

**Protokoll:**

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig bittet zunächst Herrn Kluge (Firma Drees & Sommer) um einen kurzen Überblick über den Sachstand „Schienenhaltepunkt Stadtmitte“.

Es folgt an dieser Stelle ein Vortrag zum aktuellen Sachstand durch Herrn Kluge (Firma Drees & Sommer). Der Inhalt ergibt sich weitestgehend aus der Power-Point-Präsentation, die dem Original der Niederschrift beiliegt und in Session beim dazugehörigen Punkt eingesehen werden kann.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig dankt Herrn Kluge für den Sachvortrag. Vor Einstieg in die Diskussion wolle er einiges aus Sicht des Stadtvorstandes vortragen. Der Stadtrat habe die Angelegenheit im Dezember 2010 zur weiteren Beratung in die heutige Sondersitzung vertagt, weil die Fraktionen mit Recht das Gefühl hegten, dass noch viele ungeklärte Fragen im Raum stünden, die zu beantworten seien. Die Verwaltung habe sich bemüht, jene Fragen sorgsam aufzulisten und zu beantworten. Dies ändere nichts an der Tatsache, dass es sich hierbei um einen außerordentlich ärgerlichen Vorgang handle. Ärgerlich sei, dass man nunmehr wisse, dass das Projekt nach heutigem Stand der Kenntnisse zu kalkulieren sei auf 17,5 bis 18,5 Mio. Euro und ärgerlich sei an dem Vorgang, dass im Stadtrat mutmaßlich niemand das Projekt zu diesem Preis in Auftrag gegeben hätte. Daraus ergäben sich auch der heftige Nachfragebedarf und die Unzufriedenheit mit der Steuerung dieses Projektes. Ärgerlich sei ferner, dass der Stadtrat insgesamt, als der letzte Nachtrag mit der Kostenerhöhung angestanden habe, von der Erwartung ausgehen musste, man sei am Ende der Kostenspirale angekommen. Als der Rat dann im November 2010 der Tatsache gewahr worden sei, dass noch ein erheblicher zusätzlicher Zuschlagsbedarf bestünde, hätte man selbstverständlich nicht einfach darüber zur Tagesordnung übergehen können und wollen. Der Stadtvorstand habe seinerseits unverzüglich nach Kenntnis dieses Mehrbedarfs das Rechnungsprüfungsamt eingeschaltet und gebeten, den gesamten Vorgang fundamental von der ersten Stunde an bis heute zu überprüfen, um festzustellen, wer welche Fehler verursacht habe und ob es an geeigneten Stellen möglicherweise Rückholmöglichkeiten gebe. Nun habe man es allerdings mit dem Paradoxon zu tun, dass man auf den ersten Blick den Eindruck hätte, man wäre sparsam mit den öffentlichen Mitteln dann umgegangen, wenn man den in Rede stehenden Mehrbedarf nicht zur Verfügung stelle. Es sei jedoch leider Tatsache, dass man heute feststellen müsse, dass wie gerade dargestellt, 85 % des Baukörpers fertig gestellt seien, die Restrisiken nunmehr im Budget sehr überschaubar seien, weil die anstehenden Arbeiten alle sehr klar erfassbar seien und damit auch aller Voraussicht nach der dargestellte zeitliche Rahmen erreichbar sei. Man müsse sich mit der Tatsache vertraut machen, dass eine Ablehnung des Mehrbedarfs de facto nicht zu Einsparungen, sondern zu einem weiteren Mehrbedarf führe, den man in der Vorlage für einen Zeitraum von 3 Monaten Baustillstand in etwa mit 500.000 bis 900.000 Euro quantifiziert habe. Man müsse sich dabei im Klaren sein, dass das weitere Verfahren des Handlings dieses Vorganges kein kurzfristiges sei. Das Rechnungsprüfungsamt habe angekündigt, bis Ende April seinen Prüfauftrag erledigt haben zu wollen. Dabei handle es sich um 72 Aktenordner Material und unendlich viele Zeugen, die zu befragen seien, um dem auf den Grund zu kommen, worum es wirklich ginge und warum das Projekt so aus dem Ruder gelaufen sei. Auch dann, wenn das Rechnungsprüfungsamt sein Ergebnis vorgelegt habe und sich der Stadtvorstand und in den zuständigen städtischen Gremien (Rechnungsprüfungsamt, Haupt- und Finanzausschuss sowie im Stadtrat) mit der Frage befasse, welche Konsequenzen aus dem Bericht des Rechnungsprüfungsamtes zu ziehen seien, werde die Frage, an welchen Stellen man juristische Schritte einleite, keine schnell zu entscheidende Frage sein. Die Frage, wo man tatsächlich am Ende Geld wieder zurückerhalten könne, sei keine Frage,

die juristisch leicht zu beantworten sein werde nach Kenntnis der jetzigen Sachlage. Wenn es um Millionen ginge, werde eine Entscheidung nicht in der ersten Instanz getroffen. Prozesse seien somit an der Tagesordnung, wenn man nicht außergerichtlich eine Einigung erziele, die sich möglicherweise auf 3 bis 4 Jahre hinzögen. Es sei völlig undenkbar, solange einen Torso vor Ort stehen zu haben und zu erwarten, dass dies toleriert würde, bis die Rechtslage endlich genau bekannt sei. Aus diesem Grund bitte der Stadtvorstand den Rat um Verständnis dafür, dass man dafür plädiere bei aller Wut und Verärgerung, die sich mit dem Handling des Prozesses zum Projekt verbänden, gleichwohl zunächst einmal den angezeigten Mehrbedarf zu akzeptieren und bei der Strategie zu begleiten, Konsequenzen zu ziehen aus dem dann vorliegenden Bericht des Rechnungsprüfungsamtes. Dann würden die erforderlichen Schritte einleiten, um auf diesem Weg dazu beizutragen, dass sich der nun einmal eingetretene Schaden für die Stadt Koblenz nicht zu einem weiteren Schaden verdichte, der sich daraus ergeben würde, dass man nun zu einem Stillstand an der fast fertigen Baustelle käme. In diesem Sinne sei die Position des Stadtvorstandes zu sehen. Oberbürgermeister Prof- Dr. Hofmann- Göttig erklärt die Debatte seitens des Rates für eröffnet.

Rm Lehmkuhler (SPD) führt aus, wenngleich er vertrete die Auffassung, dass ein Baustopp oder eine Verzögerung nicht zielführend sein werde, sei er dennoch der Meinung, dass die Frage 3, welche Rückbauforderungen sich ergäben, nicht zuletzt aus dem, was Herr Hiltel seitens der DB-Projektbau vorgetragen habe, in zwei Sachverhalten nicht so zutreffend sein könnten:

Der eine Aspekt beziehe sich auf die Fahrtgeschwindigkeit. Dort werde darauf hingewiesen, dass regelmäßig Folgekosten entstehen könnten, weil bei einer Nichtfortsetzung des Bauwerkes die Langsamfahrstelle erhalten bleiben müsste. Dies erschließe sich ihm überhaupt nicht. Die Langsamfahrstelle sei während der Baumaßnahme deshalb eingerichtet, weil dort Bauarbeiten erfolgten und bei möglichen Gleisbauarbeiten Gefährdungen gegeben sein könnten durch den laufenden Betrieb. Deshalb sei dort eine Langsamfahrstelle eingerichtet. Wenn man zu der irrigen Annahme und dem Beschluss käme, an dieser Stelle einen Torso stehen zu lassen, dann könnte nach seiner Einschätzung diese Langsamfahrstrecke aufgehoben werden. Denn wenn die Güter- oder Fernzüge beispielsweise Bahnhöfe passierten, die keinen Halt beinhalten würden, dann führen diese auch ungebremst durch die Bahnhöfe. Dann gebe es dort keine Langsamfahrstrecke.

