

Protokoll:

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig berichtet, es könne keinen Zweifel daran geben, dass die Entwicklung des Schienenhaltepunktes Stadtmitte ein Trauerspiel sei. Man könnte heute in einen Wettlauf der Empörung eintreten und sich gegenseitig darin versuchen, zu überbieten, wer mit den besten Worten seine Empörung darüber zum Ausdruck bringe, wie sich dieses Projekt entwickelt habe. Dieses habe man bereits mit der Beschlussvorlage getan, die durch die Ausschussberatungen an dieser Stelle einmütig zu der voraus geschobenen Erklärung führe, dass man die Kostenentwicklung am Schienenhaltepunkt Stadtmitte mit Empörung zur Kenntnis nehme und dass man keine Chance sehe, der Öffentlichkeit zu erklären, wie sich das Ganze eigentlich entwickelt habe. Tatsache sei auch, dass es allen insgesamt an jeglichem Verständnis mangle, wie es zu dieser Situation gekommen sei. Er persönlich sei in diesem Zusammenhang tief enttäuscht über die Leistung der Controllingfirma, denn er sei davon ausgegangen, dass die abgegebene Erklärung in Vorbereitung der Stadtratssitzung zum 01.07.2010, wonach die damalige Kostensteigerung um 1,5 Mio. Euro zu einer realistischen Abschätzung der Kostenentwicklung führe, Bestand habe. Als man dann im November von der bevorstehenden deutlichen Kostensteigerung erfahren habe, hätte man dies verwaltungsseits und seitens des Stadtvorstandes auch nicht akzeptiert, die entsprechende Vorlage zurück gewiesen und 5 Tage später eine neue Kostenberechnung, die in der Summe 2 zusätzliche Millionen Euro Kostenbelastung vorgesehen habe, erhalten. Dies habe auch nicht gerade zur Steigerung des Vertrauens in die Controllingleistung geführt. Er habe daher die Firma gefragt, ob sie bereit sei, mit eigenem Risiko die jetzige Kostenobergrenze zu garantieren, wozu sie sich letztendlich nicht habe entschließen können. Ferner habe er die Controllingfirma gefragt, ob sie bereit wäre, die aufkommenden Rechtsstreitigkeiten, die sich nach Prüfung des Vorganges ergäben, zu eigenem Risiko durchzuführen, wozu sie sich auch nicht bereit gefunden habe, weil sie sich nicht als Verursacher des Problems sehe. Dies sei bedauerlich, denn nur zu protokollieren, wie der Stand der Rechnungen sei, und der Verwaltung dann zu sagen, welche Kosten zu bezahlen wären, sei eine Leistung, die man verwaltungsintern ohne den erheblichen Mehrbedarf der Controllingfirma hätte erledigen können. Er habe über die Angelegenheit in den beteiligten Ausschüssen und mit vielen Stadtratsmitgliedern in den zurückliegenden Tagen zahlreiche Gespräche geführt und er fühle sich sicher in der Einschätzung, dass, würde man heute neu über das Projekt Schienenhaltepunkt Mitte in Kenntnis einer möglichen Projektion von 18,5 Mio. Euro zu entscheiden haben, dieser Stadtrat mutmaßlich einstimmig das Projekt ablehnen würde, im Übrigen auch definitiv mit seiner Stimme. In dieser Situation sei regelrecht Wut im Stadtrat und auch im Stadtvorstand sowie wie in der Verwaltung weit verbreitet, weil es jeden natürlichen furchtbar hilflos stimme, wenn man ein Projekt anfangs für 9 Mio. Euro erwarte, für und nun plötzlich bei möglicherweise 18,5 Mio. Euro ankommend aufs Doppelte gestiegen vorfinde. Natürlich erhöhe die Wut die Tatsache, dass im Lichte der von ihm unter Punkt 1 beschriebenen Haushaltskonsolidierung das, was in den wenigen Wochen auf den Tisch gelegt werde, mehr umfasse, als das, was man an Konsolidierungsmaßnahmen in der Summe in einem schwierigen Prozess in den nächsten Monaten werde zu Wege bringen können. In der Tat sei dies ein Missverhältnis, das im hohen Maße Ärger auslöse und allen Hilflosigkeit signalisiere, die dazu führen könne, „Schluss, Ende“ zu sagen. Er verstehe dies und es ginge ihm ganz genau so. Als er erstmals von dieser Entwicklung gehört habe, sei seine spontane Reaktion gewesen „Jetzt bin ich es leid. Schluss, aus, vorbei“. Er verstehe jeden, der heute noch bei diesem Stand sei. Allerdings müsse er darauf aufmerksam machen, dass Wut und Emotion ein schlechter Ratgeber seien. Man müsse nüchtern überlegen, wie man unter den obwaltenden Umständen, die alles andere als schön zu reden seien, Schaden von der Stadt Koblenz mindestens so weit wie möglich abhalten könne. Man habe daher unverzüglich im Stadtvorstand an dem Tag, als man die neue Kostenrechnung

auf den Tisch bekommen habe, von sich aus das Rechnungsprüfungsamt beauftragt, die gesamten Vorgänge zu überprüfen ab der ersten Stunde der Beschäftigung mit dem Projekt. Er wolle, dass absolute Klarheit darüber bestehe, wie es zu der Kostenschätzung gekommen sei, wie es zu den einzelnen Stationen der Verteuerung gekommen sei, um feststellen zu können, ob irgendwo jemand subjektiv sich habe etwas zu schulden kommen lassen oder etwas falsch berechnet habe und man irgendwelche Rückforderungsmöglichkeiten sehe. Er sage als Rechtsdezernent klipp und klar, wenn die Überprüfung des Rechnungsprüfungsamtes zu dem Ergebnis komme, dass Fehler gemacht worden seien, dann würden diese verfolgt ohne Rücksicht auf handelnde Personen. Man werde dann die nötigen rechtlichen Schritte einleiten. Allerdings müsse man dazu wissen, diese Aufgabe, die man dem Rechnungsprüfungsamt gestellt habe, sei leicht formuliert und schwer ausgeführt. Der Leiter des Rechnungsprüfungsamtes habe darauf aufmerksam gemacht, dass das zur Verfügung gestellte Material zurzeit 72 Aktenordner umfasse. Er habe schon eine Reihe von Personen mit diesem Prüfvorgang vertraut gemacht. Darüber hinaus habe man sich, wie im Ältestenrat und im Haupt- und Finanzausschuss berichtet, mit zusätzlichem sachlichem Rechtsverstand „bewaffnet“, der erfahren genug sei, um den Hinweis zu geben, wo etwas zu holen sei und wo erfahrungsgestützt nicht. Er wolle darauf hinweisen, dass in der Sitzung des Rechnungsprüfungsausschusses, in der der Leiter des Rechnungsprüfungsamtes einen ersten Zwischenbericht über die Aufnahme seiner Arbeit gegeben habe, er die Erwartung geäußert habe, dass der Abschluss dieser Prüfungsarbeiten rund 6 Monate dauern werde. Man habe, als es den Wunsch des Rechnungsprüfungsausschusses gegeben habe, im 4-Wochen-Rhythmus die Mitglieder des Ausschusses zu unterrichten über den Stand der Prüfungen, diesem sofort stattgegeben. Er sage hier klar, in interner Sitzung bekämen die dafür zuständigen Mitglieder des Rechnungsprüfungsausschusses jede interne Information, die gewünscht werde sofort und eindeutig. Die Verwaltung habe hier nichts zu beschönigen oder zu verdecken. Man werde diesen Prozess eindeutig miteinander zu bestreiten haben. Wenn er gleichwohl hier heute dafür plädieren müsse, trotz der übereinstimmenden, kritischen Würdigung der bisherigen Abläufe des Vorgangs, dem Beschlussvorschlag zu folgen und der Verwaltung eine Ermächtigung für die Auszahlung der zusätzlichen Beträge, die man im einzelnen beziffert habe, zu erbitten, so habe dies dem Grunde nach vor allem zwei Einschätzungen im Blick: Nach Lage der Dinge sei der Baufortschritt soweit gediehen, dass nach menschlichem Ermessen die Fertigstellung des Bauwerkes Anfang April nicht mehr in Zweifel zu ziehen sei. Ein Baustop führe in jedem Falle dazu, dass das in Rede stehende Bauwerk nicht zu diesem Zeitpunkt fertig gestellt werden könne. Er sage hier gerne, was er auch schon einmal öffentlich gesagt habe, dass er der festen Überzeugung sei, dass die BUGA in Koblenz ein großer Erfolg werde, egal ob denn der Schienenhaltepunkt zu diesem Termin fertig sei. Aber schöner wäre es natürlich, wenn er fertig wäre. Das Thema der Europabrücke sei hinsichtlich der BUGA von erheblich größerer Bedeutung, als das für den Schienenhaltepunkt Mitte gelte. Der Punkt, warum er dennoch darum bitte, alles dafür zu tun, einen Baustop zu vermeiden, bestehe zunächst einmal in der Erkenntnis, dass auch ein kurzfristiger Baustop von 4 bis 8 Wochen einerseits nach aller Voraussicht nicht zu Erkenntnissen führe, die den Fortgang der Prüfungsarbeiten des Rechnungsprüfungsamtes betreffen, um wirklich Klarheit darüber zu bekommen, welche Kosten unausweichlich, unrückholbar auf die Stadt Koblenz zukämen. Zugleich riskiere man mit jeder Woche und mit jedem Monat Baustop, dass unzweifelhaft uneinholbar zusätzliche Kosten auf die Stadt Koblenz zukämen, die damit in Verbindungen stünden, dass Verträge nicht erfüllt würden, Kosten im Sinne von Schadenersatz, Planung von Disposition von Bauwerkzeugen, die sich auf der Baustelle befänden, die Mietkosten, wenn sie ungenutzt auf der Baustelle lägen, auf die Stadt zukämen. Hinzu komme, dass falls der Baustop irgendwann dazu führe, dass überhaupt kein Fortgang auf der Baustelle mehr betrieben würde, irgendwann in die Situation zu kommen, dass

die Bahn darauf bestehe, einen Rückbau vorzunehmen. Ein Rückbau führe dazu, dass man zusätzliche Kosten aufnehmen müsste (geschätzt 4,5 bis 5 Mio. Euro), um den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen. Gleichzeitig verliere man die kalkulierten Landeszuschüsse von 10 Mio. Euro, weil diese nur bei Fertigstellung ausgezahlt würden. Dies wäre der Gau. Man würde am Ende 18,9 Mio. Euro zahlen, 10 Mio. Euro Landeszuschüsse verlieren und hätte am Ende dafür gar nichts. Das wäre das schlimmste. Aus diesem Grund plädiere er nachhaltig dafür, sich nicht in die Situation zu bringen, dass man einen Baustopp verhängen müsse, erst recht nicht einen dauerhaften Baustopp, weil dies der Supergau für dieses Projekt wäre.

Zum Abschluss merkt Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig zu der Frage an, die in der Diskussion der letzten Wochen besonders getroffen habe und die auch besonders schwierig gewesen sei, vernünftig zu kommunizieren. Dies sei die Frage nach den so genannten Beschleunigungskosten. Er wolle diesen Sachverhalt noch einmal in klarer Form transportieren, wie er sich nach der diesbezüglichen Prüfung ergebe. Man habe im ursprünglichen Vertrag einen Ausführungsbeginn des Projektes Schienenhaltepunkt Mitte 06.04.2009 vorgesehen. Mit diesem ursprünglichen Vertrag habe es einen Fertigstellungstermin zum 23.11.2010 gegeben. Wie schön wäre es gewesen, wenn es dazu so gekommen wäre. Gegen diesen ursprünglichen Vertrag habe es Vergaberechtsmittel gegeben, die im Ergebnis dazu geführt hätten, dass man 4,5 Monate verloren habe. Real sei auf der Baustelle am 18.08.2009 begonnen worden. Durch diese Vergabeeinsprüche habe man gegenüber dem ursprünglichen Vertrag 108 Werkzeuge Bautätigkeit verloren. Für diese 108 Werkzeuge habe die Stadt als Auftraggeber zu haften. Dieses führe zu einer Verlängerung des bisherig vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermins 23.11.2010 auf den 02.04.2011. Das sei der Tatbestand und diesen habe sein Amtsvorgänger den bauausführenden Firmen mit entsprechendem Schreiben vom März diesen Jahres in Erinnerung gerufen. Er habe gesagt, man ginge weiterhin davon aus, dass im Licht des geltenden Vertrages die Bauarbeiten zum 02.04.2011 fertig seien. Dann hätten die bauausführenden Firmen erklärt, so einfach sei dies nicht, denn erstens hätte es einen kalten Winter gegeben, der zu entsprechenden Nachträgen geführt hätte, und sie hätten ferner geltend gemacht, dass die Frist zu knapp sei, weil man über einen weiteren Winter käme und man unter Annahme normaler Bedingungen erst im August 2011 fertig werde. Dies habe keinem je eingeleuchtet. Man habe die Auffassung vertreten, dass dies nicht sein könne. Es sei möglich, dass unter Zugrundelegung einer weiteren Winterphase einige zusätzliche Tage gegenüber der rein gerechneten Fertigstellung 02.04.2011 eingetreten seien, aber dieses habe mit dem Tatbestand von Beschleunigung im Grund nichts zu tun. Daher sei der von der Stadt Koblenz genannte Termin 02.04.2011 kein Beschleunigungstermin, sondern er sei der fortgeschriebene Vertragslaufzeitermin nach der Logik des bisherigen Vertrages. Wer also behaupte, dass die Fertigstellung zum 02.04.2011 nur zum Preis von bestimmten Mehrkosten erzielbar sei, befinde sich in der Beweisschuld dafür. Auf diesen Standpunkt habe er sich in allen Besprechungen seit seiner Verantwortung gestellt und seit diesem Zeitpunkt streite man sich mit den bauausführenden Firmen darüber. Im Übrigen dürfe er in öffentlicher Sitzung keine Einzelheiten zu der vertraglichen Auseinandersetzungen schildern. Die gerade genannten Tatbestände könnten jedoch allgemein als bekannt vorausgesetzt werden, wenn man sie denn einmal argumentativ klar fasse. Alles andere sei Sache der internen Auseinandersetzung mit den beteiligten Firmen. Aber er wolle hier noch einmal ausdrücklich sagen, was jedenfalls die Mehrkosten anbelange, die auf diesen Faktor hin ausgerichtet seien, sei man zu harten Verhandlungen mit den beteiligten Firmen wild entschlossen und sehe dem Grunde nach das Recht ganz klar auf Seiten der Stadt.

