



Anlage zu PRESSEMITTEILUNG Nr. 23/2018 vom 6. November 2018

Wortlaut der Beiträge aus Niedersachsen und Bremen zum
Schwarzbuch 2018 zur öffentlichen Verschwendung

Teures Eisenbahn-Deichschart ungenutzt <i>Kein Zug in Sicht – neues Deichschart im Emsdeich noch immer ungenutzt.</i>	2
Massenhafter Sozialleistungsmissbrauch <i>Sozialleistungsbetrug leicht gemacht – Behörden in Bremerhaven schauen weg</i>	3
Ein Krankenwagen für Wölfe <i>In der Region Hannover gibt es einen Krankenwagen für Wölfe, jedoch keine Patienten.</i>	5
Rechtswidrige Boni-Zahlungen <i>In Niedersachsen haben Tierärzte jahrelang unrechtmäßig Gelder erhalten.</i>	7
Dieser Vergleich hinkt gewaltig! <i>Insolvenz eines freien Jugendhelfeträgers kostet Bremen 4 Millionen Euro</i>	9
Fehlplanungen, Fußgänger und Fördergelder <i>Irre Posse: Stadt will Fußgänger von Zebrastreifennutzung abhalten</i>	11
Ein Fall von akuter Gutachteritis <i>Während sich die Gutachten stapeln, schimmelt die Brücke weiter vor sich hin</i>	13
Zu spät bemerkt: Neue Brücke ist zu schmal <i>Ein schmaler Grat - Neue Brücke im Weserbergland ist nicht breit genug</i>	15
Steuergeld für Veggie-Guide? <i>Möchte Osnabrück seine Bürger zum Veganismus erziehen?</i>	17
Mit Steuermitteln zum Verkehrskollaps <i>Befürchtungen bewahrheiten sich: Bahnverkehrschaos in Hannovers Innenstadt</i>	18
Am Tropf der Steuerzahler <i>Wer ist hier eigentlich der Patient? Kommunale Kliniken hängen am Tropf der Steuerzahler</i>	19
Luxus-Radweg gestoppt <i>Intakten Radweg für fast eine halbe Million Euro ersetzen? Nicht mit uns!</i>	21

Alle bundesweiten Fälle können unter www.schwarzbuch.de eingesehen werden.



Teures Eisenbahn-Deichschart ungenutzt *Kein Zug in Sicht – neues Deichschart im Emsdeich noch immer ungenutzt.*

823.000 Euro hat der Neubau des Deichscharts im Emsdeich bei Emden im Jahr 2013 gekostet. Die hochwassergesicherte Deichdurchfahrt bietet Güterzügen die Möglichkeit, den Südkai des Emdener Hafens zu befahren. Obwohl bereits seit fünf Jahren einsatzbereit, wurde es bisher noch kein einziges Mal genutzt.

Emden. Noch bis in die 1980er Jahre hinein war der Südkai des Emdener Hafens ein wichtiger Umschlagort für Eisenerz. Auf der großen Gleisanlage standen lange Güterzüge bereit, um das Erz zu den Stahlwerken im Ruhrgebiet zu transportieren. Von großer Bedeutung war dabei das „Eisenbahn-Deichschart“ im Emsdeich. Dieses Deichschart ermöglichte den Güterzügen eine durch Fluttore gesicherte Durchfahrtsmöglichkeit. Weil der Erzumschlag in den Folgejahren allerdings vollständig zum Erliegen kam, wurde der Güterzugverkehr am Südkai schließlich weitestgehend eingestellt und die Gleise teilweise zurückgebaut. Das Deichschart hatte keine Verwendung mehr.

Erst viele Jahre später fand das Deichschart wieder Beachtung, als der Emsdeich 2013 als Teil einer Hochwasserschutzmaßnahme zwischen Borssumer Außensiel und Großer Seeschleuse um 1,40 m erhöht werden musste. Weil die umfangreichen Baumaßnahmen eine Verschiebung der Deichlinie erforderten, musste das alte Deichschart abgerissen werden. Der Verlust wäre sicher zu verschmerzen gewesen, verkehrten hier doch schon lange keine Güterzüge mehr. Nichtsdestotrotz bestand die Hafenbetreiberin, die Niedersachsen Ports GmbH, deren alleiniger Eigentümer das Land Niedersachsen ist, auf der Errichtung eines neuen Deichscharts. Es sei „für die reibungslose Durchführung des Hafenbetriebes insbesondere zur Abfertigung von Ganzzügen mit rund 700 m Länge von erheblicher Bedeutung“, hieß es.