Der zweite Aspekt beziehe sich auf die Lademaßüberschreitung für Schwertransporte. Dort werde ausgeführt, dass dies ein Geschäftsbereich der Deutschen Bahn sei, wo gute Gewinne erzielt würden. Für jeden Transport mit Lademaßüberschreitung gebe es nach seinen Kenntnissen einen eigenen Fahrplan. Wenn irgendwo ein Bahnhaltelpunkt oder Bahnhof bestehe, dann wäre der zukünftige Schienenhaltepunkt ein Hinderungsgrund egal, ob man dort einen Bahnsteig stehen lasse, der nicht genutzt werde oder ob man hier einen Bahnsteig habe, der genutzt werde. Bei jeder Lademaßüberschreitung, insbesondere wenn sie gravierend sei, seien Geschwindigkeitshöchstgrenzen vorgeschrieben. Diese würden dann auch teilweise in den verkehrsschwachen Zeiten durchgeführt am Wochenende und dann könnten diese Schwertransporte heute computergesteuert an den Hindernissen im Schrittempo vorbeigefahren werden. Dann werde das Gut, das das Lademaß überschreite, um das Hindernis herum verschwenkt. Dies betreffe manchmal nicht nur Bahnsteige sondern auch Signale, Brückeneinfahrten, Tunnelleinfahrten oder sonstiges.

Daraus ergebe sich folglich für ihn, dass diese beiden Begründungen seines Erachtens nicht stichhaltig seien.

Herr Hiltel (DB-Projektbau) stellt fest, es gebe einen Sachverständigen für Eisenbahnfragen im Gremium. Er verdeutlicht, er habe nichts von Langsamfahrstellen ausgeführt, sondern er habe nur

von Lademaßüberschreitungen gesprochen. Bisher habe man gewisse Lademaßüberschreitungen im Bereich des Haltpunktes Koblenz durchführen können, weil kein Hindernis vorhanden gewesen sei. Der Vorredner habe vollkommen Recht, es sei unerheblich, wenn der Bahnsteig fertig gestellt werde, könne man dort gewisse Lademaßüberschreitungen nicht mehr durchführen. Dies sei beim entsprechenden Fachdienst der Bahn hinterlegt und für bestimmte Züge mit gewissen Übermaßen und Transportkapazitäten sei hinterlegt, dass diese dort nicht durchgeführt werden könnten. Den gleichen Zustand habe man natürlich, wenn man eine Ruine habe. Die Ausführungen des Vorredners seien richtig. Aber gerade deswegen, weil man durch den neuen Bahnsteig einen neuen Betrieb habe, akzeptiere die Bahn diese Einschränkungen der Lademaßüberschreitungen. Jedoch wenn man keinen Haltepunkt bekomme, den man als Bahn nutzen könne, dann lasse sich dies nicht akzeptieren und aus dem Grund werde man seitens der Bahn fordern, den Rückbau der Ruine zu betreiben.

Rm Lehmkuhler (SPD) fragt, ob der Vorredner ihm bestätigen könne, dass man auch an einem bestehenden Bahnsteig mit einer Lademaßüberschreitung vorbeifahren könne, denn es gebe keine Strecke, die über keinen Bahnsteig verfüge. Sonst könnte man diese Transporte gar nicht durchführen.

Herr Hiltel (DB-Projektbau) bestätigt die Ausführungen des Rm Lehmkuhler. Es gebe überall Bahnsteige und dadurch könne man gewisse Lademaßüberschreitungen nicht mehr durchführen oder man müsse eine Sonderlösung finden mit Ladegutverschiebungen etc. Aber diese Begrenzung sei bisher an der Stelle nicht da gewesen und aus diesem Grund sage man seitens der Bahn, man wolle diesen bisher nicht da gewesenen Zustand wieder erlangen. Dies sei das einzige Argument, das er diesbezüglich vorgetragen habe.

Der Vorsitzende der Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen Wiechmann stellt zunächst für die Fraktion der Grünen fest, dass man diesen Schienenhaltepunkt immer gefordert und unterstützt habe, weil er ein zentrales Projekt auch zum Ausbau und zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs im nördlichen Rheinland-Pfalz darstelle. Aber klar sei, wenn man eine solche Kostendimension abgesehen hätte, hätte man diesem Projekt niemals zugestimmt. Wie bereits angesprochen worden sei, könne es nicht so sein, dass innerhalb von 4 Monaten (Juli 2010 – November 2010) 5 Millionen Euro Mehrkosten angefallen seien und man habe dies erst am Ende erfahren. Der Rat sei nicht vernünftig unterrichtet worden und die Verantwortung für dieses Desaster sei auch noch nicht einmal geklärt. Nichtsdestotrotz habe sich die Grüne-Fraktion nach intensiver Debatte dazu entschlossen mit viel Wut im Bauch, heute alles dafür zu tun, dass man sich gegen einen Baustopp ausspreche. Denn dieser Baustopp sei letztendlich eigentlich die schlechteste aller Alternativen. Die Kosten für einen Baustopp mit einem dann nachgezogenen Rückbau lägen deutlich über dem, was man an Kosten für eine Fertigstellung des Projektes jetzt vermutlich Weise noch benötigen würde. Aber wichtig sei auch, dass der Oberbürgermeister den Auftrag des Rates mitnehme, dass man sich von ihm erhoffe, dass er sich in Mainz bei der Landesregierung für eine Beteiligung des Landes auch für die Mehrkosten einsetzen werde.

Oberbürgermeister Prof. Hofmann-Göttig merkt für die Öffentlichkeit an, die vom Vorredner dargestellte Kritik zu der fehlenden Information richte sich nicht an den Stadtvorstand, denn dieser habe seinen Kenntnisstand unmittelbar weitergegeben. Es sei insofern eine gemeinsame Kritik des Stadtvorstandes und des Stadtrates an den Abläufen.

Zum Hinweis auf die Landesregierung sagt Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig zu, er wolle dies tun. Er habe eine erste Verhandlungsrunde mit dem Wirtschaftsminister begonnen und

diese Bemühungen werde man fortsetzen, wenn man eine klare Beschlusslage des Stadtrates habe.

Rm Biebricher (CDU) äußert, in der letzten Sitzung des Rates habe er bereits von der ersten Kostenrechnung gesprochen, die dem Rat damals vorgelegt worden sei und die 9,1 Mio. Euro ergeben habe. Diesbezüglich habe er Zweifel geäußert, ob man dem Rat damals die volle Wahrheit gesagt habe oder ob die Sache nur für den Entscheidungsträger akzeptabler gestaltet werden sollte. Dafür sei er dann sehr stark kritisiert worden. Aber wenn er nun z.B. in der Vorlage sehe, dass die Ursprungsplanung nur den Hochbau beinhaltet habe und nicht den Eingriff in die Bahnanlage, dann fühle er sich in dieser Ansicht eigentlich bestätigt. Alle wüssten, dass das Projekt beim Spatenstich nicht ausfinanziert gewesen sei. Die CDU-Fraktion habe immer gewarnt und sei aber dafür beschimpft worden. Man sei als Verhinderer verunglimpft worden, es hieß, man wolle aus Koblenz Schilda machen und statt die Kritik ernst zu nehmen, sei die CDU-Fraktion immer an den Pranger gestellt worden. Er denke, heute wären viele froh, wenn es der CDU-Fraktion damals gelungen wäre, dieses „Kuckkucksei aus dem Nest zu werfen“. Heute wisse man, dass man Recht gehabt habe, aber dafür könne man sich nichts mehr kaufen. Denn dies sei alles Vergangenheit und das, was nun dringend gemacht werden müsse, sei die schonungslose Aufklärung, wer sich welche Verfehlungen geleistet habe ohne Ansehen der Person.