Rm Diederich-Seidel (Bündnis 90 / Die Grünen) geht davon aus, man werde sicher dafür Verständnis haben, dass die Fraktionen aus ihrer jeweiligen Sicht die Dinge aufarbeiten würden.

Die unterschiedlichen Betrachtungen trügen sicherlich zu einer Lösung bei. Seine Fraktion danke dem Oberbürgermeister ausdrücklich für seine offenen Worte und die Einleitung eines transparenten Verfahrens zur Aufarbeitung all der Dinge, die zu der richtig dargestellten Empörung des Rates geführt hätten. Der Gegenstand, über den man seit fast 15 Jahren rede, sei genau 500 m lang. Zwischen Kilometer 90,0 und 90,5 würden bald 13 Mio. Euro verschwunden sein und die beschriebene Empörung habe es schon mehrfach gegeben; jedes Mal wenn das Budget gesprengt worden sei. Der Stadtrat stehe stets mit dem Rücken zur Wand. Zitate in diesem Zusammenhang seien gewesen „wir stehen unter großem Termindruck“, „wir können nicht mehr verhandeln“, „die Baukosten sind schon angefallen“, „der Fertigstellungstermin kann nicht gehalten werden“. Man habe in den vergangenen Ausschusssitzungen sehr oft die Bezeichnung „Skandal“ gehört für die Vorgänge, über die man nun debattiere. Kollegen, die die ganze Diskussion schon länger verfolgen dürften, hätten geäußert, dass sie die Kostensteigerung noch nie so zur Kenntnis bekommen hätten. Um dies zu beurteilen, dürfe man sich nicht retrospektiv alle Protokolle nehmen und dann feststellen, ach ja, dies sei in jener Sitzung schon einmal erwähnt, die Hinweise seien an anderer Stelle schon einmal gegeben worden und wenn man dies genau betrachte, dann könnte man zu dem Schluss kommen ... usw. Er wolle anmerken, dass man sich hier nicht in einer Quizsendung befinde. Man wolle belastbare Zahlen und diese habe man in der Tat erst letzte Woche erhalten und dies auch nur, weil vom Rat noch mehr Mittel verlangt würden. Ihm falle in diesem Zusammenhang auch nur der Begriff „skandalös“ ein.

Andererseits habe man in den Sitzungen in der Vergangenheit auf Grund der Äußerungen der Projektverantwortlichen auch immer das Gefühl vermittelt bekommen, das sei jetzt das Ende der Fahnenstange und man könne nun fertig bauen. Daher habe man gedacht, dann beiße man eben in den saueren Apfel und stocke die Mittel noch einmal auf. Im Mai seien die auf die Stadt zukommenden Kosten für einen Stopp und Rückbau des Projektes mit knapp unter 15 Mio. Euro angegeben worden. Jetzt werde von der Stadt Koblenz für das Fertigbauen eine Summe von 18 Mio. Euro verlangt. Selig seien diejenigen, die dies noch logisch nachvollziehen könnten und glücklich schienen wohl diejenigen schon zu sein, die in der freudigen, vorweihnachtlichen Erwartung, dass ihre schon verausgabten Kosten, die von keinem Gremium bisher genehmigt worden seien, am Ende doch noch erstattet würden. Angesichts der Entschlossenheit der Ratsparteien und des Oberbürgermeisters rufe er mit prophetischer Stimme: „Freut euch nicht zu früh.“ Stellvertretend seien hier nur die so genannten Beschleunigungskosten genannt. In öffentlicher und nicht öffentlicher Sitzung hätten alle Ratsparteien immer wieder bekräftigt, dass man keine Beschleunigungskosten genehmigen werde. Dennoch habe man in den Vorlagen der letzten Wochen lesen müssen, dass durch die Firmen solche Kosten geltend gemacht würden, weil sie schon angefallen seien. Im Klartext sei von Anfang an den ausführenden Unternehmen und den verschiedenen bauleitenden Firmen immer wieder deutlich gesagt worden, dass bestimmte Kosten vom Rat nicht genehmigt würden. Das könne man nachlesen und dennoch habe man fortgesetzt nicht genehmigte Kosten entstehen lassen. Dies sei nach seiner Meinung an Dreistigkeit nicht mehr zu unterbieten und man lasse sich an dieser Stelle auch nicht für dumm verkaufen.

Persönlich wolle er dazu anmerken, wenn man die Bücher von Jürgen Rot und Hans Leyendecker u.a. zum Thema „Wirtschaftskriminalität“ lese, dann könnten dort schon ganz andere Gedanken aufkommen.

Als am 04.12.2010 in der Rheinzeitung ausschließlich die CDU-Fraktion zitiert worden sei, sei man schon ein bisschen beleidigt gewesen, denn in den nicht öffentlichen Ausschüssen seien alle gleichermaßen entsetzt gewesen. Man sei aber auch nur kurz beleidigt gewesen, denn

grundsätzlich sei auch die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen der Meinung, dass die Sachverhalte in ihrer ganzen Breite in die Öffentlichkeit gehörten. Daher danke er für den Vorstoß.

Die Tatsache, dass das Land den Bau des Schienenhaltepunktes zu etwa 80 % fördere, könne den Rat nicht gelassen machen. Man könnte sich eigentlich zurücklehnen und behaupten, man solle die anderen doch machen lassen, denn es sei schließlich nicht das eigene Geld. Es sei durchaus angenehm, zu sehen, dass die Oppositionsparteien des Landtages hieraus kein Wahlkampfevent machen würden. Es handle sich um die Verausgabung von Steuermitteln und alle Parteien im Rat übernähmen die Verantwortung für diese Steuermittel, egal ob sie aus Mainz, Berlin oder aus dem eigenen städtischen Haushalt kämen.

Ein Totschlagargument sei immer wieder vorgetragen worden: „Die Stadt und das Land würden einen Imageverlust erleiden, wenn die Bahnsteige zur BUGA nicht fertig sind.“ Wenn man sich die ehrliche und offene Diskussion jetzt allerdings anschau, müsse man konstatieren, ja es gebe einen Imageschaden, aber eben nicht auf Seiten des Rates. Die Ratsmitglieder hätten sich dort nichts ans Rever zu heften. Diese Drohung sei an andere Stelle zu richten. Das einzige, was sich der Rat vorwerfen lassen könnte, wäre, dass man 15 Jahre lang zu blauäugig gewesen sei, sich habe leiten lassen von Kostenschätzungen sowie Beratergerede und geradezu grotesken Begründungskaskaden. Was solle man den noch alles leisten neben der ehrenamtlichen Ratsarbeit mit etwa 200 Terminen im Jahr. Für solche Fragen habe man eigentlich gut bezahlte Spitzenbeamte und hoch honorierte externe Berater. Diese hätten den Rat kläglich im Regen stehen lassen. Die Grünen und viele andere im Rat würden nicht müde werden, weiterhin für die Stärkung des ÖPNV einzutreten. Die bewusste Vernachlässigung des ÖPNV in den vergangenen Jahrzehnten, der Verhinderungsbürokratismus von Teilen der Verwaltung falle dem Rat jetzt auf die Füße. Die Situation in der Koblenzer Innenstadt sei nicht nur für die Besucher unerträglich sondern auch für die Koblenzer Geschäftsleute. Weil es keinen günstigen und tragfähigen ÖPNV gebe, stimmten die Menschen mit den Füßen ab oder besser gesagt mit den Reifen. Auch wenn man bald die Verantwortlichkeiten geklärt habe, so sei der Schaden für den Koblenzer Einzelhandel gewaltig und man sehe an dieser Stelle, dass 11. rheinische Gebot „Am Ende möge es wohl gelingen“ habe keine Gesetzeskraft mehr.

Zum Baustopp wolle seine Fraktion anmerken, dass man diesen gar nicht beschließen brauche, da dieser wohl sowieso durch die Witterung auferlegt werde und er befürchte, am Ende könne man eventuell wieder Nachforderungen für das Schneeräumen bekommen. Die Winter- und Weihnachtspause sollte genutzt werden, um die bestehenden Aufträge abzuarbeiten und dann müssten die Zahlen auf den Tisch. Dann werde auf dieser Basis entschieden. 5 Mio. Euro Mehrkosten in 6 Monaten könne seine Fraktion nicht mittragen.

Zur Aufarbeitung sei zu sagen, dass es zu begrüßen sei, dass das Rechnungsprüfungsamt jetzt die Initiative übernommen hätte. Es sei ungewöhnlich, dass laufende Verfahren derart genau unter die Lupe genommen würden. Das zeige die besondere Brisanz des Themas. Bereits seit April begleite das Rechnungsprüfungsamt die Bausitzungen. Dies sei sehr gut, aber als Ratsmitglied müsse er sich wundern, nicht schon damals über die Risiken des Verfahrens informiert worden zu sein. Die Bausitzungen selbst schienen sehr eigenartig verlaufen zu sein. Aber dazu werde man sicher bald näheres erfahren. Zur Prüfung von Nachträgen seien mehrmals detaillierte Aufstellungen gefordert worden. Die Auftragnehmer seien dem zum Teil bis heute nicht nachgekommen. Nachforderungen seien zum Teil nicht plausibel, hätten nicht belegt werden können und würden dann dennoch endverhandelt. Das seien sehr fragwürdige Geschäftspraktiken. Mit der Handlungsweise eines ehrbaren Kaufmannes habe dies alles nichts mehr zu tun. Aber auch die vorgeschalteten Geschehnisse um die Vergabe und Ausschreibung des Gesamtprojektes würden noch einmal unter die Lupe genommen. Zudem schienen die diversen Zuständigkeiten nicht geklärt gewesen zu sein. Für die Verwaltung wohl die peinlichste

Feststellung, es seien Leitungen und Gänge gefunden worden, von denen niemand etwas gewusst habe. Vielleicht könne man an der Stelle aber auch von Glück sagen, dass niemand das archäologische Landesamt informiert habe. Die Rheinzeitung titelte in der aktuellen Ausgabe: „Heute wird es ernst.“ Er hält entgegen, es sei schon lange sehr ernst. Man bedauere, dass der Auftrag zu dem ganzen Projekt nicht die zentrale Forderung beinhaltet habe, das Budget von 9 Mio. Euro nicht nur nicht auszuschöpfen, sondern eine Unterschreitung der Summe zu honorieren. Dies sei in einigen Wirtschaftsunternehmen schon üblich.

Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen bedauere, dass dem Rat das Instrument des Untersuchungsausschusses nicht zur Verfügung stehe. Aber er mache auch klar, dass falls es nur den leisesten Anschein geben sollte, dass etwas aus Sicht der „Grünen-Fraktion“ nicht ganz koscher zugegangen sein sollte, werde man die Staatsanwaltschaft um Hilfe bitten. Man sehe der Arbeit des Rechnungsprüfungsamtes mit großer Hoffnung entgegen.

Rm Diederich-Seidel (Bündnis 90 / Die Grünen) führt aus, ein Bundestagsabgeordneter habe im Frühjahr ein Buch veröffentlicht mit dem bezeichnenden Titel „Wir Abnicker“. Für die Parteien im Rat wolle er festhalten, man sei stark im demokratischen Streit und selbstbewusst, aber man sei kein Abnicker.

BIZ-Fraktionsvorsitzender Dr. Gross nimmt Bezug auf die Einführungsrede des Oberbürgermeisters und drückt sein Verwundern darüber aus, dass heute in der Zeitung ein ziemlich scharfer Ton festzustellen sei. Nicht der Rat versage, wenn er heute Nein sage sondern die Kontrolleure, Planer und vor allem der ehemalige Oberbürgermeister, der den Rat von Anfang an nicht richtig informiert habe. Heute würde keiner mehr unter diesen Zahlen dem Projekt zustimmen. Es gebe im Grunde auch keine Sicherheit, dass es bei 18,5 Mio. Euro bleibe. Intern rechne man schon mit 21 Mio. Euro Ausgaben. Der Ausgangspunkt seien damals 7 Mio. Euro gewesen, was eine Verdreifachung der Kosten an einem Projekt in der Innenstadt bedeute. Ihm graue davor, wenn er daran denke, was noch alles beim Kulturbau passieren könne.

Die BIZ-Fraktion stimme geschlossen dagegen. Man könne eine dreifache Kostenerhöhung einfach nicht akzeptieren. Der Rat sollte erst einmal Stopp sagen und die Ergebnisse der Untersuchungen des Rechnungsprüfungsamtes in Ruhe abwarten. Die BIZ-Fraktion wünschte sich natürlich auch den Rechnungsprüfungsausschuss, weil es keinen Untersuchungsausschuss gebe, für die Brücken, um auch vielleicht den Baudezernenten nicht ganz aus der Verantwortung zu entlassen, der erst seit 2 Jahren die Brücken kontrollieren lasse. Diesbezüglich sollte der Rechnungsprüfungsausschuss auch einmal sehr genau hinschauen, wo plötzlich 100 Mio. Euro Sanierungsstau entstanden seien.

Das Wort des Jahres 2010 sei der so genannte „Wutbürger“, d.h. man beziehe sich auf die Rede des Oberbürgermeisters, in der er auch plötzlich wütend sei und als Wutbürger müsste man auch reagieren und nicht einfach ein weiter so einplanen. Der BIZ-Fraktionsvorsitzende ruft dazu auf, die Maßnahme zunächst einmal zu stoppen und konsequent nachzuschauen, was alles schief gelaufen sei. Er sage auch voraus, im Grund würden auch andere Baustellen wie die Rhein-Mosel-Halle, das Schloss usw. teurer werden und man sollte im Rat ein Zeichen setzen, dass es so einfach nicht weitergehen könne mit dem Geld der Bürger.

