Zuschusshöhe und die vom Landkreis aufzubringenden Eigenmittel hat. Ein diesbezügliches Gespräch mit der Regierung ist in der 2. Aprilwoche beabsichtigt. Über das Ergebnis kann in der Sitzung des Bauausschusses ebenfalls berichtet werden.

Für das weitere Vorgehen ergeben sich für den Landkreis folgende Alternativen:

1. Der Landkreis akzeptiert die Reduzierung des Fiktiventwurfes in dem von der Bahn gewünschten Umfang. In diesem Fall kann nach entsprechender Überarbeitung der Entwurfsunterlagen ziemlich zeitnah mit dem Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung mit der Bahn gerechnet werden. Allerdings müssten dann gegenüber dem eingereichten Fiktiventwurf ein weitaus höherer Kostenanteil und höhere Eigenmittel des Landkreises dadurch in Kauf genommen werden.

2. Der Landkreis hält an einer richtlinienkonformen Fiktivlösung fest und strebt weiterhin eine Verbesserung des Fiktiventwurfes über den von der Bahn zugebilligten Umfang an. Wenn dies zumindest teilweise Erfolg hat, ist es in jedem Fall für den Landkreis die kostengünstigere Lösung. Allerdings muss hierfür unter Umständen noch mit einem längeren Zeitraum für den Abschluss einer entsprechenden Kreuzungsvereinbarung mit der Bahn gerechnet werden.

Erforderlich wird nun eine Entscheidung über eine dieser beiden Alternativen und das weitere Vorgehen. In finanzieller Hinsicht sollte versucht werden, die Kosten des Landkreises so gering wie möglich zu halten. Deshalb spricht einiges für die Alternative 2. Dennoch wird seitens der Verwaltung kein entsprechender Beschlussvorschlag unterbreitet.

## **II. Beschlussvorschlag**

Ein Beschlussvorschlag wird nicht unterbreitet.

Der Bauausschuss wird gebeten, einen Beschluss bzw. eine Beschlussempfehlung für eine der beiden aufgezeigten Alternativen über das weitere Vorgehen zu fassen.

III. FB Z3  
mit der Bitte um Mitzeichnung. ....

IV. FB 43  
mit der Bitte um Mitzeichnung. ....

V. GB 4  
mit der Bitte um Mitzeichnung. ....

VI. GB Z  
mit der Bitte um Kenntnisnahme und Mitzeichnung. ....

VII. WV bei

Landratsamt Coburg

Michael Busch  
Landrat