Im Dezember habe man gesagt, dass die CDU-Fraktion die Geldvernichtungsanlage einmal aufhalten wolle, um dem Oberbürgermeister Gelegenheit zu geben, mit dem Land zu verhandeln und eine Beteiligung an den Mehrkosten zu erreichen sowie weiterhin zu untersuchen, welche Einsparmöglichkeiten es noch geben könnte. Nun müsse man leider zur Kenntnis nehmen, dass beim Land noch keine Zusage eingeholt werden konnte. Demnach solle der Rat heute den Beschluss fassen, ohne zu wissen, ob es noch weitere Landesmittel gebe oder ob die Stadt Koblenz komplett auf diesen Mehrkosten von 3,5 Mio. Euro sitzen bleibe und das bei einer bekannt angespannten Haushaltslage. Einsparmöglichkeiten solle es auch nicht geben. Dies könne man fachlich nicht beurteilen. Was man aber beurteilen könne, sei, dass es diese Einsparmöglichkeiten gegeben hätte, wenn man nur früh genug die Notbremse gezogen hätte. Aber dies sei passiert durch das totale Versagen des Controllings. Der Rat sei erst informiert worden, als „das Kind bereits in den Brunnen gefallen sei“.

An der Unausweichlichkeit des Rückbaus habe die CDU-Fraktion starke Zweifel. Da sehe man die Angelegenheit wie Rm Lehmkuhler (SPD), weil es dieselben Fragen gegeben habe. Die Anlage habe einen sehr hohen Fertigstellungsgrad und dass die Bahn den Rückbau fordern werde, sei die eine Sache, ob es aber auch so käme, sei eine ganz andere Frage.

Was er bereits in der vergangenen Sitzung vorgetragen habe, gelte auch heute: Die CDU-Fraktion habe den Schienenhaltepunkt immer ganz kritisch begleitet. Man habe von Anfang an vorgetragen, man halte nichts von einem isolierten Schienenhaltepunkt 600 m vom Bahnhof entfernt, der nicht in ein Gesamtnetz in einem Ringverkehr eingebunden sei. Die CDU-Fraktion habe sich im Juli, als die Erhöhung auf 13,1 Mio. Euro beschlossen werden sollte, nur enthalten, weil es damals geheißen habe, dies sei nun wirklich das Ende der Fahnenstange. Wie es gekommen sei, wüssten alle und man könnte sich die Angelegenheit einfach machen, indem sich die CDU-Fraktion nun wieder enthalte. Dies wolle man aber nicht. Man wolle den unangenehmen Weg gehen und deshalb werde die CDU-Fraktion der Vorlage heute nicht zustimmen.

BIZ-Fraktionsvorsitzender Dr. Gross führt aus, für die BIZ-Fraktion erschließe sich die Frage nicht, warum der Rat heute vorgezogene Haushaltsberatungen / Haushaltsentscheidungen treffen

solle, wo man eigentlich nächste Woche erst mit den Haushaltsberatungen beginne. Man ginge davon aus, dass man auch ohne den heutigen Beschluss nach § 99 Gemeindeordnung (Vorläufige Haushaltsführung) zahlen könne. Deshalb erschließe sich auch nicht die Drohung eines so genannten Baustopps. Es gebe Eilentscheidungen des Oberbürgermeisters, des Kämmerers und es gebe diesbezügliche Verpflichtungsermächtigungen für 2011. Die BIZ-Fraktion verstehe nicht, warum der Oberbürgermeister nun nicht selbst die Verantwortung übernehmen wolle und sage, einen Baustopp gebe es nicht und man zahle weiter. Er denke, damit habe sich dann auch die Verhandlungsposition der Stadt dahingehend verbessert, dass nach § 99 Gemeindeordnung später die Schadenersatzforderungen eventuell besser seien, als wenn ein Ratsbeschluss vorliege. Die BIZ-Fraktion werde heute nicht Ja sagen zu dieser Beschlussvorlage, weil man den Haushaltsberatungen nicht vorweg nehmen wolle und sich im Grunde nicht verpflichten wolle, jetzt schon Gelder zu binden, die dann später nicht für andere Dinge zur Verfügung stünden.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig bittet auf die Frage des Vorredners, ob es nicht auch ohne Beschluss des Rates ginge, seitens des Rechtsamts Stellung zu nehmen.

Herr Gebel (Amt 30) erläutert, die Bestimmung des § 99 Gemeindeordnung sehe vor, dass in der haushaltslosen Zeit, dann wenn Verpflichtungen zu einer Auszahlung bestünden oder aber wenn es sich um die Fortsetzung schon begonnener Maßnahmen handle, die Gemeinde Auszahlungen leisten dürfe, auch wenn es noch keine Haushaltssatzung gebe. Aber es heiße eben, die „Gemeinde darf ...“ und die Gemeinde sei nicht der Oberbürgermeister oder seine Verwaltung alleine, sondern dies seien beide Organe: der Oberbürgermeister und der Stadtrat. Wenn man jetzt darauf schaue, wer denn für die Haushaltsangelegenheiten zuständig sei, so sei dies eindeutig nach der Aufgabenverteilung der Stadtrat. Insofern müsse die Entscheidung, ob hier (im Bereich nicht laufender Verwaltung) nach dieser Vorschrift in der haushaltslosen Zeit verfahren werden dürfe, der Stadtrat treffen.

Das Instrument der Eilentscheidung gebe es auch, aber diese Vorschrift laute so, dass der Oberbürgermeister in Angelegenheiten, deren Erledigung nicht ohne Nachteil für die Gemeinde bis zu einer Sitzung des Gemeinderates aufgeschoben werden könne, eine Eilentscheidung treffen könne. Das heiße, dies ginge nur dann, wenn eine Gemeinderatssitzung nicht rechtzeitig möglich sei. Man befinde sich aber heute in einer solchen Sitzung, zu der nach dem Votum des Rates in der letzten Sitzung des Rates im Dezember vereinbarungsgemäß eingeladen worden sei. Insofern greife die Vorschrift überhaupt nicht.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig stellt fest, die Notwendigkeit einer Entscheidung des Rates in der heutigen Sitzung ergebe sich aus der Tatsache, dass über den Haushaltsplan 2011 der Stadtrat laut Vereinbarung des Ältestenrates erst im März entschieden werde. Diese abzuwarten, würde bedeuten, dass man die Bautätigkeit einstellen müsste oder zumindest keine weiteren Aufträge mehr vergeben dürfte, weil das zur Verfügung stehende Geld voll verausgabt sei. Demzufolge bedeute es, würde man dem Ratschlag der BIZ-Fraktion folgen und die Beschlussfassung über den ordentlichen Haushalt abwarten, einen Baustopp mit der sich daraus ergebenden Konsequenz zu verursachen, dass Stilllegungskosten für diese Zeit entstünden und im Übrigen der Schienenhaltepunkt Mitte nicht im Zeitplan fertig werden könnte.