Rm Biebricher (CDU) trägt vor, die CDU-Fraktion glaube dem Oberbürgermeister, dass er selbst entsetzt sei über die unglaubliche Kostenentwicklung bei diesem Projekt, dass für ihn – wie er bereits durchblicken ließe – nicht die vollendete Sinnhaftigkeit habe. Die CDU-Fraktion sehe dies noch etwas extremer. Vor mehr als 5 Jahren habe der Rat das Projekt beschlossen und man habe bis dahin als CDU-Fraktion diese Maßnahme lange verhindern können – in dem geplanten Rahmen. Denn man habe immer hervorgehoben, dass der Haltepunkt nur dann sinnvoll sei, wenn

er Bestandteil eines Gesamtnetzes der Region sei. Einen Schienenhaltepunkt ohne Ringverkehr nur 600 m vom Hauptbahnhof entfernt, habe man immer für sinnlos gehalten. Dafür sei die CDU-Fraktion immer geprügelt worden – auch von vielen, die heute wohl froh wären, wenn sie das Wort Schienenhaltepunkt niemals in den Mund genommen hätten. In Rede hätten damals Ende 2005 Kosten von 8,79 Mio. Euro gestanden. Eine erste Kostenrechnung habe dann 9,1 Mio. Euro ergeben. Heute glaube keiner mehr im Rat, dass man damals die Wahrheit gesagt habe. Offensichtlich sollte die Angelegenheit akzeptabel gemacht werden. In der Folge seien die Kosten explodiert: 2008 11,6 Mio. Euro. Im April 2010 habe sich der Rat geweigert, die Ausrichtung der Arbeiten auf die Fertigstellung des Haltepunktes zum 02.04.2011 zu beschließen – natürlich mit Mehrkosten. Oberbürgermeister a. D. Dr. Schulte-Wissermann dessen Steckenpferd der Schienenhaltepunkt gewesen sei, habe dann erklärt, dass es für verantwortungsvoll handelnde Ratsmitglieder nur eine Möglichkeit gebe, nämlich den höheren Kosten zuzustimmen. Er habe den Rat auch beschuldigt, man würde die Stadt lächerlich und Koblenz zu Schilda machen. Das Ganze käme in die Bildzeitung.

Rm Biebricher (CDU) zieht den Schluss, der ehemalige Oberbürgermeister habe Recht behalten. Man habe mittlerweile eine Bildzeitungsqualität erreicht, aber nicht aus den vom Ex-Oberbürgermeister genannten Gründen. Der Imageschaden sei schon von den Vorrednern angesprochen worden. Dies könne er nur unterstreichen. Im Juli 2010 sei dann eine erneute Steigerung auf 13,1 Mio. Euro erfolgt. Auch damals habe der neue Oberbürgermeister den Weltuntergang prognostiziert, wenn der Rat nicht zustimme. Gleichzeitig sei versichert worden, dass dann aber auch wirklich Schluss sei. Keine 5 Monate später stehe man hier fassungslos vor einer unglaublichen Steigerung von 5,3 Mio. Euro. Die CDU-Fraktion habe sich im Juli der Stimme enthalten und es wäre daher leicht gewesen, sich aus der Verantwortung zu stellen. Man hätte nur bei der Enthaltung bleiben müssen mit der Gewissheit, dass sich bestimmt eine Mehrheit finde, um das ganze zu beschließen. Dann wäre es weiter gegangen mit dem Schienenhaltepunkt. Die CDU-Fraktion hätte geschrien: „Skandal und wir haben es ja schon immer gewusst.“ Damit wäre man ziemlich locker aus der Sache herausgekommen. Aber diesen einfachen Weg gehe die CDU-Fraktion eben nicht. Man ginge im Gegenteil den schwierigen Weg, weil man sich in der Verantwortung für die Stadt und die Steuergelder sehe. Deshalb enthalte man sich nicht und werbe bei den anderen Fraktionen dafür, gemeinsam das Projekt zunächst anzuhalten. Die Devise „Augen zu und durch“ gelte in diesem Fall nicht. Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig habe den Schienenhaltepunkt persönlich nicht zu verantworten und es sei ihm auch hoch anzurechnen, dass er seinen Amtsvorgänger schützen wolle, aber was man brauche, sei eine schonungslose Aufklärung ohne Ansehen der Person. Alle handelnden Personen, die sich dort etwas zu schulden hätten kommen lassen, müssten bei entsprechender Sachlage eventuell herangezogen werden.

In der Presse sei – wie zuvor angesprochen – an die Verantwortung des Rates erinnert worden. Im Gegenzug müsse sich dann der Oberbürgermeister an seine Verantwortung erinnern, denn ein „einfach weiter so“ sei nach Meinung der CDU-Fraktion unverantwortlich. Wenn man versuche, die Angelegenheit durchzuboxen, dann beginne spätestens dann die Verantwortlichkeit des amtierenden Oberbürgermeisters.

Im Ausschuss habe man gemerkt, dass niemand mehr Herr der Lage sei. Die so genannte Controllingfirma habe dort einen Offenbarungseid geleistet. „Es gebe jeden Tag neue Entwicklungen, „man wisse es nicht so genau“, „das Ende der Fahnenstange sei noch nicht abzusehen“ – solche Aussagen habe man sich dort anhören müssen. Zum Teil hätte noch nicht einmal erklärt werden können, wer welche Maßnahme wann in welchem Ausschuss beschlossen habe. Auch wenn dies alles, was er für seine Fraktion vortrage, unangenehm sei, so sei es doch nicht polemisch. Denn wenn er dies sein wolle, dann könne er einen Punkt nach dem anderen von

diesen Unglaublichkeiten heranziehen und dies hier ganz genüsslich zelebrieren. Das wolle man absolut nicht, weil es nicht angebracht sei. Angebracht sei aber, eine Entscheidung zu treffen - wenn auch eine unangenehme Entscheidung. Diese heiße für die CDU-Fraktion erst einmal die Notbremse zu ziehen. Von Juli bis Dezember explodierten die Kosten um 5,3 Mio. Euro. Schon jetzt liege man mehr als 100 % über den ursprünglichen Kosten. Rm Dr. Gross habe zuvor gesagt, hinter vorgehaltener Hand werde schon von 21 Mio. Euro gemunkelt. Da reiche es auch nicht, die Beschleunigungskosten heute erst einmal herauszurechnen. Die CDU-Fraktion sei der Meinung, in dieses Chaos gehöre nun endlich einmal ein Stoppschild. Hier müsse erst einmal die Spirale des Geldausgebens angehalten werden. Dies würde jeder Unternehmer oder Privatmann genauso machen. Auch wenn man den Teufel an die Wand male, sei ein Baustopp nicht gleichbedeutend mit einem Rückbau. Man erwecke den Eindruck, als wenn man morgen den Baustopp verfüge und übermorgen der Rückbau beginne. Das werde absolut nicht der Fall sein. Rm Diederich-Seidel habe zuvor auch schon angeführt, dass der Baustopp ohnehin schon teilweise erfolge auf Grund der Wetterlage. Wenn man heute die „Geldvernichtungsmaschine“ anhalte, dann habe die Verwaltung Gelegenheit, erneut mit dem Land zu sprechen und zu klären, ob man eine Beteiligung an den Mehrkosten erreiche. Es könne Atem geholt werden, es könne geprüft werden, ob es vielleicht doch noch Einsparmöglichkeiten gebe, ob es Regressforderungen gebe, die die Stadt geltend machen könne. Mit den neuen Erkenntnissen könne man anschließend wieder in den Rat kommen und dann könne die Angelegenheit schon anders aussehen. Wenn argumentiert werde, dass der Haltepunkt nur dann nicht zur BUGA fertig werde, weil man heute nicht zustimme, dann könne er nur sagen, dies könne man nicht mehr glauben. Man habe es bei der Europabrücke erlebt – dort sei Anfang Dezember noch behauptet worden, dass die Arbeiten bis Weihnachten fertig würden. Er glaube, nun würden alle unterschreiben, wenn sie bis zur BUGA fertig würde. Bei der Rhein-Mosel-Halle wäre es genauso und heute höre man es auch wieder. Die CDU-Fraktion sei nun einfach der Auffassung, die BUGA stehe und falle nicht mit dem Schienenhaltepunkt. Deswegen ginge jetzt Solidität und eine vernünftige Überprüfung vor Hektik und Durcheinander. Aus diesem Grund werde die CDU-Fraktion die Beschlussvorlage heute ablehnen.

SPD-Fraktionsvorsitzende Lipinski-Naumann äußert, jedes Ratsmitglied müsse sich seiner Verantwortung insbesondere durch die Folgen einer Entscheidung für einen Baustopp bewusst sein. Die Sinnlosigkeit einer Aussetzung der Bauarbeiten sei eigentlich hinreichend im heutigen Artikel der Rheinzeitung dargelegt. Die Beauftragung eines Controllingbüros sei gute Absicht des Rates gewesen. Das Versagen auf ganzer Linie dieser Fachleute sei nicht absehbar gewesen. Nach Auffassung der SPD-Fraktion seien hier Regressansprüche dringend gegeben. Das Rechnungsprüfungsamt werde voraussichtlich erst in einem halben Jahr mit den Prüfergebnissen vor den Rat treten. Diese Zeit sei notwendig, um ein rechtlich belastbares Gesamtergebnis der Prüfung vorzulegen. Teile eines Prüfergebnisses nützten nur wenig. Eine Aussetzung der Bauarbeiten für 6 Monate sei deshalb nicht realisierbar und bedeute faktisch auch das Aus mit den Folgen, kein Schienenhaltepunkt und zusätzliche Kosten in Millionenhöhe für Rückbau und Schadenersatz zu haben. Nicht berücksichtigt seien dabei die Rückzahlungen der Fördergelder an das Land. Jedem müsse klar sein, jeder Tag eines Baustopps würde die Maßnahme verteuern. Auch die SPD-Fraktion halte die Entwicklung für skandalös, sehe aber die Notwendigkeit, den beschrittenen Weg nun auch bis zum Ende zu verfolgen. Flankierend müssten dabei alle verfügbaren Sicherheitsmechanismen eingebaut werden. Mittlerweile ginge es auch nicht mehr um den Zeitpunkt der Fertigstellung, sondern es ginge darum, weiteren Schaden von der Stadt abzuwenden. Dies erreiche man ihres Erachtens nur durch die Fortsetzung des Projektes. Die Kosten seien klar, die Handwerker erstellten Rechnungen. Welche Erkenntnisse sollten im Januar

oder Februar folgen, damit sich die Rechnungen verringerten. Das sei faktisch nicht möglich. Man könne nur hoffen, den Planern den Planungsschaden und den Controllern mangelndes Controlling nachzuweisen. Dies könne die Hoffnung des Rates sein, an dieser Stelle wieder Geld zu erhalten. Man müsse sich darüber klar sein, was eine heutige Nichtentscheidung wirklich herbeiführen könne, was im Januar / Februar passiere, welche neuen Erkenntnisse werde man haben, um dann Ja zu sagen, damit es weiterginge. Ihres Erachtens ginge es hier nicht um einen Imageschaden und es ginge auch nicht darum, sich aus der Verantwortung zu stehlen, denn das Anhalten koste Geld, große Erkenntnisse könnten in den nächsten Wochen nicht erwartet werden. Es sei klar, wenn der Baustopp zum Rückbau führen werde, sei man garantiert im nächsten Bericht des Bundes der Steuerzahler, weil es noch keiner geschafft habe, für ein Nicht-Projekt 18 Mio. Euro auszugeben.

Die SPD-Fraktion finde dies alles nicht schön und auch ihre Mitglieder fühlten sich bei diesem Thema sehr unwohl. Aber letztendlich müsse man sich die Frage stellen, wo das geringste Risiko für die Stadt liege. Dass man in diese Situation gekommen sei, daran trage der Rat bisher keine Schuld. Der Rat habe ein Fachbüro mit der Planung beauftragt, die nachweislich Schienenhaltepunkt planen könne und dies bereits mehrfach getan hätten und man habe ein Controllingbüro beauftragt, diese noch einmal zu kontrollieren. Aber wenn man jetzt zum Baustopp überginge, dann müsse sich der Rat die Frage stellen, worin er seine Verantwortung lege. Dann werde die Konsequenz auch den Rat betreffen und nicht wie in der Vergangenheit Dritte, die der Rat guten Gewissens beauftragt habe. Daher müssten alle ihr Gewissen erforschen. Sie bittet im Anschluss an die Diskussion auch um die vom Oberbürgermeister versprochene Sitzungsunterbrechung.

Rm Keul-Göbel (CDU) führt aus, hier werde nun schon das Wort Baustopp in den Mund genommen, was sie nicht so ganz nachvollziehen könne. 13 Mio. Euro habe der Rat Mitte des Jahres genehmigt, ausgegeben seien bisher 11,9 Mio. Euro. Wenn man sich die vorgelegte Übersicht ansehe, dann könne man feststellen, bisher seien Aufträge in Höhe von 10,4 Mio. Euro erteilt worden, es gebe Nachträge von 2,4 Mio. Euro, was in der Summe 12,6 Mio. Euro ergebe und dann bestehe noch etwas Spielraum bis zu den 13 Mio. Euro, die der Rat genehmigt habe. Erstaunt habe Sie die Aufzählung des Risikos. Das Risiko betrage nach dieser Aufstellung 4,388 Mio. Euro. Diesbezüglich bitte man um genauere Darstellung zum Begriff „Risiko“. Sie fragt, ob Risiko heiße, dass man diese Kosten nur dann zahlen müsse, wenn man z. B. in einem gerichtlichen Verfahren dazu verurteilt werde, weil die Verwaltung der Meinung sei, dass man dieses Risiko nicht zu tragen habe. Die dort aufgezählten Firmen und die kurzen Stichworte zur Erläuterung könnten nicht nachvollziehbar aufzeigen, um was es sich bei dem Risiko tatsächlich handle. Denn man sehe häufig, dass Budget und Gesamtauftrag Null seien, im Risiko aber ein Betrag vorgesehen werde. Es sei also für ihre Fraktion unabdingbar, dass die Risikosumme von 4,388 Mio. Euro genauer erklärt werde. Wenn man nun davon ausginge, wie es in der Prognose der Aufstellung zu lesen sei, dass die Gesamtkosten nach dem gegenwärtigen Stand 17,411 Mio. Euro betrügen, man die 4,4 Mio. Euro Risiko hiervon abziehe, dann komme man genau auf eine Bausumme von 13 Mio. Euro. Daher sei für sie nicht klar, wo der Baustopp erfolgen solle, denn diese 13 Mio. Euro habe der Rat bereits beschlossen.

