

Anlage 1

Redebeitrag des Oberbürgermeisters Herrn Dr. Trümper zum TOP 5.29 – DS0266/09

Meine sehr verehrten Damen und Herren, lieber Stadtratsvorstand, ich habe zunächst zwei Bitten, bevor ich anfangen zu reden:

Erstens bitte ich darum, dass man hier im Saal wieder einander zuhört.

Und zweitens möchte ich Herrn Stadtrat Schuster widersprechen, der nicht mehr daran glaubt, dass man hier durch Reden irgendjemand überzeugen kann. Dann frage ich mich, warum wir eigentlich hier sind. Wenn das nicht mehr so ist, dass man hier seine Rede vortragen kann und damit auch die Chance hat, dass jemand, der zuhört, einen Aha-Effekt hat, dann kann man sich die Arbeit im Stadtrat hier eigentlich sparen.

Ich glaube nicht daran, dass das so ist.

Und ich glaube schon gar nicht bei meiner Fraktion daran, dass das so ist, dass man nicht zuhören kann und sich auch nicht ein Meinungsbild noch einmal neu verschaffen kann infolge von Argumenten, die vorgetragen werden.

Ich will heute keine Provokation, ich will einfach noch mal zu den sachlichen Argumenten, die heute vorgetragen wurden, Stellung nehmen, das Für und Wider abwägen und zu den Folge unserer heutigen Entscheidung meine Meinung sagen.

Noch mal ein Stück weit zur Genese, warum wir heute hier stehen.

Am 04.05.2006 haben wir hier eine Entscheidung getroffen.

Da gab es eine Drucksache mit insgesamt elf Punkten und der Punkt zwei war – ich verkürze es jetzt mal – Wir wollen den Tunnel. Und der Punkt acht der Drucksache war: Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, auf der Basis geltenden Kreuzungsrechtes eine Kreuzungsvereinbarung mit der DB AG abzuschließen.

Also eine Ermächtigung, die Kreuzungsvereinbarung - und nicht bloß die Planungsvereinbarung - abzuschließen. Das ist die Beschlusslage seit 2006.

Dann haben wir Sie – und das war aus meiner Sicht ein Fehler der Verwaltung, den ich eingestehe – mit der Planungsvereinbarung belästigt. Das hätten wir gar nicht gebraucht. Wir hatten die Legitimation, das alleine zu entscheiden und Ihnen nur die Kreuzungsvereinbarung vorzulegen.

Wir haben es aber so gemacht und in dieser Debatte – jetzt komme ich auf das berühmte Zitat zurück, was immer wieder vorgetragen wird – haben wir hier einen Beschluss gefasst auf Antrag der SPD-Fraktion, dass, wenn sich eine Kostenerhöhung um mehr als 10 % ergibt, aus der Planungsvereinbarung ausgestiegen werden kann.

Das ist klare Beschlusslage und im Vertrag so verankert.

Das heißt aber nicht, dass wir nichts zahlen müssen. Aus der Zahlungsverpflichtung bei der Baumaßnahme sind wir bei Weitem noch nicht raus.

Und diese Argumentation, die immer vorgetragen wird, wir könnten entscheiden, wir haben nichts zu zahlen, die ist einfach grundfalsch.

Und jetzt komme ich zu dem juristischen Argument:

Wir haben vor drei Jahren entschieden, dass wir den Tunnel wollen.

Und wir haben gemeinsam mit der Bahn das Wollen dokumentiert durch drei Jahre gemeinsame Arbeit. Jetzt nach Jahren zu sagen, wir hätten gar nicht „wollen müssen“, das kann doch niemand ernsthaft jemandem erklären.

Wir haben das gewollt, gemeinsam geplant und dafür Geld ausgegeben und die Bahn genauso.

Dann erinnere ich an die Aktuelle Debatte im November 2008 zum Thema: Weiterentwicklung innerstädtischer Verkehrsinfrastruktur, die auf Antrag der Bündnis 90/Die Grünen durchgeführt wurde. Diese Debatte begann mit folgenden Worten: „Verlorene Schlachten wollen wir hier nicht noch einmal schlagen. Das heißt, der Tunnel unter den Bahnbrücken wird hier als gegeben angesehen.“ Herr Stadtrat Wähnelt hat das vorgetragen.

Was ist denn passiert seit November 2008 Herr Stadtrat Wähnelt?

Und jetzt zu dem, worum es heute wirklich geht.

Es wird immer wieder – und gestern noch mal in der Zeitung so dargestellt, – wir würden mit der Entscheidung mehr Verkehr in die Stadt bringen.

Lassen Sie mich betonen: es gibt nur noch zwei Varianten. Es gibt keine dritte mehr.

Die DB AG hat klar signalisiert - gestern noch mal mir gegenüber - wenn wir heute anders entscheiden, plant die Bahn ab morgen alleine ihre Variante Null und keine dritte, vierte, fünfte, sechste, das gibt's nicht mehr. Dafür gibt die DB AG keinen Cent mehr aus, denn sie haben bereits eine halbe Mio. € für die Planung mit uns verschwendet.

Sie planen dann ihre Variante, eine Alternative gibt es dann nicht mehr.

Also mehr Verkehr bei beiden Varianten? Nein. Es gibt bei beiden Varianten heute eine Spur in die Stadt rein und zwei raus. Es gibt keinen Mehrverkehr bei einer von Beiden.

Zweitens wird ständig behauptet, dass der LKW – Verkehr in die Stadt gezogen würde.

Wir haben bei beiden Varianten eine Durchgangshöhe von 4,30 m. Und mit 4,30 m werden LKWs in die Stadt fahren so oder so. Aber es fahren aus meiner Sicht nur die rein, die beliefern und die fahren auch jetzt schon rein.