FBG-Fraktionsvorsitzender Gniffke vertritt die Auffassung, heute sei nicht der Abend um zurückzublicken, wer schlauer gewesen sei und wer damals schon alles gewusst habe. Wenn jeder im Rat alles gewusst hätte, wie die Angelegenheit ausginge, dann hätten alle Ratsmitglieder nicht zugestimmt. Dafür hätten alle die Verantwortung übernommen. Damals hätte der Rat

mehrheitlich zugestimmt und die Anlage sei zu 85 % fertig gestellt. Koblenz würde sich lächerlich machen, wenn man nun entschiede, man lasse die Baustelle bis zum „Sanktimmerleinstag“ und bezahle im Endeffekt immer noch mehr, als man nun schon prognostiziert habe für die Fertigstellung. Er denke, alle hätten Verantwortungsbewusstsein für das, was in der Stadt geschehe. Es falle niemandem leicht, so mit dem Geld der Bürger umzugehen. Man sei in die Irre geführt worden und unfair mit dem Rat umgegangen von Seiten der Projektsteuerung, weil man nicht korrekt unterrichtet habe. Dort sei großes Versagen festzustellen. Diese Personen seien verantwortlich für die Situation und dass man sich nun überlegen müsse, wie man die nötigen Gelder aufbringe. Aber es ginge einfach nicht, nun einen Stopp zu verhängen und eine Baustelle, die zu 85 % fertig gestellt, im Nahverkehrskonzept eingeplant und für die Buga eventuell doch wichtiger sei, als zunächst angenommen, unvollendet stehen zu lassen. Er sei überzeugt, die Buga hätte Koblenz auch ausrichten können ohne den Schienenhaltepunkt. Aber nun stelle sich heraus, dass mit dem Schienenhaltepunkt geplant worden sei. Da sei es nicht hinnehmbar, dass der Rat sage, man beende zunächst das Projekt und riskiere damit, dass eine Unmenge Mehrkosten auf die Stadt zukämen. Deswegen werde die Mehrheit der FBG-Fraktion der Beschlussvorlage zustimmen.

Rm Lehmkuhler (SPD) merkt an, Rm Gniffke (FBG) habe sicherlich Recht in der Bewertung, die er vorgetragen habe. Es wäre ebenfalls Schilda, wenn der Rat nun entscheiden würde, einen Baustopp zu verhängen, dem nicht zu zustimmen in der Erwartung, dass man damit Kosten minimiere in dem Wissen, dass man damit keine Kosten reduzieren, sondern eine Kostensteigerung produziere mit einem solchen Beschluss. Bezug nehmend auf die Ausführungen des Rm Biebricher (CDU) äußert er, die CDU-Fraktion sei nie für die Entscheidung zum Schienenhaltepunkt kritisiert worden, sondern die Bezeichnung Schilda habe sich auf die Haltung bezogen, dass man den Zugang zum Löhrcenter verhindert habe, damit die Menschen nur ja nicht ins Löhrcenter kämen. Dies sei ein totaler Unsinn, denn dort wäre eine direkte Verknüpfung mit dem Busbahnhof vorhanden gewesen. Darauf habe sich der Ausspruch Schilda bezogen. Rm Biebricher (CDU) habe es dann so dargestellt, als wäre die CDU-Fraktion immer diejenige gewesen, die vor den Mehrkosten gewarnt hätten. Er dürfe ihn daran erinnern, dass der Rat am 06.10.2005 diesen Grundsatzbeschluss gefasst habe. Ausweislich des Protokolls sei dieser Beschluss zustande gekommen bei 1 Gegenstimme und 3 Stimmenthaltungen. Demnach müsse es eine überwältigende Mehrheit im Rat gegeben haben, die diesem Schienenhaltepunkt zugestimmt habe. Wenn man nun den Anschein erwecke, man müsste sich auf den Zug der Empörung schwingen über diese Kostensteigerungen, um daraus politische Vorteile zu erlangen, dann sei das einfach nur billig. Die CDU-Fraktion solle bei der Verantwortung bleiben, diese mittragen und sich nicht davonstehlen. Zudem könne man in dem Protokoll nachlesen, dass ein ehemaliges Mitglied der FDP-Fraktion und nun Mitglied der BIZ-Fraktion damals ausgeführt habe, die FDP-Fraktion sei von Anfang an für dieses Projekt gewesen. Daher sollte das Rm Henchel einmal erklären, warum er von diesem Standpunkt heute nichts mehr wissen und einen Beschluss des Rates herbeiführen wolle, der dann einen Torso stehen lasse.

Die SPD-Fraktion sei immer für den Schienenhaltepunkt gewesen, allerdings nicht um jeden Preis, sondern unter der Bedingung 9,4 Mio. Euro, die damals genannten worden seien. Wenn man damals natürlich gewusst hätte, dass sich die Kosten verdoppelten, wäre niemand bereit gewesen, diese Entscheidung zu treffen. Gerade wegen dieser Entwicklung sei die SPD-Fraktion bei den Haushaltsberatungen für das Jahr 2010 sehr kritisch hinsichtlich des Haltepunktes „Verwaltungszentrum / Rauental“ gewesen und auf Grund ihrer Initiative seien die Kosten für Grundstücksankäufe, die völlig aus der Luft gegriffen und überflüssig gewesen seien, gestrichen

worden. Deshalb könne man es nachvollziehen, dass der Oberbürgermeister angesichts dieser Situation gesagt habe, unter seiner Ägide werde es keinen weiteren Schienenhaltepunkt geben. Das sollte man sich dann auch wieder in Erinnerung rufen, wenn man erneut für den Bau des anderen Schienenhaltepunktes unter einem anderen Tagesordnungspunkt lauthals plädiere.

Rm Kaiser (FDP) erklärt, er könne die Kritik des Rm Biebricher (CDU) an dem Projekt Schienenhaltepunkt zunächst einmal ein Stück nachvollziehen. Er persönlich sei 2005 nicht an der Entscheidung beteiligt gewesen. Deshalb könne er sich erlauben, darauf hinzuweisen, dass es sich für ihn einreihe in eine Reihe von Projekten, bei denen sich die Stadt Koblenz übernommen habe. Der Schienenhaltepunkt sei zumindest ein Infrastrukturprojekt, das er in gewisser Weise noch einsehe. Aber an anderen Projekten sehe er dies bei weitem nicht so positiv. Er halte ähnlich wie Rm Biebricher (CDU) die Rückbaukosten für weit übertrieben. Hier versuche man natürlich, den Teufel an die Wand zu malen, um weiteren Druck aufzubauen. Das empfinde er als kontraproduktiv. Dennoch möge es zwar in der Höhe übertrieben sein, in der Sache sei es mit den Rückbaukosten aber seines Erachtens keine Frage. Natürlich sei es erforderlich, die Sicherungsmaßnahmen zu betreiben und zwangsläufig werde die Bahn darauf pochen, dass ein wie auch immer gearteter Zustand hergestellt werde, der zusätzliches Geld koste. Darüber brauche man sich keiner Illusion hingeben. Auch wenn dieser niedriger ausfallen sollte, als es bisher als Schreckgespenst an die Wand gemalt werde.

Er denke, es sei auch keine Frage, dass das Controlling eine Katastrophe gewesen sei. Man müsse sich fast überlegen, ob man nicht demnächst ein Controlling für das Controlling einführen müsse, um diese Dienstleistung wieder zu überprüfen. Die Kritik ginge an dieser Stelle zunächst einmal an das mit dem Controlling beauftragte Büro, dessen Controllingdienstleistungen zu erkennen schwer fielen, wie dies bereits ausgeführt worden sei.