Rm Keul Göbel (CDU) merkt an, weiter erstaune sie, dass im Rechnungsprüfungsausschuss von ca. 40 Nachträgen die Rede gewesen sei und in der zur Verfügung gestellten Aufstellung genau 24 Aufträge enthalten seien. Die CDU-Fraktion bitte auch hier um Aufklärung, woher diese gravierende Differenz komme. Sie habe zudem in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses darum gebeten, eine Mitteilung dazu vorzunehmen, welche weiteren Aufträge noch erteilt werden müssten aufgeteilt nach den Jahren 2010 und 2011. Diese Aufzählung fehle in der Übersicht.

Man wolle wissen, ob dazu bereits Ausschreibungen stattgefunden hätten und es wäre schön, wenn diese Aufstellungen noch überlassen würden.

Auch fehle der CDU-Fraktion noch die Information darüber, welches städtische Gremium beschlossen habe, die 175.000 Euro zusätzlich für den Bodenbelag auszugeben, der an der 4. Position der Aufzählung erwähnt werde. Diesen Punkt habe sie auch schon im Haupt- und Finanzausschuss thematisiert. Die CDU-Fraktion habe keine Daten dazu gefunden und man denke, wenn die Stadt schon 175.000 Euro mehr ausgabe für andere Beläge, dann müsste der Rat oder zumindest der Ausschuss für allgemeine Bau- und Liegenschaftsverwaltung darüber entscheiden und es dürfe nicht nur der Hinweise erfolgen, es sei beschlossen worden.

Für die CDU-Fraktion sei unabdingbar, die Höhe des zu erwartenden Landeszuschusses zu kennen. Daher frage sie, wann der Zuschussantrag für die im Sommer beschlossene Kostenerhöhung seitens der Stadt Koblenz gegenüber dem Land Rheinland-Pfalz gestellt worden sei, wann die Verwaltung eine schriftliche Stellungnahme der Landesregierung hierzu erwarte und ob es schon mündliche Stellungnahmen der Landesregierung, gebe dass es bei der 80%-igen Förderung bleibe. Offen sei auch noch das Schreiben des ehemaligen Oberbürgermeisters, das angeblich die Beauftragung der Beschleunigungskosten beinhalte, worauf sich die Firmen wohl beziehen würden. Die CDU-Fraktion wäre auch hier sehr froh, wenn die Verwaltung dieses Schreiben in Kopie zur Verfügung stellen könne, damit auch die Ratsmitglieder einschätzen könnten, ob dieses Risiko vom Rat getragen werden könne, bevor man sage, man nehme in Kauf, dass die Firmen diese Kosten gegenüber der Stadt Koblenz einklagen würden. Denn dieses Szenario drohe der Stadt. Wenn bereits Aufträge erteilt worden seien, die über die 13 Mio. Euro hinausgingen, dann müsste man ganz klar sagen, wer erteile Aufträge, deren Kosten nicht gedeckt seien. Diesen Punkt wolle man auch gerne geklärt wissen.

Rm Keul-Göbel bittet den Oberbürgermeister, diese Fragen noch zu klären. Wie er bereits gehört habe, werde die CDU-Fraktion heute Nein sagen und man könne sich nicht vorstellen, irgendwann zuzustimmen, solange diese Fragen nicht zufrieden stellend geklärt seien.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig macht darauf aufmerksam, dass er in seiner Einführungsrede zu dem Thema die Angelegenheit „Beschleunigungskosten“ und die Charakter der Briefe seines Amtsvorgängers im März eindeutig geklärt habe. Im Übrigen habe er zuvor auch dazu Stellung genommen, dass der Rat Einsicht in alle Unterlagen im Rahmen des Rechnungsprüfungsausschusses nehmen könne. Darüber hinaus könne man nicht erwarten, dass man einzelne Verwaltungsvorgänge publiziere und den Ratsmitgliedern zur Verfügung stelle. Dieses geschehe im Rahmen des dafür zuständigen Ausschusses. Dort allerdings bekomme man jedes Dokument, das gewünscht werde.

Rm Lehmkuhler (SPD) nimmt Bezug auf die Ausführungen des Rm Biebricher (CDU), wonach der Schienenhaltepunkt das Steckenpferd des ehemaligen Oberbürgermeisters gewesen wäre. Da er sich in dieser Frage gerade mit dem Ex-Oberbürgermeister intensiv im Rat auseinander gesetzt habe, ohne dass er irgendwelche Unterstützung erfahren hätte, wolle er einige Bemerkungen dazu machen. Es sei ihm einfach zu billig, dem ehemaligen Oberbürgermeister die Probleme in die Schuhe schieben zu wollen. Rm Biebricher habe davon gesprochen, dass er keine Polemik verbreiten wolle. Dennoch habe er den Eindruck erweckt, als wenn der ehemalige Oberbürgermeister den Rat bei der Grundsatzentscheidung bewusst getäuscht hätte, nämlich unter dem Gesichtspunkt, dass er niedrigere Kosten wohl wissend vorgelegt habe, dass dies im Endeffekt nicht zu halten sei. Er finde es eine Unverschämtheit dem ehemaligen Oberbürgermeister gegenüber, so zu verfahren. Dann müsse dieser Vorwurf für alle im Rat gelten. Alle hätten über den gleichen Wissenstand verfügt und er könne sich sehr gut erinnern, als

es um die Ausschussarbeit gegangen sei, in denen er versucht habe Punkt für Punkt diese Aspekte zu klären, seien aus der CDU-Fraktion Stimmen laut geworden, damit aufzuhören. Diesbezüglich solle sich das Rm Lehmkuhler alleine mit der Verwaltung herumschlagen. Das sei die Situation gewesen. Insofern sei es zu einfach, dem ehemaligen Oberbürgermeister die Schuld zuzuschreiben. Diese Spielchen wolle er hier nicht mehr haben, gerade weil er sich immer mit dem Oberbürgermeister in diesen Fragen auseinander gesetzt habe. Wer schuld sei, werde man feststellen. Aber die Aussage, der Oberbürgermeister habe den Rat in der Grundsatzentscheidung bewusst getäuscht, wolle er hier so nicht stehen lassen.

FBG-Fraktionsvorsitzender Gniffke merkt an, wenn es so weiterginge, dann gebe Koblenz Stoff für die tollsten Komödien ab. Alles lache schon über Koblenz wegen der Europabrücke, die verspätete Fertigstellung der Stadthalle und nun ginge es mit dem Schienenhaltepunkt bezüglich hoher Kosten weiter und man wisse nicht, was man tun solle. Jeder habe hier seinen Unmut ausgedrückt. Die FBG-Fraktion drücke ebenfalls ihren Unmut aus, fühle sich auch über den Tisch gezogen und zwar von denen, die dies zu verantworten hätten und das Controlling durchführen sollten. Man habe immer wieder gestaunt und verschiedenfarbige Ampeln vor Ort besichtigt, aber im Endeffekt hätten diese Personen die Stadt über den Tisch gezogen. Diese Fachleute seien nicht in der Lage gewesen, die Angelegenheit so zu kontrollieren, wie sie dies hätten tun müssen und wie man dies dem Rat vorgegaukelt habe. Dies sei eigentlich der große Fehler bei der Sache. Nun stehe der Rat ratlos da und wisse nicht, was man machen solle. Einer sage, man stimme nicht zu, ein anderer wolle sich enthalten und ein dritter äußere, er wolle zustimmen. Er fragt, was passiere, wenn der Rat beschließe, die Maßnahme zu beenden. Er bittet die Fachleute um Auskunft, welche Kosten entstünden, wenn der Rat einen Baustopp verhängte, welche Regresspflichten entstünden. Diese Informationen benötige der Rat auch für die Entscheidung. Nachher sei man durch diese Kosten, die man mit einem Baustopp verursache, vielleicht bei 24 Mio. Euro oder noch darüber hinaus. Für die Klärung dieser Fragen brauche man Zeit und es müsse eine Frist gewährt werden, um die damit verbundenen Mehrkosten zu eruieren, wenn man die Maßnahme vorübergehend stoppe. Nun sei er gespannt, ob es dazu Antworten gebe.

Rm Kaiser (FBG) führt aus, den Faktor Zeitdruck und Mehrkostenkulisse kenne der Rat zur Genüge vom Zentralplatz. Die Argumente seien ganz ähnlich gewesen, es sei Druck gemacht worden, der Rat müsse jetzt entscheiden, sonst entstehe alles möglich Schreckliche im Zusammenhang mit der BUGA. Die FDP-Fraktion wolle sich nun nicht mit diesen oder ähnlichen Argumenten wieder zu einer „Weiter so“-Entscheidung drängen lassen, so wie dies die Kollegen von der CDU und den Grünen bereits dargestellt hätten. Er denke, ein vorübergehender Baustopp gebe zumindest Gelegenheit, die Verhandlungen mit dem Land neu aufleben zu lassen, vorab einige Informationen zu bekommen und zumindest eine vorübergehende Klärung der Verantwortlichkeiten zu bekommen. Die Vorredner hätten das Beratungsbüro viel kritisiert und dem werde man sicherlich hart nachgehen müssen. Er sehe aber auch die Frage nach der Verantwortlichkeit innerhalb der Stadtverwaltung. Die Projektleitung liege bei der Stadtverwaltung und wenn man die Aufgaben der Projektleitung sehe, die man der Darstellung entnehmen könne, dann stehe dort das rechtzeitige Herbeiführen der erforderlichen Entscheidungen sowohl hinsichtlich Funktion, Konstruktion, Gestaltung als auch Kosten, Termine, Verträge und Versicherungen. Jetzt könnte man noch sagen, dies sei ein einmaliger Fall und man sei darauf hereingefallen, man sei vielleicht von diesem einen Moment überfordert gewesen oder es sei etwas passiert, das man nicht vorhersehen konnte. Dann wolle er in Erinnerung rufen, man habe mittlerweile eine ganze Serie von solchen Pannen. Dies sei bisher die größte, aber es gebe auch eine bei den Brücken, beim Theaterausbau, beim Ausbau der

Rhein-Mosel-Halle, eine kleinere beim Schlossrondel usw. Er wolle in diesem Zusammenhang auch das Cafe Rheinanlagen mit den dortigen nicht fundierten rechtlichen Aussagen in eine Reihe stellen und er frage sich ernsthaft, wie man in Zukunft mit irgendwelchen Vorlagen, zu Kostenschätzungen, zu rechtlichen Einschätzungen in diesem Rat umgehen solle. Denn es werde wahrscheinlich sowieso teurer, die Frage stelle sich nur hinsichtlich der Höhe. Den Einschätzungen zu den rechtlichen Möglichkeiten könne man ohne eine persönliche Rechtsberatung kaum noch trauen. Diesbezüglich wolle er gerne wissen, welche Maßnahmen sich die Stadtverwaltung und insbesondere der Baudezernent überlegt hätten, wie solche Probleme in Zukunft behoben werden könnten, denn es könne nicht immer so weitergehen.

Wie bereits von der BIZ-Fraktion erwähnt, habe man ein großes Projekt auf dem Zentralplatz. Wie man höre, sei auch dort bereits die erste unerwartete Kostensteigerung im Raum. Er wolle wissen, wie in Zukunft mit dem Projekt in der Rückabwicklung umgegangen werde, sondern wie die Stadtverwaltung plane, in Zukunft solche Desaster zu verhindern durch Maßnahmen der Kontrolle seitens der Stadtverwaltung. Erfreut wäre er, wenn der Baudezernent dazu konkret Stellung beziehen könne.

Es sei zuvor gesagt worden, man habe die Zeit nicht, die Angelegenheit intensiv zu prüfen und es dauere ein halbes Jahr und länger, bis dies alles möglich sei. Diesbezüglich wolle er nur noch einmal anregen, zumindest eine Voreinschätzung zu bekommen. Zur zeitlichen Beschleunigung könnte man sich auch dazu eventuell eine Unterstützung aus externer Quelle besorgen. Dies rege er hiermit an.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig weist zum weiteren Verfahren hin, es lägen Wortmeldungen von Rm Wefelscheid und Rm Assenmacher vor. Er werde nach dem Wortbeitrag von Rm Wefelscheid – weil sich dann alle Fraktionen geäußert hätten – Herrn Kluge bitten, die aufgeworfene Frage zu den Kosten eines vorläufigen Baustopps zu beantworten. Danach werde er den Leiter des Rechnungsprüfungsamtes bitten, die Frage nach dem weiteren Fortgang der Prüfarbeiten aus seiner Sicht zu erläutern.

Im Übrigen mache er zur Vermeidung von Missverständnissen darauf aufmerksam, dass dieses Projekt aus formellen Gründen Teil des BUGA-Projektbüros sei, welches unmittelbar seinem Geschäftsbereich zugeordnet sei. Es gehöre nicht zum Geschäftsbereich des Baudezernenten – insofern obliege die politische Verantwortung bei ihm, um dies klar und deutlich zu sagen. Deswegen habe er auch die Berichterstattung zu dem Thema übernommen.

Rm Wefelscheid (BIZ) äußert, für ihn sei der bisherige Sachvortrag nicht ganz schlüssig. Man habe gehört, wenn nicht zugestimmt werde, würde zu einem gewissen Zeitpunkt der Rückbau gefordert werden. Die Maßnahme sei entsprechend den aushängenden Bildern zu 80 % fertig gestellt. Er bittet um Erläuterung, aus welchem Grund zwingend der Rückbau bei einem solchen Verfahrensstand erfolgen müsse. Dieser Punkt sei bisher nicht verifiziert worden. Es handle sich dabei um eine ganz wichtige Frage, denn darin liege der eigentliche Druck und die zeitliche Dimension.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer/Controller) erläutert, für die Deutsche Bahn gebe es an der Stelle zwei Zustände: freie Strecke oder einen Bahnhof. Der derzeitige Zwischenzustand einer Baustelle sei auf Dauer nicht akzeptabel und könne so nicht gehalten werden. Der Rückbau werde eine zwangsläufige Forderung sein, wenn die Stadt sich entscheide, das Projekt nicht fertig zu stellen.