Kein anderer LKW nimmt über diese Strecke eine Abkürzung in die Stadt rein, um dort sozusagen spazieren zu fahren.

Drittens bleibt der letzte große Punkt: Kosten.

Wir sind nicht die Initiatoren der Maßnahme.

Wir haben es nicht initiiert, wir sind Beteiligter.

Die Kostenschätzungen wurden Ihnen vorgelegt und darüber ist ein Streit entbrannt, ob diesen geglaubt werden kann oder nicht.

Unterstellen wir, dass die Kosten bei beiden Varianten gleich sind.

Für die Tunnel-Variante haben wir von der Landesregierung, vertreten durch den Minister Dr. Daehre, die definitive Zusage über die Förderung in Höhe von 20,8 Mio. €

Im Übrigen hat es das noch nie gegeben, dass ein Minister in eine Pressekonferenz hier ins Rathaus gekommen ist und gesagt hat: „Ich garantiere, die 20,8 Mio. finanziert das Land“.

Und zu der Kritik, dass dieses Geld noch gar nicht im Landeshaushalt 2010 eingestellt wurde, ist festzustellen, dass dieses Geld im Jahr 2010 auch noch nicht gebraucht wird, da erst 2012/2013 Baubeginn ist.

Die Stadt hat nach den beiden Varianten – immer noch unterstellt, die Kosten sind für beide identisch – ungefähr 26 Mio. € zu zahlen. Ohne Förderung sind es also die 26 Mio. € mit der Förderung sind es 6 Mio. €

Der zweite, noch wichtigere Unterschied ist: Bei der Tunnelvariante zahlt die DB AG ca. 7 Mio. € Vorteilsausgleich an die Stadt, bei der anderen ca. 2 Mio. €

Die Differenz von 5 Mio. € hätten wir zu tragen, wenn wir das nicht machen würden.

Und diese Zahlen, diese Fakten liegen auf dem Tisch.

Jetzt komme ich noch mal zu der gestern in der Zeitung gemachten Aussage von Herrn Stadtrat Canehl. Er hat behauptet, dass die MVB bei Zustimmung zum Tunnel-Projekt über Jahre kein Geld mehr für andere Projekte hätte und alles zurückstellen müsste.

Dazu schreibt mir Herr Regner heute:

„Im o. g. Artikel äußert Herr Canehl in seiner Gegen-den-Tunnel-Darstellung, dass bei einer Realisierung der Tunnelvariante Tiefbauamt und MVB über Jahre andere Maßnahmen zurückstellen müssen. Diese Aussage entspricht nicht der Wahrheit. Das Projekt hat seit Jahren einen festen Platz in der Investitionsplanung der MVB. Darüber hinaus ist dieses Argument

auch bedeutungslos, weil das Investitionsvolumen für die MVB in beiden Fällen nahezu identisch ist. Tunnelvariante 5,42 Mio., Null-Variante 4,91 Mio. für die MVB.

Bei Ausführung der Null-Variante wäre darüber hinaus problematisch, dass auf dem stadtauswärtigen Gleis so wie bisher MIV vorgesehen ist. Es wird somit kein besonderer Bahnkörper (Abgrenzung mit Hochbordanlage) errichtet, sondern die Straßenbahn verkehrt auf einem straßenbündigen Bahnkörper. Dies ist formal nicht förderfähig...

Die um 6 Monate längere Bauzeit der Null-Variante stellt ebenfalls eine zusätzliche Belastung für die MVB dar.“

Wenn man das alles sich überlegt, dann will ich am Ende die Frage beantworten, die Frau Meinecke gestellt hat: Unterstellt, alles was ich gesagt habe, entspricht der Wahrheit. Dann bezahlen wir bei der Null-Variante 26 Mio. €

Die müssen wir, Frau Meinecke, in der kaufmännischen Buchführung, die wir ja ab 1. Januar 2010 haben, im Haushalt der Stadt vorsichtshalber in den Jahren 2012, 2013, 2014, 2015 einstellen. Bei der Haushaltslage heißt das dann, dass andere Projekte natürlich rausfliegen, ist doch völlig klar, was denn sonst? Das wird so sein.

Und das werden wir Ihnen ganz knallhart vorlegen müssen, wenn das so beschlossen wird. Ich hätte gar keine andere Wahl.

Das wäre die Konsequenz des Beschlusses über die Nullvariante.

Und von daher ist es jetzt für jeden Einzelnen eine Entscheidung, die man alleine treffen muss. Aber man muss auch dann, mit dem, was man entschieden hat, in der Verantwortung leben. Und muss auch dafür gerade stehen, wenn dann in Magdeburg gesagt wird, was dann nicht mehr geht.

Und jetzt haben wir das drei Jahre lang gemacht, drei Jahre lang daran gearbeitet und Ihnen was vorgelegt und heute ist der Zeitpunkt eigentlich nicht mehr zu entscheiden, ob wir den Tunnel wollen, sondern dass wir dafür die Haushaltsmittel im Haushalt für die nächsten Jahre in der Größenordnung, die wir für den Tunnel brauchen, einstellen. Das ist eigentlich das, was zu entscheiden ist.

Wir legen Ihnen aber auch alle anderen Beschlüsse wieder vor, damit Sie da auch mitentscheiden können. Es wäre eigentlich alles von der Beschlusslage ganz buchstabengetreu nicht notwendig gewesen.

Jetzt haben Sie die Wahl, sich zu entscheiden und ich kann Sie nur bitten, gut zu überlegen, was Sie tun, damit Sie für die Stadt die richtige Entscheidung treffen in vielerlei Hinsicht, verkehrlicher Hinsicht und auch in der Hinsicht, was die Finanzen unserer Stadt betrifft.