Er wolle allerdings teilweise Kritik anfügen, dass auch die Dienstleistung an solchen Controllingbüros kritisch hinterfragt werden müsse. Wie man gehört habe, sei es erst zu einem recht späten Zeitpunkt zu Analysen gekommen, die man vielleicht hätte schon vorher einfordern können. Dies ändere aber nichts an der Sache und an der Substanz des Hauptproblems. An den Mehrkosten hätte sich dadurch nichts geändert, Rat und Verwaltung hätten es lediglich früher gewusst. Aber das Grundproblem bestehe selbstverständlich daraus.

Was er allerdings massiv kritisiere an der CDU-Fraktion sei, dass er es als unredlich empfinde, sich hier hinzustellen und zu tun, als ob man dem Steuerzahler Geld spare, indem man einem Baustopp verkünde. Es sei nach allem was dem Rat vorgelegt werde, dem habe die CDU-Fraktion inhaltlich mit keinem Argument widersprochen, mit Mehrkosten in den ersten 3 Monaten mit 500.000 bis 900.000 Euro zu rechnen. Wenn dem nicht so sein sollte und es daran Zweifel gebe, dann würde er sich freuen, wenn die CDU-Fraktion erläutern würde, wieso sie dies anzweifeln und inwiefern diese Mehrkosten nicht entstünden. Es sei tatsächlich so, dass man der Stadt einen Schaden in Höhe der Baustoppkosten zufüge, wenn man diesen Baustopp jetzt verkünde und er könne nicht verstehen, wie man hier erklären könne, man sei der einzige Kämpfer für Recht und Freiheit, ohne ein Wort darüber zu sagen, wie diese Mehrkosten durch den Baustopp abgefangen werden sollten. Er sehe sich innerhalb seiner Partei massiven Diskussionen auseinandergesetzt, weil man in diesem Dilemma stecke, entweder zwischen Mehrkosten und noch mehr Kosten zu entscheiden, die alle nicht haben wollten. Aber nur die moralische Empörung dem Bürger vereinfacht zu verkaufen, nach dem Motto „die CDU-Fraktion ist die einzige, die etwas dagegen unternimmt“ empfinde er als unredlich bei aller sonstigen Sympathie für die Kritik.

Rm Keul-Göbel (CDU) möchte zunächst klarstellen, dass die CDU-Fraktion eine völlig andere Sicht der Dinge habe, wie es jetzt von den Vorrednern dargestellt worden sei. Man sei der Meinung, dass man bei 98 % der vergebenen Aufträge nicht mehr von Baustopp die Rede sein könne. Dies sei auch unredlich und das wolle sie hier auch feststellen. Wenn man 98 % der Aufträge vergeben habe bei einem zu erwartenden Kostenvolumen von 18,5 Mio. Euro, dann seien 2 % davon ein ganz geringer Teil und über diesen Teil diskutiere man hier. Es sei vollkommen klar, dass die CDU-Fraktion keinen Baustopp wolle. Dies habe man in der letzten Sitzung des Rates schon ganz klar zum Ausdruck gebracht und sie wisse nicht, warum dieses Schreckgespenst ständig wieder in die Welt gesetzt werde. Die CDU-Fraktion vertrete die Auffassung, durch die Entscheidung im Dezember 2010 stünden zusätzlich zu den 13 Mio. Euro, die man bereits im Juli beschlossen habe, noch 1 Million Euro zur Verfügung und es gebe noch 900.000 Euro Verpflichtungsermächtigungen für 2011, was einen Betrag von insgesamt 15 Mio. Euro bedinge. Diese 15 Mio. Euro müssten nach Meinung der CDU-Fraktion zunächst ausreichen. Was hier als Risikobetrag von 1 Million Euro benannt werde, könne man auf gar keinen Fall heute beschließen, denn damit gebe man der Verwaltung freie Hand, diese Zahlung zu leisten und hinterher von Seiten der Stadt das Geld einzuklagen. Dies sei genau der falsche Weg. Niemand würde im Privatleben so handeln, sondern jeder würde privat sagen, zuerst solle die Firma das Geld einklagen und man wolle sich mit dem Unternehmer unterhalten, ob die Forderung rechtmäßig sei. Der Privatmann wolle nicht hinterher von der Firma das Geld einklagen und so solle auch die Stadt Koblenz handeln. Die CDU-Fraktion wünsche, dass zunächst die Kosten ausverhandelt würden und wenn dann feststehe, wie hoch der Kostenbeitrag insgesamt tatsächlich sei, nachdem die Schlussrechnungen und die Aufträge ausdiskutiert seien, dann wolle man wissen, um welchen Betrag es sich handle. Der Oberbürgermeister könne sich dann auch der Zustimmung der CDU-Fraktion sicher sein, aber man wolle wissen, worüber man rede.

Zu dem Sparwillen möchte sie auf Punkt 7 (Seite 4 von 12) hinweisen: „Welches Gremium hat die 175.000 Euro Mehrkosten für den Plattenbelag beschlossen?“ Antwort: „Gar kein Gremium.“ Seitens der Verwaltung und des Büros, das die Ausschreibungen vorgenommen habe, sei festgelegt worden, dass man hier die gleichen Platten verlegen wolle, wie in der Löhrrstraße und am Löhrrondell. Dies sei an und für sich ganz vernünftig, dagegen habe auch niemand etwas zu einzuwenden. Man habe ebenfalls nichts dagegen zu sagen, dass dann nach der Ausschreibung das Material für ca. 62.000 Euro gekauft worden sei. Allerdings wenn dann die Firma argumentiere, man benötige 175.000 Euro mehr zum Verlegen dieser bestimmten Platten, als in der Ausschreibung vorgesehen, dann hätte sich jeder, der an Kosteneinsparungen tatsächlich Interesse hätte, überlegt, ob man diese Mehrkosten ausgeben wolle. Denn wenn die Kosten für das teure Material bei 62.000 Euro lägen, dann hätte man für diese Fläche bequem noch weitere 60.000 Euro ausgeben können und die preiswerteren Platten, deren Verlegung mit dem Auftrag vergeben worden seien, vergeben können. Damit hätte man, selbst wenn man keine andere Platte mehr verkauft hätte, mindestens 110.000 Euro eingespart. Nun möge dies bei 17 bis 18 Mio. Euro eine kleine Summe sein, aber es sei ein Beispiel dafür, dass man sich überhaupt keine Gedanken mache, wie man Kosten einsparen könne. Dieses Verhalten kritisiere die CDU-Fraktion. Es sei vorhin ebenfalls festgestellt worden, dass der Ausschuss für allgemeine Bau- und Liegenschaftsverwaltung dieser Vergabe nicht zugestimmt habe. Man könne überhaupt nicht nachvollziehen, warum man 175.000 Euro mehr ausgeben solle nur für das Verlegen der Platten. Wenn man so mit Geld umginge, dann müsste die CDU-Fraktion feststellen, das könne sie nicht nachvollziehen. Die CDU-Fraktion wolle gerne wissen, welche Aufträge wann erteilt worden seien, was sei ausverhandelt worden, wie hoch seien die Rechnungen tatsächlich, wie seien die rechtlichen Möglichkeiten der Stadt, den erstellten Schlussrechnungen gegenüber aussähen.