Rm Wefelscheid (BIZ) merkt an, die Anmerkungen des Vorredners seien abstrakter Natur und weniger auf das konkrete Projekt zugeschnitten. Wenn man sich die Bilder dazu ansehe, dann sehe er nicht, wo das Problem bestehe, wenn die Baustelle ruhe. Denn der Zug fahre einfach durch.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer/Controller) bestätigt, dies sei vollkommen richtig. Der Zug könne regelmäßig durchfahren und die Strecke sei nicht stillgelegt für die Dauer der Bauarbeiten. Dies sei aber ein Bauzustand, der im Moment akzeptiert werden müsse, weil ein Haltepunkt hergestellt werde. Falls aber eine grundsätzliche Entscheidung gegen den Haltepunkt falle, dann sei dieser Zustand auf Dauer nicht tragbar. Für einen temporären Baustopp wäre zurzeit aus seiner Sicht keine Einschränkung vorhanden. Dies müsse dann detailliert geklärt werden. Aber wenn die Stadt Koblenz sage, man setze die Bautätigkeit eine Zeit lang aus und baue anschließend daran weiter, dann sei dieser Zustand sicher tolerabel. Aber dies müsste im Detail mit der Bahn abgestimmt werden.

Zu den Kosten für einen Baustopp erläutert Herr Kluge (Firma Drees & Sommer/Controller), grundsätzlich könne er jetzt keine exakte Zahl nennen. Dies sei abhängig von der Anzahl der vor Ort genutzten Gerätschaften, der Firmen usw. Man habe im Moment überschlägig etwa 18.000 Euro / Tag zu kalkulieren, dies werde nach 2 bis 3 Wochen eventuell etwas geringer werden, weil die Firmen ihre Geräte abziehen könnten. Aber für die ersten 2 bis 3 Wochen sei diese Zahl realistisch.

CDU-Fraktionsvorsitzende Schumann-Dreyer fragt, ob es vertragliche Regelungen zum Rückbau gebe.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer/Controller) antwortet, der Rückbau sei nicht vertraglich geregelt. Zum Prozedere führt Herr Kluge aus, wenn die Stadt Koblenz sich für einen Rückbau entscheide, müsste eine Rückbauplanung erstellt werden. So wie man jetzt den Aufbau des Haltepunktes geplant habe, müsse dies ebenso für den Rückbau geregelt werden. Diese Planung müsse dem Eisenbahnbundesamt zur Genehmigung vorgelegt werden.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig betont, keiner im Rat wolle im Augenblick einen Beschluss zum Rückbau des Haltepunktes fassen. Es ginge ausschließlich darum, was es für die Stadt bedeute, wenn man einen temporären Baustopp verhängte. Die Vorredner hätten gefragt, ab welchem Zeitpunkt die Bahn Forderungen nach einem Rückbau geltend machen könne, auch wenn die Stadt Koblenz ihn eigentlich gerne wolle. Diese Frage sei nicht vertraglich geregelt. Irgendwann könne die Bahn diesen aber geltend machen. So sei die Situation.

Im Übrigen sei ausgeführt worden, dass nach dem jetzigen Maschineneinsatz jeder Tag des Baustopps wegen der Kosten für die Maschinen rund 18.000 Euro betrage. Mehrkosten wegen Rückbau stünden erst dann im Raum, wenn sich eine politische Mehrheit ergäbe für einen solchen Rückbau. Diese Mehrheit sei im Augenblick aber definitiv nicht erkennbar.

SPD-Fraktionsvorsitzende Lipinski-Naumann vertritt die Auffassung, die Frage von Rm Schumann-Dreyer sei nicht richtig beantwortet worden. Wenn es keinen vertraglichen Grund für einen Rückbau gebe, frage sie sich, auf welcher gesetzlichen Grundlage dann die Bahn verlangen könne, einen Rückbau vorzunehmen. Dies sei die entscheidende Frage.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer/Controller) führt aus, die Stadt Koblenz habe mit der Bahn eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung geschlossen. In dieser Vereinbarung werde geregelt,

dass der Haltepunkt hergestellt und dann der Bahn zum Betrieb übergeben werde. Wenn man keinen Haltepunkt habe, den man übergeben könne, werde dieser Vertrag nichtig und müsse aufgelöst werden. Dies werde mit einer Rückbauverpflichtung verkoppelt. Die Vertragserfüllung sei nicht möglich, weil kein fertiger Haltepunkt übergeben werden könne und der Zwischenzustand könne so nicht toleriert werden. So sei die praktische Auslegung.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig merkt an, dies dürfte ein unstrittiger Tatbestand sein. Entscheidend sei die Frage, wann dies passiere. Um keine falschen Fakten zu transportieren, betont Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig, er kenne niemanden, der glaube, dass dies in wenigen Tagen oder Wochen geschehe. Aber der genaue Zeitpunkt sei unbekannt.

Rm Reinstädler (CDU) möchte wissen, welche Unterhaltungskosten auf die Stadt pro Jahr zukämen, wenn sie den Haltepunkt der Bahn zur Verfügung stelle.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer/Controller) weist darauf hin, dies sei vertraglich geregelt. Für die Bahnanlage habe die Stadt Koblenz keine Unterhaltungskosten zu tragen, weil die Anlage von der Bahn betrieben werde. Die Stadt habe weiterhin die Unterhaltungspflicht für die Straßen und Wege im Umfeld des Bahnhofs, die sich im städtischen Eigentum befänden. Es gebe dazu einen Eigentumsplan, der diesen Punkt genau regle.

Rm Bordelle (FDP) vertritt die Auffassung, es müsse einen Punkt geben, ab dem man sagen könne, der Schienenthaltepunkt sei als solcher nutzbar und darüber hinaus bräuchten keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden. Es müsse möglich sein, bis zu diesem Punkt zu bauen und jede weitere Maßnahme zu streichen. Dann könne man doch auch Mittel einsparen. Daher müsste geklärt werden, an welcher Stelle die Stadt mit den Baumaßnahmen aufhören könne, um es als Schienenthaltepunkt nutzen zu können.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer/Controller) führt aus, diese Option sei bereits untersucht worden in einer sehr frühen Phase. Im Buga-Ausschuss sei darüber sehr intensiv diskutiert worden. Man habe das Projekt abgespeckt auf das absolute Minimum. Es gebe keine Möglichkeit mehr, Dinge wegzulassen, die nicht relevant für die Inbetriebnahme des Haltepunktes seien. Es gebe eine förmliche Inbetriebnahme durch die Deutsche Bahn AG und es gebe einen Katalog bezüglich der Voraussetzungen.

Rm Keul-Göbel (CDU) möchte wissen, wenn der Rat der Kostenerhöhung heute nicht zustimme, wie Herr Kluge dann zu der Frage des Baustopps stehe. Sie habe zuvor dargelegt, dass dadurch, dass das Risiko bei über 4 Mio. Euro liege, nach Auffassung ihrer Fraktion noch genügend Mittel zur Verfügung stünden. Sie fragt, ab wann nach Einschätzung des Controllers kein Geld mehr zur Verfügung stünde.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer/Controller) geht davon aus, es liege eine Missinterpretation der Liste vor. Die in der Liste als Nachträge bezeichneten Positionen, seien Nachträge, die von der Stadt Koblenz beauftragt und somit formal vertraglich gefasst seien. Unter den Begriff Risiko fasse man alle Nachträge, die gestellt, aber noch nicht verhandelt und offizielle beauftragt seien. Was dort als Risiko beziffert werde, seien nicht nebulöse Risiken, die auftreten könnten, sondern dies seien bekannte Mehrkosten / Nachträge, die schon auf dem Tisch lägen und verhandelt werden müssten, um dann beauftragt zu werden. Die Liste sei eine Kurzzusammenfassung. Es gebe zu jedem Auftrag eine detaillierte Auflistung, wie sich welches Risiko zusammensetze.

Daran anknüpfend weist Herr Kluge darauf hin, auf der letzten Seite finde man die besagten Aufträge mit einer Auftragssumme „0“ und einem Risiko „X“. Dies seien genau die Aufträge, von denen man wisse, dass sie noch kommen würden. Da sie formal noch nicht beauftragt seien, stünde dort noch keine Auftragssumme, aber die Schätzung stünde an dieser Stelle als Risiko. So erkläre sich die Summe Risiko.

Auf Anfrage aus der Mitte des Rates erläutert Herr Kluge, man habe in den bestehenden Aufträgen noch einen gewissen finanziellen Puffer. Man könne aktuell keine neuen Aufträge mehr erteilen oder nur noch zu einem geringen Anteil. Es gebe aber den Hauptauftragnehmer, der die Auftragssumme erreicht habe. Dort müssten Nachträge beauftragt werden. Dies würde zu einer Erhöhung der Auftragssumme führen, was im Moment rechtlich nicht möglich sei, weil es das Budget von 13,1 Mio. Euro übersteigen würde.

Rm Coßmann (CDU) fragt zu den Baufertigstellungsvereinbarungen, ob darin ein Übergabetermin vertraglich vereinbart worden sei.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer/Controller) merkt an, vertraglich sei kein Termin vereinbart. Nach dem momentanen Zeitplan sei die formale Inbetriebnahme für den 07.04.2011 vorgesehen, der offiziell erste Zughalt wäre am 13.04.2011.

Auf Nachfrage des Rm Coßmann bestätigt Herr Kluge, der Haltepunkt könnte temporär zunächst so brachliegen.

Rm Lehmkuhler (SPD) äußert, Herr Kluge habe zuvor ausgeführt, dass zurzeit rund 18.000 Euro pro Tag an Mehrkosten im Rahmen des Baustopps anfallen würden. Bei 10 Tagen seien dies 180.000 Euro. Er möchte wissen, ob Herr Kluge absehen könne, ob und welche Summe gegebenenfalls eingespart werden könnte, wenn der Rat heute keinen Beschluss fasse und im Januar bzw. Februar erneut über die Angelegenheit berate. Wie Herr Kluge bereits ausgeführt habe, werde nur das notwendigste gebaut. Er fragt, ob man seitens der Firma Dress & Sommer in den noch ausstehenden Beauftragungen eventuelle Einsparpotenziale sehe.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer/Controller) nimmt Bezug auf den ersten Teil der Frage. Es sei sehr schwer abzusehen, weil die aktuellen Firmen einen Vertrag mit der Stadt Koblenz hätten. Wenn diese Firmen zwischenzeitlich keine anderen Arbeiten aufnehmen könnten, hätten diese faktisch Stillstand und dieser sei zu entschädigen. Diesbezüglich stelle sich die Frage, wie schnell es die Firmen schafften, die Arbeiter sowie die Geräte an anderen Baustellen unterzubringen. Man könne keine exakten Aussagen dazu treffen. Im Moment sei man bei dem Haltepunkt auf das absolut wesentliche beschränkt, d.h. auch die benannten Aufträge müssten definitiv erteilt werden, um eine Inbetriebnahme sicher zu stellen.

Herr Kluge weist darauf hin, nach der momentanen Einschätzung der Situation verschlechtere die Stadt Koblenz ihre Rechtsposition für Schadensersatzansprüche nicht, wenn sie diese im Mai, Juni oder Juli 2011 kläre. Es stelle sich die Frage, ob diese Klärung zwingend zum jetzigen Zeitpunkt erforderlich sei oder könne man diese nicht im Nachgang der Maßnahme durchführen.

Rm Lehmkuhler (SPD) fragt ergänzend, ob Herr Kluge bestätigen könne, dass man durch einen Baustopp derzeit keine Beauftragung aussetzen könne und kein Geld spare, sondern dass die Stadt Koblenz eine noch nicht zu beziffernde Summe zusätzlich zahlen müsse.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer/Controller) bestätigt, so sei die Einschätzung der Situation. Wenn der Haltepunkt fertig gestellt werden solle – wovon man im Moment ausginge -, dann

werde ein Baustopp zum jetzigen Zeitpunkt definitiv zu Mehrkosten führen. Es sei nicht damit zu rechnen, dass sich daraus zum jetzigen Zeitpunkt eine Einsparung ergebe.

BIZ-Fraktionsvorsitzender Dr. Gross stellt zunächst fest, es gebe keine vertragliche Regelung für eine Rückbaupflicht der Stadt und der Schienenhaltepunkt sei zu 80 % fertig. Er fragt, bei welchen Bauvorhaben die Bahn schon einmal konkret einen Rückbau gefordert habe.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer/Controller) antwortet, es seien keine vergleichbaren Fälle bekannt, in denen es zum Rückbau gekommen sei.

Rm Schulte-Wissermann (SPD) merkt an, wenn man einen Baustopp verfüge, könnte man nach den Ausführungen von Herr Kluge den Eindruck haben, dass dies die Stadt Koblenz 18.000 Euro pro Tag koste. Sie wolle aber beantwortet haben, ob sich die Zahlen von 18.000 Euro ändern würden, wenn der Baustopp 10 Tage dauere oder einen Monat anhalte und wie es hinsichtlich weiterer Schadensersatzforderungen der beauftragten Firmen aussehe. Herr Kluge habe zuvor ansatzweise ausgeführt, dass dann Folgeaufträge möglicherweise nicht ausgeführt werden könnten. Sie wolle eine klare Aussage dazu erhalten, ob es bei den 18.000 Euro bleibe, denn in den Köpfen der Stadträte werde auch so gerechnet (Bsp. 10 Tage Baustopp bedeuten 180.000 Euro). Diesen Betrag könnte man bei dem Gesamtvolumen durchaus vertreten. Aber sie habe allergrößte Bedenken, ob man so rechnen könne, denn es seien eine Reihe von Folgeproblemen zu lösen. Sie fragt, ob Herr Kluge als Controller verantworten könne, dem Rat den Tipp eines Baustopps zu geben oder eröffne man damit mehrere Nebenkriegsschauplätze, wo man irgendwann völlig die Kontrolle verliere und sich nur noch in Gerichten aufhalte.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer/Controller) führt aus, eine exakte Zahl der Stillstandkosten und der Schadenersatzforderungen aus einem Baustopp seien schwer zu beziffern. Sie würden auch nicht jeden Tag gleich bleiben und veränderten sich über die Zeit hinweg. Dies hänge damit zusammen, wie die Unternehmen ihre Maschinen und Mannschaften anderweitig einsetzen könnten. Aus seiner Sicht stelle es sich momentan so dar, dass ein Baustopp definitiv zu zusätzlichen Kosten zu diesem Projekt führen werde. Das hänge mit der Dauer des Baustopp zusammen. Der Hinweis, dass die Zahl von 18.000 Euro / Tag in den Köpfen bleibe, sei völlig richtig. Genau deswegen solle man es ihm nachsehen, dass er keine exakten Aussagen treffe. Dafür müsse man sich lange mit der Angelegenheit beschäftigen und ermitteln, wie z.B. der konkrete Maschineneinsatz aussehe. Eine exakte Ermittlung der Stillstandkosten zum jetzigen Zeitpunkt benötige 2 bis 3 Tage.