Wenn diese Fragen geklärt seien und man genau sagen könne, diese Rechnungen seien zu zahlen, dann sei die CDU-Fraktion auch bereit, diese zu tragen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig merkt an, wenn der Stadtrat in seiner Mehrheit sich nicht entschließen sollte, eine entsprechende Ausgabeermächtigung zu erteilen, sei er als Kämmerer nicht in der Lage, die bisher noch nicht in Auftrag gegebenen Gewerke auszugeben – auch wenn dies nur 2 oder 3 % seien. Es ändere nichts am Sachverhalt. Das er wahrscheinlich nicht aufhalten würde, die bereits beauftragten Gewerke durchzuführen, sei verständlich. Aber unter den Umständen, bei einer wissentlichen Ablehnung des Mehrbedarfsantrages des Stadtvorstandes durch den Stadtrat hätte er keine Rechtsgrundlage zusätzliche Ausgaben, die bisher nicht beauftragt seien, noch in Gang zu bringen. Die Folge sei, dass dieses de facto zur Nichtfertigstellung des Schienenhaltepunktes führe.

Wenn die Vorrednerin ausführe, man solle die Sache erst dann zum Abschluss bringen, wenn die ganzen Rechtsfragen geklärt seien, dann würde er dies auch gerne so tun. Das Problem bei der Angelegenheit bestehe darin, dass das Rechnungsprüfungsamt einen Prüfbericht für Ende April vorhergesagt habe und die sich daraus ergebenden Rechtsstreitigkeiten mit Sicherheit einige Jahre weiter andauern würden. Das bestätigten der Leiter des Rechtsamts sowie der Prozessanwalt, den man mit der Überprüfung dieser Dinge jetzt schon eingeschaltet habe. Millionenprozesse gingen in der Regel über zwei Instanzen. Wenn man dieses billigend in Kauf nehme wolle, dann bedeute dies, dass man über Nichtfertigstellung mit Nichtinbetriebnahme des fraglichen Projektes über mehrere Jahre rede. Daraus entstünde das Problem von Rückbauforderungen, die die Bahn dann gegenüber der Stadt Koblenz geltend machen werde. Da könne man nun über die Höhe der Dinge, die dort einträten, streiten, aber der Sachverhalt als solcher sei erst einmal ganz nüchtern und klar. Dies sei der Grund, warum der Stadtvorstand bitte, in dieser Frage nach Möglichkeit positiv zu entscheiden, damit man Schaden von der Stadt Koblenz abwende.

FDP-Fraktionsvorsitzende Hoernchen weist darauf hin, sie sei schon von vielen Bürgern gefragt worden, wie man eine solche Entscheidung treffen könne und in ihrer Haut wolle man nicht stecken. In der Beschlussvorlage sei zu lesen, dass die Kostensteigerungen im Bereich Ingenieurbau zum Teil unzureichender Vorerkundungen zuzuordnen seien. Wie ein roter Faden ziehe sich bei der Aufzählung das Wort „Boden“ immer wieder durch und bei der Liste der „unvorhergesehenen Leistungsänderungen im Bau“ stehe immer wieder das Wort Boden. Das heiße, man habe sich die Bodenverhältnisse nicht oder nicht richtig vorher angesehen, bevor man in die Planungen eingestiegen sei und angefangen habe zu bauen. Für diese unvorhergesehenen Leistungsänderungen solle der Stadtrat jetzt ein Einsehen haben und die politische Verantwortung mit übernehmen für Fehler, die andere gemacht hätten und die bisher nicht aufgeklärt seien. Dieser Aufklärungsprozess benötige Zeit und dies dauere ihr zu lange. Aber es werde verlangt, Geduld aufzubringen und ein gewisses Vertrauen in die Verwaltung zu setzen. Denn erst nachdem der technische und der rechnerische Bausachverhalt geprüft worden sei, solle die juristische Prüfung erfolgen. Erst nach Monaten wisse man dann, wer wo welche Fehler gemacht habe. Nach Monaten der Prüfung könne die Stadt gegebenenfalls Schadenersatz geltend machen. Die Grundsatzfrage laute jedoch, ob der Rat gegen den Beschluss stimmen sollte, nur um es der Verwaltung und allen anderen Beteiligten zu zeigen und dies dann letztendlich auf Kosten der Koblenzer Bürger und des städtischen Haushalts. Denn wenn der Rat heute gegen den Beschluss stimme und damit einen Baustopp oder gar einen Abriss hervorrufe, gebe man weitere Millionen aus, um dann nichts zu haben – nicht einmal einen eventuell überflüssigen

Schienenhaltepunkt. Deshalb müsse man für den Beschluss stimmen und damit die Verteuerung des Schienenhaltepunktes akzeptieren.

In den letzten Wochen habe sie versucht, dies den Koblenzer Bürgern zu erklären. Es sei ihr genauso wenig gelungen, wie sie auch die Antwort der Verwaltung nicht richtig überzeugt habe. Sie müsse Geduld aufbringen, bis alles geprüft sei. Sie denke, allen Beteiligten wäre wohler, wenn die heutige Entscheidung nach der technischen, rechnerischen und vor allem nach der juristischen Prüfung zu fällen wäre. Es sei aber keine Zeit mehr da, um Aufklärung zu betreiben, wer in welcher Form für die Verdopplung der Kostenentwicklung beim Citybahnhof verantwortlich sei. Keine Zeit sei mehr vorhanden, um die Verantwortlichen zur Rechenschaft zu ziehen und um jeden einzelnen Nachtrag rechtlich zu prüfen und gegebenenfalls eine gerichtliche Kostenentscheidung abzuwarten. Der Rat habe heute eigentlich nur noch die Wahl zwischen Mehrkosten und Mehrkosten. Um größeren Schaden von der Stadt abzuwenden, sei man also gezwungen, der Angelegenheit zuzustimmen. Sie wirft die Frage auf, was nun zu tun sei. Ein Baustopp könne nicht das Ziel sein. Wenn der Rat heute in dieser Sondersitzung den Mehrkosten des Schienenhaltepunktes zustimme, könne dies nur eine Zustimmung zur Bereitstellung der Mittel sein. Dies sei jedoch kein Freibrief zur Geldverteilung. Die FDP-Fraktion stimme der Beschlussvorlage nur zu, wenn jede weitere Auszahlung zum Schienenhaltepunkt erst geprüft werde in bautechnischer, baurechnerischer und baujuristischer Hinsicht.

Der Oberbürgermeister habe die Haushaltskonsolidierung zur Chefsache erklärt. Sie schlage ihm vor, dass er die Kostenentwicklung des Schienenhaltepunktes ebenso verantwortlich begleite. Die FDP-Fraktion stelle nun nach den gewonnenen Erkenntnissen den Antrag, über die Punkte 3 und 8 getrennt abzustimmen. Hierbei handle es sich um einen Betrag von 1 Mio. Euro. Rm Keul-Göbel (CDU) habe diesen Aspekt bereits ausgeführt und sie denke, dass die CDU-Fraktion daher dem Antrag zustimmen werde.

Rm Rosenbaum (FBG) führt aus, man habe jetzt alle möglichen Argumente vorgetragen. Er finde als neues Ratsmitglied trotzdem, dass man nun zur Abstimmung kommen sollte, denn man habe gehört, dass alle bis auf eine Fraktion zustimmen wollten. Die vorliegende Kostensituation habe niemand gewollt, aber sie sei vorhanden und nicht mehr zu beseitigen. Wenn man nun einen Baustopp beschlösse oder eine Ausgabensperre ausspräche, würde man die Stadt Koblenz der Lächerlichkeit preisgeben. Das könne niemand im Saal wollen. Die Stadt Koblenz sei nach seiner Auffassung verpflichtet, den Schienenhaltepunkt nun so fertig zu stellen, wie das Projekt begonnen worden sei. Alle städtischen Gremien seien eingeschaltet worden, um herauszufinden, wer warum Fehler gemacht habe. Aber man sollte die Angelegenheit nun so beschließen, wie es vorgesehen sei.

Rm Coßmann (CDU) nimmt Bezug auf die Ausführungen des Rm Lehmkuhler (SPD) zur Abstimmung im Jahre 2005. Der Rat sei mehr oder weniger dazu ermuntert worden, aus zwei Gründen zuzustimmen: Die Kostenschätzung von 9,4 Mio. Euro und zum zweiten sei dem Rat ein Plan vorgelegt worden zur Umsetzung eines Nahverkehrskonzepts, das einen Ringverkehr beinhalte. In diesem Konzept sei z.B. auch der Haltepunkt „Verwaltungszentrum“ aufgeführt und von diesem Konzeptentwurf sei eigentlich so gut wie nichts übrig geblieben. Züge aus Richtung Norden hielten, aber von Süden kommend halte beispielsweise die Mittelrheinbahn 20 Minuten am Hauptbahnhof, um sich dann wieder in Bewegung zu setzen und am Schienenhaltepunkt erneut anzuhalten. Die Lahntalstrecke sei überhaupt nicht angebunden, der südliche Regionalexpress linke Rheinseite halte und ende am Hauptbahnhof. Von einer Umsetzung des seinerzeit vorgestellten Ringbahnkonzepts sei nichts zu erkennen.

Rm Henchel (BIZ) bestätigt, natürlich habe Rm Lehmkuhler (SPD) Recht, dass er damals dem Projekt Schienenhaltepunkt zugestimmt habe. Daraus habe er auch nie einen Hehl gemacht. Er sei ebenfalls für die Buga und es sei ein Gesamtpaket Buga – Schienenhaltepunkt gewesen. Dies sei wohl auch bekannt. Nur habe man damals von einer ganz anderen Größenordnung gesprochen. Rm Coßmann (CDU) habe quasi das vorweggenommen, was er dazu habe vortragen wollen. Dies sei einer der Gründe, warum er seinerzeit auch für das Projekt gestimmt habe. Diesbezüglich hätten sich die Vorzeichen aber schnell verändert und außerdem dürfe man seine Meinung doch auch ändern.

Rm Ackermann (Bündnis 90 / Die Grünen) stellt fest, er habe zu dem Tagesordnungspunkt nicht gesprochen und beantrage das Ende der Debatte und Sachabstimmung.

Rm Diehl (CDU) bittet, die bisherige Rednerliste noch abzuarbeiten, denn er habe noch sachliche Argumente vorzutragen und wolle diese Position darstellen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig stellt zunächst den Antrag auf Schluss der Debatte und Sachabstimmung zur Abstimmung. Der Stadtrat lehnt diesen Antrag mehrheitlich ab.

Anschließend stellt Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig den Antrag auf Beendigung der Rednerliste zur Abstimmung. Der Stadtrat stimmt diesem Antrag mit Stimmenmehrheit zu.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig stellt daraufhin das Ende der Rednerliste fest: Rm Diehl, Rm Wiechmann, Rm Schumann-Dreyer, Rm Lipinski-Naumann sowie Rm Assenmacher.

Rm Diehl (CDU) führt aus, ihm sei es wichtig, als Bankkaufmann eine Zwischenrechnung zu dem Zeitpunkt durchzuführen, an dem der Rat eine Abstimmung herbeiführen solle. Er stellt fest, es sei heute von einer Gesamtbausumme zwischen 17,5 und 18,5 Mio. Euro die Rede. Weiter stelle er fest, dass mit Datum vom 18.08.2008 11,6 Mio. Euro projektiert worden seien. Es sei dann beim Land beantragt worden, einen Zuschuss zu erhalten. Diesbezüglich habe man von einer Höhe von bis zu 85 % Förderung gesprochen. Eingegangen sei ein Bewilligungsbescheid des Landes im Dezember 2008 von 7.101.750,- Euro. Inzwischen habe man durch den Obermeister geführt eine Erhöhung auf 13,1 Mio. Euro beschlossen. Dies habe die Verwaltung dem Land zwar angezeigt, aber eine echte Beantragung beim Land auf eine Erweiterung des Zuschusses sei von Seiten des Oberbürgermeisters nicht erfolgt. Rm Diehl fragt, ob die Verwaltung zu diesem Zeitpunkt selbst nicht gedacht habe, dass dies schon das Ende der Fahnenstange sei. Der Oberbürgermeister habe dem Rat mitgeteilt, dass er dann die 18,5 Mio. Euro auch nur als Zwischenstand im November 2010 ans Land weitergemeldet habe. Mittlerweile habe der Oberbürgermeister erst vor wenigen Tagen die 18,5 Mio. Euro als die Grundlage für die Bezuschussung des Landes gemeldet. Er könne zum jetzigen Zeitpunkt nicht feststellen, dass die Verwaltung nach der Erhöhung im September auf 13,1 Mio. Euro schon mit der Landesregierung Kontakt aufgenommen habe. Man habe also Zeit versäumt, mit dem Land zügig eine Bezuschussung zum heutigen Abstimmungstag zu erhalten. Für ihn ergebe sich zum heutigen Abstimmungstag folgende Position: Bei 7,1 Mio. Euro von 18,5 Mio. Euro seien 38,3 % durch das Land abgesichert. Der Restbetrag liege bei 11,4 Mio. Euro oder 61,7 %. Es wäre für ihn eine Frage, ob man so lange abwarte, bis klar sei, welche Bezuschussung des Landes gewährt werde, damit der Rat wisse, welcher Anteil später bei der Stadt Koblenz verbleibe. Denn dieser Aspekt sei doch wichtig, dass man für eine Infrastrukturmaßnahme genau wisse, was später abgerechnet

werde. So gebe es eine Position, die maximal 11,4 Mio. Euro oder 61,7 % durch die Stadt ausmache. Beispielsweise habe es in Kaltenengers beim Schienenhaltepunkt damals ebenfalls Nachschussbedarf und dieser sei ohne Probleme vom Land bewilligt worden. Er denke, es lasse sich mehrfach aufzeigen, dass das Land Strukturmaßnahmen ordnungsgemäß bezuschusst habe. Deshalb frage er sich, warum dies nicht zum heutigen Abstimmungsergebnis vorliege, obwohl schon einige Zeit nach dem 17.12.2010 vergangen sei.

Oberbürgermeister Prof. Hofmann-Göttig bittet, zur Kenntnis zu nehmen, was er in der Angelegenheit zuvor berichtet habe. Die Verwaltung habe Zuschussbedarf schriftlich bei der Landesregierung angemeldet und er selbst habe mit dem zuständigen Wirtschaftsminister am vergangenen Freitag eine erste Gesprächsrunde dazu geführt. Die Verwaltung stehe somit in Verhandlungen, aber eine Bewilligung des Landes in der Sache werde es mit Sicherheit nicht geben, wenn es nicht einen bewilligten Kostenrahmen durch den Stadtrat gebe. Nur auf diesem Weg werde es gehen, denn es sei keine Landesmaßnahme sondern eine Kommunalmaßnahme mit Zuschüssen des Landes.

Der Vorsitzende der Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen Wiechmann möchte den Antrag der FDP-Fraktion unterstützen und begründen, warum man diese Vorgehensweise fordere: Er habe in der nichtöffentlichen Sitzung dazu schon Fragen gestellt. Es ginge darum, dass das Risiko der Beschleunigungskosten von 1 Mio. Euro nicht für die Fertigstellung des Schienenhaltepunktes benötigt werde. Insofern sei Potential für Einsparungen vorhanden und die Grüne-Fraktion wolle diesen Antrag maßgeblich und sehr vehement mit unterstützen. Er bittet die Verwaltung, diesen Antrag mit in die Beschlussvorlage aufzunehmen.