Zur Frage nach einer Empfehlung eines möglichen Baustopps erklärt Herr Kluge, er empfehle dem Rat an dieser Stelle keinen Baustopp zu verhängen, sondern das ganze Projekt weiter zu führen. Die Rechtsmittel, die die Stadt einsetzen könne, verschlechterten sich nicht dadurch, dass man die Bauarbeiten weiterführe. Diese könne man zum jetzigen Zeitpunkt ausschöpfen oder nach Abschluss der Maßnahme. Es verschlechtere die Position der Stadt Koblenz nicht. Dies sollte aber noch einmal juristisch geklärt werden.

Rm Krebs (FBG) fragt nach einer vertraglich Regelung zum dauerhaften Betrieb des Haltepunktes durch die Bahn.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer/Controller) informiert, gemäß des Bau- und Finanzierungsvertrages verpflichte sich der Zweckverband bzw. dessen Rechtsnachfolger für eine Bestellung und die Finanzierung des diesem Vertrag zugrunde liegenden Betriebsprogramms

unter Einbeziehung der Verkehrsstation Koblenz Stadtmitte als Mindestangebot mindestens für 20 Jahre beginnend mit der Inbetriebnahme.

Die DB Station & Service verpflichtete sich zugleich, für denselben Zeitraum zur Vorhaltung und zum Betrieb der Verkehrsstation.

SPD-Fraktionsvorsitzende Lipinski-Naumann äußert Verständnis dafür, dass Herr Kluge keine genauen Zahlen nennen wolle. Er habe auch eine Erklärung geliefert, warum er es eigentlich auch nicht könne. Die Begründung, warum er nicht vorrechnen könne, was ein Baustopp von 30 Tagen bedeute, liege auch an der Erkenntnis, dass die Firmen möglicherweise an anderer Stelle weiterarbeiten würden. Wenn man sich die Wetterlage ansehe mit dem prognostizierten Winter, dann wage sie die Prognose, dass die Firmen ihre Baugeräte dort stehen ließen, weil sie einfacher kein Geld verdienen könnten, die Mitarbeiter würden zu Hause die Überstunden abfeiern und dann seien bei 30 Tagen 500.000 Euro Mehrkosten zu erwarten. Die Wahrscheinlichkeit, dass dies eintrete, sei sicherlich nicht von der Hand zu weisen. Auf Grund der Witterungslage hätten diese gar kein großes Bestreben, an anderer Stelle auch nicht weiterbauen zu können.

Rm Wefelscheid (BIZ) stellt die Frage zur Diskussion, ob es Möglichkeiten einer finanziellen Unterstützung seitens der Bahn gebe.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig erklärt, bereits im Sommer sei mit der Bahn verhandelt worden, ob es Möglichkeiten einer finanziellen Unterstützung gebe. Dies sei negativ beschieden worden.

Rm Pilger (SPD) entnimmt den bisherigen Ausführungen, dass der Schienenhaltepunkt zu 80 % realisiert sei. Er ginge davon aus, dass diese 80 % des Bauvorhabens bereits bezahlt seien. Dies sei eine große Summe. Er fragt, ob die restlichen 20 % so kostenintensiv seien, dass es zu diesen Mehrkosten käme oder woraus diese resultierten.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer / Controller) erläutert hierzu, die Bahnsteige würden als Fertigteile hergestellt, d.h. in einem Fertigteilwerk würden diese Elemente vorproduziert und in der Örtlichkeit nur noch gesetzt. Diese Bahnsteige seien aktuell noch nicht abgerechnet, stünden aber schon vor Ort. Somit würden auch diese Kosten demnächst zur Abrechnung anstehen. Die Rechnung, dass 80 % der Maßnahmen fertig gestellt und bezahlt seien, stimme hier nicht.

Rm Sauer (CDU) nimmt Bezug auf die Ausführungen von Herrn Kluge, dass 13,1 Mio. Euro verausgabt seien und es gebe noch abzuarbeitende Nachträge. Sie fragt, bis wann diese Nachträge abgearbeitet seien. Sie verstehe zudem nicht, warum die Firmen Regressforderungen stellen könnten, wenn sie bisher ihr Geld immer erhalten hätten. Man habe doch keinen Vertrag mit den Firmen abgeschlossen, dass sie diesen Schienenhaltepunkt fertig abgeben müssten. Wenn man diesen fertig eingefordert hätte, dann hätte man auch ein Limit gesetzt, dass der Bahnhof mit 9,8 Mio. Euro fertig gestellt werden müsse.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer / Controller) antwortet, die Nachtragsbeauftragung erfolge permanent parallel. Nach dem aktuellen Stand müssten gerade ca. 34 Nachträge mit den Firmen endverhandelt sein.

Bezüglich der Regressforderungen habe die Vorrednerin völlig Recht. Im Moment habe der Hauptauftragnehmer eine Auftragssumme von ca. 6 Mio. Euro. Diese sei jetzt erreicht, d.h. er könne an dieser Stelle keinen Regress geltend machen. Es fehle aber noch die Herstellung der

Aufzüge, Beleuchtung, Beschallung etc., d.h. man habe noch verschiedene andere Unternehmer, die hier durchaus noch Kosten geltend machen könnten. Diese seien in den Kosten berücksichtigt. Aber der eigentliche Hauptauftragnehmer könne an dieser Stelle zumindest im Moment nach aktueller Vertragslage keine oder nur minimale Kosten geltend machen.

Rm Ackermann (Bündnis 90 / Die Grünen) merkt an, man verstehe nicht, wie die Kostenkontrolle funktioniert habe. Es fehle die nötige Transparenz. Wenn man eine funktionierende Planung habe, dann würden nach den einzelnen Planungsschritten die Aufträge verteilt und danach kämen die Kostenrechnungen, die dann abgeglichen würden. Daher sei nicht klar, wie sich die 1,5 Mio. Euro für die Projektsteuerung am Schienenhaltepunkt und die restlichen Maßnahmen verteilten und warum für das Projektsteuerungsbüro nicht absehbar sei, dass noch eine so hohe Kostensteigerung folge. Ein Laie verstehe diese Kostensteigerung nicht und wann die Aufträge dazu erteilt worden seien, sodass der Rat in der Folge nun unabdingbar in dieser Situation sei.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer / Controller) erklärt, es seien keine explizierten Aufträge dazu erteilt worden. Die Situation sei, dass sich vor Ort herausgestellt habe, dass verschiedene Details aus der Planung so nicht umsetzbar seien, d.h. es sei zu Planungsänderungen gekommen. Es müsse geprüft werden, ob es sich hierbei um Planungsfehler handle. Man sehe auch in der Bauabrechnung im Moment ein gewisses Delta, bei dem man weitere Überprüfungen anstellen müsse, wo das Problem genau liege. Genau damit sei das Rechnungsprüfungsamt betraut. Es gebe eine Kostenberechnung. Auf Basis dieser Kostenberechnung sei die Maßnahme submittiert worden im Rahmen des Budgets. Jetzt habe man aber festgestellt, dass die vergebene Leistung nicht die Leistung sei, die man benötige. An verschiedenen Punkten stelle sich heraus, dass es so nicht funktioniere, dort ein Detail fehle usw. Anderswo gebe es einen Unterschied zwischen Planung und Leistungsverzeichnis und daher ergebe sich im Moment eine Kostensteigerung.

Rm Ackermann (Bündnis 90 / Die Grünen) vertritt die Auffassung, den Rat interessiere die Zukunft. Deshalb habe man nun das Problem. Es wolle jeder, dass der Haltepunkt fertig gestellt werde, aber man möchte Sicherheit haben, welche Kosten auf die Stadt zukämen. Er fragt nach dem Zeitpunkt, wann man sagen könne, dass alle Aufträge vergeben seien und wie hoch die Kosten lägen.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer / Controller) erläutert, nach eigener Einschätzung habe man die größten Risikofaktoren hinter sich. Der größte Risikofaktor sei der Baugrund gewesen. Die Arbeiten im Untergrund seien zum jetzigen Zeitpunkt fertig gestellt. Die technischen Ausstattungsgewerke seien relativ klar überschaubar. Deswegen ginge man nach der vorliegende Kostenprognose nach bestem Wissen und Gewissen davon aus, dass nun alles berücksichtigt sei. Es lägen im Moment keine Erkenntnisse vor, dass diese Mittel nicht ausreichten.

Herr Dr. Weller (Rechtsanwaltskanzlei Dr. Caspers, Mock & Partner, Koblenz) möchte zunächst ein Missverständnis ansprechen, das im Raum zu stehen scheint. Es gebe keine schriftlich beschriebenen Aufträge über feste Bausummen, die sich in diesen Kosten niederschlagen würden. Das Unternehmen habe Abrechnungen vorgelegt, um Kosten aus der Bauzeitverzögerung zu dokumentieren und dies seien die Beträge, die im Wesentlichen in der Vorlage mit ca. 1,7 Mio. Euro niedergelegt seien. Darüber sei nie ein Auftrag erteilt worden. Die Unternehmen rechneten dem Auftraggeber dies nun vor und argumentierten, durch die Bauzeitverzögerung seien diese Mehrkosten entstanden.

Zu den Anmerkungen seitens des Rates, dies müsse man doch klären können, weist Rechtsanwalt Dr. Weller hin, dies könne geklärt werden, wenn der Unternehmer diese Transparenz schaffe. Dazu müsste dieser aber eine sehr umfangreiche Darstellung liefern. Diese schulde er auch, wenn er die Gelder haben wolle. Aber es könne nicht erwartet werden, dass man diese auf Zuruf bekäme. Dabei handle es sich um einen sehr langwierigen Prozess, den man nicht in Monaten ausdrücke. Man könne sich nicht hier hinstellen und sagen, aus dieser Bauzeitverzögerung, die mit dem Vergabenachprüfungsverfahren begonnen habe, resultierten keine Mehrkosten. Aber niemand – auch nicht der gescholtene Herr Kluge – sei in der Lage, jetzt genaue Zahlen zu liefern, weil die Berechnungsgrundlagen bisher nicht transparent gemacht worden seien. Die seitens des Rates gewünschte Planungssicherheit könne im Moment niemand der Projektbeteiligten liefern.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig ergänzt noch, dies könne nach aller Voraussicht auch in den nächsten 6 bis 8 Wochen nicht geschehen. Dies müsse man einfach wissen.

Rm Schupp (FDP) vertritt die Auffassung, wenn Fehler in der Planung erfolgt seien, auf Grund derer nun Mehrkosten entstünden, dann müsste doch derjenige haftbar gemacht werden, dem die Fehler unterlaufen seien. Er könne nicht verstehen, wenn der Haltepunkt zu 80 % fertig gestellt sei, dass man nicht mit Sicherheit garantieren könne, ob dies die letzte Erhöhung sei.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer / Controller) äußert, der Vorredner habe seine Frage selbst beantwortet. Es seien Fehler gemacht worden und zwar nicht von der Firma Drees & Sommer sondern von anderen. Man könne der Stadt Koblenz nicht garantieren, dass andere an dem Projekt Beteiligte keine Fehler produzieren würden. Würde es ausschließlich um die Leistung der eigenen Einheit gehen, dann könnte diese Garantie ausgesprochen werden. Aber eine Garantie hinsichtlich der Endsumme bedeute, für jeden, der mit dem Projekt beteiligt sei, die Hand ins Feuer zu legen. Dazu sei sein Unternehmen definitiv nicht bereit. Er glaube, dies sei der richtige Weg, den man auch nachvollziehen könne.

Rm Sauer (CDU) erinnert an die Antwort auf ihre Frage nach einer Zeitschiene, wann die bewilligten Mittel von 13,1 Mio. Euro verbaut seien.

Wenn Herr Kluge sage, die Firmen hätten bisher keine Offenlegung betrieben, dann verweise sie auf die gesetzliche Frist, innerhalb derer Firmen Offenlegungen vornehmen müssten. Als Bauauftragsgeber könne man bei fehlender Offenlegung der Zahlen jederzeit den Bau einstellen. Man müsse doch wissen, wann das eigene Controlling zum tragen käme und wie weit die Mittel ausreichend seien.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer / Controller) antwortet, diese Offenlegungspflicht ergebe sich mittelbar aus der Zahlungsverpflichtung. Solange die Zahlen nicht transparent gemacht und der Auftrag nachvollziehbar begründet worden sei, müsse man nicht zahlen und der Anspruch werde nicht fällig. Aber dies schaffe die Unklarheiten, weil man mit einer Zahl konfrontiert werde und es stehe einem frei, dies zu glauben. Dann zahle man nicht und ginge in einen langwierigen Prozess, der schließlich in die Abklärung führe. Aber man könne nicht sagen, entweder habe man z.B. in drei Wochen transparente Zahlen oder der Anspruch verfalle. Dieses Konstrukt gebe es nicht.

Hinsichtlich der Zeitschiene legt Herr Kluge dar, die Auftragssumme der ARGE sei derzeit erreicht, d.h. zum jetzigen Zeitpunkt liege die letzte Rechnung vor und könne nicht angewiesen werden, weil dafür kein Geld mehr vorhanden sei. Deswegen habe man dem Rat die

Finanzierung zur Entscheidung vorgelegt, die noch in diesem Jahr erfolgen müsse, damit die Arbeiten fortgesetzt werden könnten.

FBG-Fraktionsvorsitzender Gniffke merkt an, der Rat benötige eine Entscheidungshilfe. Ihm sei immer noch nicht verständlich, warum man nicht konkrete Zahlen nennen könne, wenn man sage, alle Beteiligten bräuchten zur Prüfung der weiteren Vorgehensweise zwei Monate Baustopp. Zuvor habe man schon ausgeführt, die Witterungsbedingungen seien schon berücksichtigt. Aber er frage sich, ob man nicht eine Obergrenze benennen könne, innerhalb derer man sich bewege.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer / Controller) vereint dies. Die vor Ort befindlichen Fertigteile seien bis gestern Abend gewachsen. Dies sei witterungsunabhängig. Bei Minus 10 Grad könne man im Schneetreiben weiter am Bahnsteig bauen. Daher sei im Moment nicht greifbar, welche Arbeiten stattfinden könnten. Wenn für den Rat die Einstellung und der vollständige Rückbau des Haltepunktes keine Option sei, dann mache es aus wirtschaftlicher Sicht keinen Sinn, das Projekt jetzt anzuhalten, weil dies Mehrkosten bedeute.

Wenn für den Rat allerdings die Option bestünde, sich ganz von dem Projekt zu verabschieden und es zurück zu bauen, dann mache es durchaus Sinn, heute einen Baustopp zu verhängen. Aber wenn dies keine Option sei, sehe er nicht, wie ein temporärer Baustopp in der Angelegenheit weiterbringen solle.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig weist darauf hin, an dieser Stelle sei die Frage an den Leiter des Rechnungsprüfungsamtes, Herrn Klein, zu stellen, wie die Prüfungen innerhalb seines Amtes und in der Folge im Rechnungsprüfungsausschuss weitergingen. Zudem bitte er um Auskunft, ob die Stadt Rechtsmittel verwerke, wenn der Rat die Baumaßnahme fortsetze.

Herr Klein (Amt 14) erläutert, es sei im Verlauf der Beratungen mehrfach erwähnt worden, dass das Rechnungsprüfungsamt den Auftrag für diesbezügliche Prüfungen erhalten habe. Diesen Auftrag habe das Rechnungsprüfungsamt am 15.11.2010 erhalten, nachdem der Oberbürgermeister Kenntnis darüber erlangt habe, dass diese extreme Kostensteigerung in der kurzen Zeit eingetreten sei. Die Tags darauf begonnen Prüfungen hätten zunächst mit einer Aktensicherung begonnen. Das Rechnungsprüfungsamt habe 72 Aktenordner zur Einsicht und Prüfung übernommen, die zwischenzeitlich gesichtet und ausgewertet worden seien und habe mit einigen wesentlichen Mitarbeitern des Projektbüros (Frau Petersen), den mit der Bauleitung betrauten Technikern vor Ort (Herrn Kurth) und dem Oberbauleiter der BPD gesprochen. Man ginge nun, nachdem man sich einen Überblick über die Baumaßnahme verschafft habe, daran, sich auf bestimmte Punkte zu konzentrieren. Diese habe man im Rechnungsprüfungsausschuss bereits vorgestellt.

Zu Beginn der Prüfung sei nachfolgende Struktur angedacht, die aus Sicht des Amtes 14 flexibel sei und im Verlauf der Prüfung aufgrund neuer Erkenntnisse und Prüfungsergebnisse einer ständigen Anpassung unterliege.

1. Projektleitung (BUGA-Projektbüro Frau Petersen), Oberbauleitung/später auch Nachtragsmanagement (Firma „Büro für Planung und Bauüberwachung im Verkehrswesen“ -BPB-), Bauleitung der Stadt (Herr Dörr), Projektsteuerung (Drees & Sommer)

2. Personal- und Kompetenzstruktur der internen Mitarbeiter und externen Berater (Tiefbauamt, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung, BUGA-Projektbüro, Drees & Sommer, Firma BPB, etc.)
3. Schriftverkehr, Bauprotokolle, Aktenvermerke
4. Planung
5. Kostenschätzung
6. Ausschreibung
7. Beauftragung
8. Kostencontrolling, Finanzierung
9. Nachträge
10. Mehrkosten
 - 10.1 Baugrundrisiken
 - 10.2 Sicherheitsleistungen
 - 10.3 Entwässerung
 - 10.4 Beschleunigung
 - 10.5 Massenerhöhung
 - 10.6 Umplanung
 - 10.7 Honorarsteigerung
11. Analyse

Die Ordner „Nachträge“ und „Mehrkosten“ würden gesondert gesichtet und ausgewertet. Sie befänden sich derzeit sowohl bei der Projektsteuerung Drees & Sommer als auch bei der Bauoberleitung (Firma BPB) und beim Amt 61.

Das Rechnungsprüfungsamt sei bisher bereits in einige Entscheidungsfindungen bei der Baumaßnahme eingebunden. So sei am 07.12.2009 durch Beschluss des Ausschusses für allgemeine Bau- und Liegenschaftsangelegenheiten (ABL-Ausschuss) ein Anti-Claim-Management (Nachtragsmanagement) genehmigt und eingeführt worden. Diesen Auftrag erhielt die bereits als Oberbauleitung fungierende Firma BPB.

Im Frühjahr 2010 fand ein gemeinsames Gespräch zwischen dem Rechnungsprüfungsamt, der Projektleitung, der Projektsteuerung und dem Baudezernenten bezüglich der Vorgehensweise bei den Nachträgen statt. Hierbei sei von Amt 14 dargelegt worden, dass Nachträge wie freihändige Vergaben zu behandeln seien und dem Rechnungsprüfungsamt und dem ABL-Ausschuss vorgelegt werden müssten. Der Projektsteuerer spreche mittlerweile von ca. 40 Nachträgen mit Auftragssummen von 1.000 € bis 1,1 Mio. € Eine detaillierte Aufstellung aller Nachträge sei mehrfach angefordert worden; die Anforderung sei nunmehr wiederholt worden. Da diese noch nicht vorlägen, könne eine Wertung derzeit noch nicht vorgenommen werden.

Zudem nehme das Rechnungsprüfungsamt seit April 2010, wenn zeitlich möglich, an den wöchentlich mit Vertretern der ARGE Strabag & Sonntag, Deutsche Bahn, Projektleiter, Projektsteuerung, Schüssler Plan, Bauleitung und Oberbauleitung stattfindenden Baubesprechungen in Person des Leiters der technischen Abteilung teil, um hierüber einen Einblick in die Komplexität der Maßnahme und der auftretenden Probleme zu erhalten.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig dankt für den Beifall und nimmt diesen als Ausdruck der gemeinsamen Überzeugung, dass das Rechnungsprüfungsamt mit absoluter Seriosität und so umfassend wie möglich an die Prüfung des gesamten Sachverhaltes herangehe.

Er fragt ergänzend zu den obigen Ausführungen, ob es Grund zur Hoffnung gebe, falls heute keine Entscheidung des Rates getroffen würde zur künftigen Finanzierung des Projektes, dass das Rechnungsprüfungsamt in der nächsten Ratssitzung in ca. 4 bis 6 Wochen etwas Erhellendes dazu beitrage, das dann die Entscheidung leichter machen könnte.

Herr Klein (Amt 14) erklärt, er könne zur nächsten Ratssitzung sicherlich einige neue Erkenntnisse vortragen, aber ob diese in der heutigen Entscheidungsfindung weiter bringen würden, daran wage er zum bisherigen Zeitpunkt zu zweifeln.

Rm Reinstädler (CDU) ergänzt, der Rechnungsprüfungsausschuss habe den selben Gedanken wie der Oberbürgermeister verfolgt und am selben Tag vorgetragen, dass man gerne das Projekt prüfen wolle, habe aber an diesem Tag noch nicht genau gewusst, ob ein solcher Antrag möglich sei.

Herr Klein (Amt 14) verdeutlicht, Rm Reinstädler spreche die Frage nach der Berechtigung des Rechnungsprüfungsausschusses, die Maßnahme Schienenhaltepunkt zu prüfen, an, weil bestimmte Bereiche des BUGA-Budgets laufende Geschäfte der BUGA-GmbH seien und dort habe das Rechnungsprüfungsamt kein Prüfungsrecht. Aber beim Schienenhaltepunkt sei diese Frage ziemlich eindeutig.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig bestätigt, dies sei eindeutig eine Maßnahme im städtischen Bereich, diese liege nicht in der Verantwortung der BUGA-GmbH und deswegen sage er auch immer wieder, das sei eigentlich kein BUGA-Thema, sondern es sei ein Problem im städtischen Bereich der Planung.

Rm Sauer (CDU) fragt, wie hoch die Gesamtsumme der von den Firmen hinterlegten „Vertragserfüllungsbürgschaften“ sei.

Herr Kluge (Firma Drees & Sommer/Controller) antwortet, die Firmen hätten alle eine Vertragserfüllungsbürgschaft hinterlegt. Die exakten Zahlen könne er aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht in öffentlicher Sitzung benennen. Man könne diese Zahlen aber durchaus nachreichen.

Rm Ackermann (Bündnis 90 / Die Grünen) vertritt die Auffassung, für ihn zeichne sich ab, dass man einen Kompromiss finden müsse. Die beiden Extremforderungen, die Angelegenheit einfach heute zu beschließen, falle einer großen Mehrheit des Rates schwer. Er stellt die Frage zur Diskussion, wie realisiert werden könne, keinen Stillstand herbeizuführen, aber trotzdem eine Klärung der Angelegenheit zu betreiben. Dies könne dadurch erfolgen, dass der Rat soviel Mittel zur Verfügung stelle, damit man im Moment weiterbauen könne, aber der Klärungsprozess fortgeführt werde, um in einer neuen Sitzung die Gesamtmaßnahme zu beschließen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig fragt Herrn Kluge, ob er in der Lage sei, Angaben zum Mittelbedarf bei Fortführung des Projektes bis zur Entscheidung des nächsten Stadtrates zu machen.

Herr Kluge (Firma Dress & Sommer / Controller) sagt zu, einen entsprechenden Betrag zu ermitteln.

Rm Assenmacher (CDU) merkt an, die zuvor erfolgte Befragung habe gezeigt, dass es zum Projekt dermaßen viele Fragen gebe, dass sich eine Beschlusslage zum heutigen Tage nicht darstelle. Herr Kluge habe selbst darauf hingewiesen, dass er kein Jurist sei. Aber er stelle hiermit auch fest, dass der Rat von Herrn Kluge juristische Hinweise erhalten habe. Diese Situation habe der Rat schon einmal in einer Expertenanhörung zu einer anderen Thematik gehabt, in der Juristen zu Themenbereichen Stellung genommen hätten, zu denen sie nicht beauftragt gewesen seien. Insofern sollte man hier klar und deutlich aussprechen, dass die Aufarbeitung des Komplexes der möglichen Konsequenzen heute im Rahmen der Befragung nicht geklärt sei.

Die Frage, wann gegebenenfalls ein Rückbau eintreten würde, sei im Moment vollkommen ungeklärt. Insofern könne es überhaupt nicht entscheidungserheblich sein, über die Frage am heutigen Tag nachzudenken, weil keine näheren Kenntnisse vorlägen.

Rm Assenmacher nimmt Bezug auf die Ausführungen des Rm Lehmkuhler (SPD) und erklärt, er habe im Rat immer wieder angemerkt, es habe einmal ein Budget gegeben zum Schienenhaltepunkt, das der Rat so beschlossen habe. Aber zum Zeitpunkt des ersten Spatenstiches sei das Budget wissentlich schon höherer – aber nicht vom Stadtrat beschlossen – gewesen. Dies habe die ganze Misere eingeleitet und dafür sei nicht der Rat verantwortlich.

Der Vertrag zum Schienenhaltepunkt sei dem Rat nicht bekannt und auch nicht von diesem beschlossen worden, da das Vorhalten als BUGA-Maßnahme in den BUGA-Gremien beraten und entschieden worden sei. Weil die Situation heute so sei, könne er nicht nachvollziehen, wie man Ratsmitgliedern ins Gewissen reden und versuche könne, ihr Vertrauen zu gewinnen, damit sie heute etwas in die Vorleistungen geben würden, von dem sie nicht wüssten, wie es weiterginge. Der heute vorliegenden Kostenaufstellung fehle eine Spalte, in der die Ursprungsplanung mit ihren Kosten vermerkt sei und man dann sehen könne, welche Maßnahmen nicht in der ersten Planung vorgesehen gewesen seien. Es könne festgestellt werden, welche Maßnahmen gegebenenfalls heute nicht mehr erscheinen würden, die ursprünglich geplant gewesen seien und man könne herauslesen, mit welchen gravierenden Fehlvorstellungen die Angelegenheit begonnen worden sei. In dem Zusammenhang werde sich die Frage stellen, nachdem man die erste Planung überprüft habe, wie diese fundiert darzulegen sei. Denn heute habe der Rat von Herrn Kluge gehört, Koblenz erhalte für 18,1 Mio. Euro einen Schienenhaltepunkt, der weniger umfasse als das, was seinerzeit für 9 Mio. Euro versprochen worden sei.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig fasst als Zwischenfazit zusammen, es bestehe seitens der Fraktionen weiterer Beratungsbedarf. Daher erfolge im Anschluss eine erneute Sitzungsunterbrechung. Er stellt fest, alle Fraktionen hätten kein Interesse daran geäußert, das Projekt grundsätzlich zurück zu bauen. Es ginge ausschließlich um die Frage, ob der Rat jetzt zusätzliche Mittel freigebe, um bei dem Projekt wie geplant weiter fortzufahren oder ob man dies nicht tun sollte und damit einen temporären Baustopp einginge.

Ferner stelle er fest, dass in der Zeit der Sitzungsunterbrechung Herr Kluge Berechnungen anstellen werde, wie hoch der Mittelbedarf bis zur nächsten Ratssitzung sei, wenn man nicht die Arbeiten unterbreche.