CDU-Fraktionsvorsitzende Schumann-Dreyer nimmt Bezug auf die Ausführungen des Rm Diehl (CDU) zu den Mehrkosten. Sie denke, wenn ein so geringer Prozentsatz im Moment zur Rede stehe, dann müsse man schon dafür kämpfen, wenn im Vertrag stünde, die Maßnahme werde mit bis zu 85 % gefördert und die Stadt sei nun durch die Mehrkosten bei 38 % gelandet. Hinzu komme auch im Hinblick auf die Kostensteigerungen, dass man in den Haushaltsberatungen einige Einschnitte erlebe. Dies betreffe dann natürlich Bereiche, die die CDU-Fraktion nicht wolle. Das werde im sozialen Bereich, in der Kultur und im Sportbereich Auswirkungen haben. Deshalb werde die CDU-Fraktion auch ein Stück weit kämpfen, dass hier Klarheit geschaffen werde.

Zum Schienenhaltepunkt „Verwaltungszentrum/Rauental“ vertrete sie eine andere Auffassung als der Oberbürgermeister. Sie halte diesen nicht für unnötig. Sie verweise hierzu auf die Fußgängerüberführung, die nicht mehr gegeben sei. In Moselweiß, Rauental und Goldgrube gebe es keine Lebensmittelgeschäfte. In diesem Zusammenhang seien alle Fraktionen vor Ort gewesen und hätten die Vorstellung geäußert, dass eine Fußgängerüberführung dort im Rahmen des Schienenhaltepunktes errichtet werden könnte. Diesen Aspekt einfach abzutun, finde sie auch unredlich und dies wolle sie hier einmal klarstellen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig merkt an, zur Redlichkeit gehöre, dass man immer genau voneinander wissen müsse, was anstünde. Er sage als Kämmerer, zu seiner Amtszeit werde es einen weiteren Schienenhaltepunkt in Koblenz nicht geben, weil es absolut dringendere Projekte gebe. Er erinnere z.B. an das Hallenbad, den Schulbau, die Brückensanierung und wenn man eine Lage diesbezüglich klar überblicke, dann gehöre es dazu, dass man seine Erkenntnisse rechtzeitig kommuniziere. Dies habe er getan.

SPD-Fraktionsvorsitzende Lipinski-Naumann erklärt an Rm Schumann-Dreyer gewandt, alle hätten zuvor gesagt, dass sie einen Schienenhaltepunkt zu diesen Kosten nie beschlossen hätten. Sie fragt, ob man glaube, dass der Schienenhaltepunkt „Verwaltungszentrum / Rauental“ wesentlich billiger werde.

Sie verweist auf ein nach ihrem Erachten ungerechtes Verhalten gegenüber der Verwaltung. Rm Keul-Göbel (CDU) habe ausgeführt, dass, wenn der Rat heute das Budget freigebe, die Verwaltung nicht mehr genauer hinsehe und einfach weiter die Kosten bezahle. Diese Aussage halte sie für unfair. Der Rat beschließe heute lediglich ein Budget und die SPD-Fraktion vertraue der Verwaltung, dass diese alles unternehmen werde, jetzt in den letzten Rechnungen Kosten zu sparen. Die SPD-Fraktion vertraue darauf, dass das Rechnungsprüfungsamt die Angelegenheit ordnungsgemäß prüfe und sie könne nicht einsehen, warum eine Budgetmittelfreigabe plötzlich dazu führe, mehr Kosten zu produzieren. Sie fragt, wie man dem Bürger erklären wolle, warum der Rat einen Baustopp verhängen solle, der zu Mehrkosten führe, wenn 85 % des Haltepunktes fertig gestellt und 97 % der Aufträge vergeben seien. Das könne keiner nachvollziehen.

Rm Assenmacher (CDU) trägt vor, nach der Anhörung im nichtöffentlichen Teil könne niemand im Rat genau die Bezugsgrößen erklären, welche Leistungen beauftragt seien, welche noch fehlten, welche durchgeführt würden und deswegen hier allgemein unbelegt im Raum stehe, ob sich der Baustopp auf 2,3 oder 5 % der Bauleistungen bezögen. Dies wisse in diesem Gremium keiner. Der Rat entscheide heute nicht über einen Baustopp oder Nichtbaustopp, ansonsten bitte man die Verwaltung, die Sitzungsunterlagen entsprechend zu erweitern, damit man es nachvollziehen könne. Der Antrag der FDP-Fraktion komme nicht ganz überraschend, in dem gesagt werde, der Beschlusstenor der Verwaltung ginge viel zu weit. Deswegen wolle die CDU-Fraktion diesen reduzieren, denn nur so stimme man zu. Die Zuhörer müssten auch wissen, dass es nicht nur darum ginge, bis zum letzten Auftrag hier alles durchgehen zu lassen, damit der Schienenhaltepunkt in Betrieb gehen könne. Sondern es ginge auch darum, Mehrkosten, die derzeit noch nicht beauftragt und nicht absehbar seien, in einem Budget zu berücksichtigen und Ausgaben zu budgetieren, die Streitig seien, ob sie seitens der Stadt überhaupt zu zahlen seien. Auch dies sei derzeit offen. Die CDU-Fraktion wende sich ganz klar dagegen, das Signal nach außen zu geben, dass der Rat ohne wenn und aber alle geltend gemachten Kosten, die nachweislich auf Grund einer nicht erfolgten Controllingleistung entstanden seien, anstandslos in einem Budget berücksichtigen würde, ohne vorher im Stadtrat noch einmal darüber zu beraten, ob man es überhaupt zahle. Deswegen sei dieses heute vorgeschlagene Budget überhöht und überzogen und habe mit einem Baustopp unmittelbar nichts zu tun.

Oberbürgermeister Prof. Hofmann-Göttig stellt fest, der Rat sei am Ende der Rednerliste angelangt. Im Hinblick auf die wiederholten Anregungen aus der Mitte des Rates, den Beschlussvorschlag zu verändern im Hinblick auf die in Rede stehende 1 Million Euro, die man als vorsorglichen Puffer begriffen habe in der Differenz zwischen dem, was an Beschleunigungskosten gefordert werde und dem, was man rechtlich für geboten halte, sei er bereit, namens der Verwaltung die Beschlussvorlage wunschgemäß in der Weise zu verändern, dass man in Ziffer 1 formuliere „Die Erhöhung der Gesamtkosten von bisher 13,1 Mio. Euro auf 17,5 Mio. Euro“ und in Ziffer 2 „Die künftig zu erwartenden Auszahlungen bis zur Fertigstellung des Schienenhaltepunktes in Höhe statt von 5,687220 auf 4,68722 Mio. Euro inklusive 559.980 Euro zu übertragenden Mitteln aus 2010 im Haushaltsjahr 2011 zur Verfügung zu stellen.“ Er mache dabei darauf aufmerksam, dass er insofern einem Wunsch nachkomme, der von verschiedenen Seiten des Rates geäußert worden sei, der allerdings Risiken ausgesetzt sei, die die Verwaltung in der Vorlage im Einzelnen beschrieben habe. Er verstehe den vorliegenden Wunsch

dahingehend, nur jetzt wirklich den Betrag zu bezahlen, von dem die Verwaltung sicher sei, dass es rechtlich anstünde. Er müsse sich demzufolge vorbehalten, dass für den Fall, dass es anders käme, auf den Rat zukommen werde. Dieses vorausgeschickt, komme er zur Abstimmung über den so geänderten Beschlussentwurf.

Es erfolgt an dieser Stelle die Abstimmung in der Sache.