Des Weiteren stellt er fest, das dargestellt worden sei, wenn man den Bau unterbreche, gebe es zusätzliche Kosten, die im Einzelnen heute nicht zu beziffern und mit einem Tagessatz von ca. 18.000 Euro grob geschätzt worden seien.

Ebenfalls habe man die Klarstellung des Leiters des Rechnungsprüfungsamtes vernommen, das er nicht damit rechne, bis zur nächsten Ratssitzung den ganzen Komplex soweit weiter durchdrungen zu haben, dass man bis zu diesem Termin weitere Kenntnis habe, die den Rat in einen anderen Entscheidungszustand versetzen würden.

Im Übrigen gehe er selbst nicht davon aus, dass der Rat bis zur nächsten Ratssitzung in eine Situation käme, dass die Bahn eine Rückbauforderung einstelle. Allerdings glaube er, dass wenn es zu einem längerfristigen Stillstand käme, z.B. bei einem Stillstand der so lange zuwarte, bis der Bericht des Rechnungsprüfungsamtes oder gar die rechtlichen Schritte, daraufhin möglicherweise eingeleitet würden, zu Ende geführt seien, in diesem Zeitraum von mehreren Jahren etwas in dieser Richtung passiere. Dies halte er nicht nur für wahrscheinlich sondern für selbstverständlich. Das müsse der Rat alles im Entscheidungsfindungsprozess mit abwägen. Dies seien die Fakten, die man in der vorangegangenen Beratung erfahren habe.

Rm Dr. Kneis (BIZ) bekennt, das Thema sei sehr komplex und alle seien derzeit mit den vielen Zahlen und Aussagen überfordert, die vorgelegt worden seien. Daher beantrage die BIZ-Fraktion, eine Sondersitzung zu der Thematik im Januar 2011 zu terminieren und die Entscheidung heute zu vertagen, um die Ergebnisse bis dahin abzuwarten, dass man nur einen Tagesordnungspunkt „Schienenhaltepunkt“ habe und dieser dann ausführlich diskutiert und beschlossen werden könne.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig weist darauf hin, auch diese Vorgehensweise sei mit einem Baustopp verbunden bis zum Zeitpunkt x. Wie der Rat gehört habe, verursache jeder Tag zusätzliche Kosten in der genannten Höhe. Insofern bitter er darum, es bei der Verabredung zu lassen, dass sich die Fraktionen zur internen Beratung zurückzögen und er im Anschluss daran die Sitzung fortführe.

Es folgt eine Sitzungsunterbrechung von 18.00 Uhr bis 18.40 Uhr.

Auf Anfrage aus der Mitte des Rates berichtet Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig, während der Sitzungsunterbrechung sei er mit Herrn Kluge zum Ergebnis gekommen, dass der einzige Punkt, der sich separieren lasse aus der jetzigen Auftragslage heraus, die so genannten Beschleunigungskosten von 1,7 Mio. Euro seien. Demzufolge sehe Herr Kluge keine andere Möglichkeit, als einen Betrag von 3,8 Mio. Euro freizugeben. Dies sei die einzige Möglichkeit, um einen Baustopp zu verhindern.

Vorsitzender der Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen Wiechmann führt aus, seine Fraktion hätte sich gewünscht, dass der Rat heute noch über eine Teilsumme sprechen könnte, die aus dem Haushalt 2010 freizugeben sei, um dann bei der nächsten Sitzung des Rates den weiteren Fortgang zu besprechen. Dieser Vorgehensweise könne seine Fraktion zustimmen. Den Ausführungen des Oberbürgermeisters werde man so nicht zustimmen können.

SPD-Fraktionsvorsitzende Lipinski-Naumann erklärt, ihre Fraktion werde zustimmen, denn für sie gebe es heute nur die Entscheidung, ob man den Schienenhaltepunkt oder einen Baustopp mit Rückbau wolle. Jede zeitliche Verzögerung werde diese Maßnahme verteuern. Wer heute nicht zustimme, werde einen teureren Schienenhaltepunkt produzieren.

CDU-Fraktionsvorsitzende Schumann-Dreyer äußert, einen teureren Schienenhaltepunkt habe man bereits, da die Kosten schon wesentlich über das angesetzte Budget gestiegen seien. Die CDU-Fraktion bleibe weiterhin bei ihrem Nein.

BIZ-Fraktionsvorsitzender Dr. Gross stellt fest, seine Fraktion stimme weiterhin mit Nein, weil man nach der Beratung mehr Fragen als Antworten habe. Erinnern wolle er an den Antrag seiner

Fraktion vor Unterbrechung der Sitzung, die Angelegenheit in einer Sondersitzung im Januar zu beraten und die Entscheidung heute zu vertagen. Diesbezüglich bitte er um Abstimmung.

FDP-Fraktionsvorsitzende Hoernchen merkt an, für eine Sondersitzung gebe es eine positive Resonanz in ihrer Fraktion. Ansonsten werde man in Kenntnis der Ausführungen des Oberbürgermeisters heute mit Nein stimmen.

FBG-Fraktionsvorsitzender Gniffke unterstützt die Meinungsäußerungen der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen. Man habe sich nach der Sitzungsunterbrechung vorgestellt, einen Betrag von ca. 2 bis 3 Mio. Euro genannt zu bekommen, die man dringend benötige, um die Arbeiten fortzuführen. Dem sei nicht so. In dieser Frage gebe es in der FBG-Fraktion keinen Fraktionszwang. Es könne jedes Mitglied frei nach seiner Gesinnung stimmen. Persönlich entscheide er sich für die Maßnahme, weil er bei einer Gegenentscheidung noch mehr Kosten produziere, als ohnehin aufliefen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig dankt zunächst den Fraktionen für den Überblick über das mögliche Abstimmungsverhalten und stellt fest, wenn es nun zu einer Abstimmung käme, dann gebe es keine Mehrheit für den Beschlussvorschlag. Demzufolge sei es nicht sinnvoll, diese durchzuführen. Ferner stelle er fest, es gebe auch niemanden, der einen positiven Beschluss auf Rückholung des Projektes präferiere, sondern man wolle möglichst viel Sicherheit erhalten, dass man den richtigen Weg ginge. Dies sei bei der vorliegenden Summe auch nicht unangemessen. Insofern sei verwaltungsseits der nächstmögliche Termin für eine Sondersitzung eruiert worden. Dies sei Freitag der 14.01.2011.

Nach kurzer Diskussion verständigt sich der Rat mehrheitlich auf einen Termin für die Sondersitzung „Schienenhaltepunkt“ am 17.01.2011, 17.00 Uhr.

Im Anschluss schlägt Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig im Hinblick auf den Zeitraum bis zur Sondersitzung vor, wegen der vorherrschenden Situation eine Mittelfreigabe für einen Teilbetrag in Höhe von 2 Mio. Euro seitens des Rates zu erhalten, der es ihm verantwortbar mache, keinen Baustopp zu verhängen, um keine weiteren Zusatzkosten zu verursachen. Wenn es unvernünftig sei, jetzt einen Baustopp zu verursachen, innerhalb dessen Mehrkosten entstünden, es ihm aber im Gegenzug nicht zumutbar sei, bei Verzicht auf einen Baustopp das Risiko für das einzugehen, das zwischenzeitlich passieren könne, dann benötige er die Freigabe weiterer Gelder, um über die 4 Wochen zu kommen. Jeder müsse wissen, wer bei einem solchen pragmatischen Vorschlag mit Nein stimme, dass er als Oberbürgermeister den Baustopp verhängen müsse mit den beschriebenen Folgen. Man sei zum Zeitpunkt der Sondersitzung sicherlich nicht in der Lage, dass die Verwaltung mitteilen könne, es werde alles billiger.

BIZ-Fraktionsvorsitzender Dr. Gross fragt, auf welcher haushaltsrechtlichen Grundlage der Oberbürgermeister einen Beschluss des Rates über 2 Mio. Euro erhalten wolle.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig verdeutlicht, er stelle den Antrag, dass in Erweiterung der bisherigen Ausgabebefugnis der Stadtrat ihm die Ermächtigung gebe, für den weiteren Vollzug des vorhandenen Projektes bis zu 2 Mio. Euro mehr verausgaben zu können, um fällige Rechnungen mit Rückforderungsrecht und den rechtlich notwendigen Sicherungen - wie im Beschlusstenor erwähnt - zu zahlen.

Frau Brockmann-Kneip (Amt 20) erläutert, die vorliegende Beschlussvorlage ginge davon aus, dass im Jahr 2010 1 Mio. Euro kassenwirksam werde und der Restbetrag in 2011. Also sollte man den Betrag von 2 Mio. Euro zu gleichen Teilen aufsplitten.

Rm Schupp (FDP) verweist darauf, der Rat habe planmäßig seine nächste Sitzung am 10.02.2011. Wenn der Rat heute keinen Beschluss trafe, dann gebe es einen Baustopp, der täglich ca. 18.000 Euro koste. Bei Addition der Beträge bis zu diesem Termin komme man auf einen Betrag von 1 Mio. Euro. Um den Baustopp zu verhindern, gebe man einen Betrag von 1 Mio. Euro frei bis 10.02.2011 und dann könnten bis dahin Arbeiten durchgeführt werden. Dem könnte die FDP-Fraktion zustimmen.

Vorsitzender der Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen Wiechmann argumentiert in eine ähnliche Richtung, wie der Vorredner. Wenn man sich die Beschlussvorlage vornehme, dann gebe es 3 Punkte. Er beantrage namens seiner Fraktion, die Punkte 2 und 3 zu streichen und damit eine überplanmäßige Auszahlung für das Haushaltsjahr 2010 von 1 Mio. Euro zu genehmigen. Alle wüssten, die Verwaltung werde auch eingehende Rechnungen nicht bis zum 17.01.2011 zahlen müssen. Deswegen sehe er es als einen Kompromiss an, mit dem die Verwaltung bis zur Sondersitzung gut arbeiten könne.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig gibt zu bedenken, dass der Verwaltung bereits jetzt Forderungen vorlägen und noch weitere Forderungen im Laufe des nächsten Jahres hinzu kämen. Wenn er keine zusätzlichen Aufträge vererbe, bedeute dies de facto einen Baustopp für die weiter zu beauftragenden Maßnahmen. Falls er dies tun müsse, werde es wahrscheinlich dazu führen, dass man auch dafür nicht genau bezifferbare, aber reale Schadensersatzansprüche auf die Stadt zukommen sehe. Es stelle sich die Frage, wie dies der Angelegenheit helfen solle.

Frau Brockmann-Kneip (Amt 20) weist darauf hin, im Nachtragshaushalt 2010 stünden Mittel in Höhe von 13,1 Mio. Euro zur Verfügung. Die 1 Mio. Euro, die man in 2010 benötige, werde an anderer Stelle gestrichen. Dies verschlechtere das Ergebnis für das Jahr 2010 nicht. Für 2011 stehe im seit heute von der ADD genehmigten Nachtragshaushalt eine Verpflichtungsermächtigung von 900.000 Euro. Der Rat gebe somit lediglich 100.000 Euro dazu und verbleibe folglich zunächst bei den genehmigten 13,1 Mio. Euro.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig stellt fest, dies heiße im Umkehrschluss, den Betrag von 900.000 Euro könne die Verwaltung auch verausgaben, weil es eine entsprechende Verpflichtungsermächtigung für 2011 gebe.

Abschließend benötige die Verwaltung heute einen positiven Beschluss des Rates für 2010, der eine Million Euro beinhalte. Entsprechend den Ausführungen von Frau Brockmann-Kneip komme man über den Zeitraum bis zur Sondersitzung am 17.01.2011 mit Hilfe der Verpflichtungsermächtigung.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig formuliert auf dem Hintergrund der bisherigen Beratungen folgenden Beschlusstenor:

„Der Stadtrat erklärt sich empört über die Kostenentwicklung beim Schienenhaltepunkt Mitte und fordert die Verwaltung auf, die Gründe für die Kostenentwicklung ab Beginn des Projektes kritisch zu prüfen und dem Stadtrat zu berichten.

Der Stadtrat beschließt, die heute beschlossene Deckung der Mehrkosten erfolgt in der Erwartung, dass alle anfallenden Zahlungen an Dritte ohne Anerkennung einer Rechtsverpflichtung geleistet werden.

Der Stadtrat behält sich Rückforderungen sowie im Falle von Verschulden Regressforderungen vor.

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, sich bei der Landesregierung für eine Beteiligung an den Mehrkosten einzusetzen.

Der Stadtrat beschließt im Teilhaushalt 04 „Wirtschaft“

1. eine überplanmäßige Auszahlung für das Haushaltsjahr 2010 in Höhe von 1,0 Mio. € bei dem Projekt P051014 „Bahnhaltelpunkt Stadtmitte“; die Deckung der überplanmäßigen Auszahlung erfolgt auf Grund eines verminderten Auszahlungsbedarfs bei Projekt P051003 „Neugestaltung Konrad-Adenauer-Ufer“.
2. die zur Fertigstellung des Konrad-Adenauer-Ufers (Projekt P051003) notwendigen Auszahlungen in Höhe von 1,16 Mio. € im Etat 2011 bereitzustellen.

Der Stadtrat nimmt die vom Vorsitzenden erklärte Absicht zur Kenntnis, dass von der im Etat 2010 bei Projekt P051014 veranschlagten Verpflichtungsermächtigung für 2011 Gebrauch gemacht wird.“

Nach einer erneuten Sitzungsunterbrechung von 5 Minuten stellt Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig den oben genannten Beschlusstext zur Abstimmung.

BIZ-Fraktionsvorsitzender Dr. Gross stellt namens seiner Fraktion fest, dass mit dem Beschlusstext eigentlich die Intension der Sondersitzung konterkariert werde und dass dies der Einstieg in die Restverschuldung für den Schienenhaltelpunkt sei. Die BIZ-Fraktion bleibe beim Nein in der Sache.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig hält entgegen, er versuche zu vermeiden, einen Baustopp verhängen zu müssen, der zu Mehrkosten führe. Nur diese Intension verfolge man mit dem oben genannten Beschlusstext.

Der Vorsitzende stellt wiederum den oben genannten Beschlusstext zur Abstimmung.