Seit September 2013 prangt das neue Deichschart nun im Emsdeich. EU-Fördergelder in Höhe von 823.000 Euro hat der Bau verschlungen. In der Mitte verläuft ein Bahngleis und wartet auf die von der Hafenbetreiberin beschworenen Güterzüge. Von den Zügen fehlt allerdings weiterhin jede Spur. So schnell wird sich dies auch nicht ändern, denn wie die Betreibergesellschaft mitteilt, zeichnet sich auch weiterhin keine regelmäßige Nutzung des Deichscharts ab.

Der Bund der Steuerzahler meint:

Lieber Haben statt Brauchen, dachte sich die Hafengesellschaft wohl und bestand auf der Errichtung des neuen Eisenbahndeichscharts. Damit hat sie Steuergeld versenkt, auch wenn die Mittel aus Brüssel kamen.



Massenhafter Sozialleistungsmissbrauch *Sozialleistungsbetrug leicht gemacht – Behörden in Bremerhaven schauen weg.*

Massenhafter Missbrauch von Sozialleistungen war in Bremerhaven möglich, weil gleich mehrere Behörden kläglich versagt haben. Der Schaden für die Steuerzahler: 5,6 Mio. Euro.

Bremerhaven. Wie leicht die Sozialkassen in Bremerhaven in den Jahren 2013 bis 2016 ausgeplündert werden konnten, verschlägt den Steuerzahlern noch heute die Sprache.

Ein türkischstämmiger Mann und dessen Sohn, der seit 2011 Mitglied der Bremischen Bürgerschaft ist, gelten als die Drahtzieher des Betrugsskandals. Ihre Masche bestand darin, türkischsprachige Bulgaren, die als Arbeitsmigranten nach Bremerhaven gekommen waren, für sich auszunutzen. Unterstützung bekamen sie von zwei gemeinnützigen Vereinen mit den wohlklingenden Namen „Agentur für Beschäftigung und Integration“ sowie „Gesellschaft für Familie und Gender Mainstreaming“, in denen sie Vorstandsämter innehatten. Ein Parlamentarischer Untersuchungsausschuss (PUA) der Bremischen Bürgerschaft stellte im Januar 2018 fest, dass diese Vereine die Arbeitsmigranten mit fingierten Arbeitsverträgen oder Rechnungen für eine Scheinselbständigkeit ausgestattet hatten. Damit erhielten die Zugewanderten Anspruch auf aufstockende Sozialleistungen, die sie auch in Anspruch nahmen. Im Gegenzug zahlten die Leistungsempfänger Geld an die Vereine zurück. Der PUA spricht von einem „profitorientierten Netzwerk aus Abhängigkeiten und Ausbeutung“. Mit hoher krimineller Energie wurde ein System betrieben, das die Sozialkassen um 5,5 Mio. Euro „erleichterte“. Weitere 100.000 Euro wurden nach PUA-Erkenntnissen durch behördlich finanzierte, aber nicht erteilte Nachhilfestunden für Kinder aus den Zuwandererfamilien veruntreut.

Wie der PUA-Bericht außerdem belegt, gab es schon in den Jahren 2013 und 2014 Hinweise auf Missbrauch von Hartz-IV-Leistungen und bei der Lernförderung. So wurden die fingierten Verträge auf den immer gleichen Vorlagen erstellt. Diese große Anzahl identischer und somit mutmaßlich gefälschter Arbeitsverträge und Rechnungen hätte im Jobcenter Bremerhaven sehr viel früher die Alarmglocken läuten lassen müssen. Mit den Verträgen legten Mitarbeiter der beiden Vereine teilweise identische Mietverträge vor und kassierten so letztlich auch noch Wohngeld für die Schrottimmobilien ab, in denen die Zuwanderer hausten. Selbst die Kenntnis darüber, dass sich Vereinsmitarbeiter für Anträge von ihrer Kundschaft bezahlen ließen, blieb seitens des Jobcenters ohne angemessene Reaktion. Auch die städtische Sozialbehörde, die Bundesagentur für Arbeit und der Zoll tragen eine gehörige Mitschuld an dem organisierten Sozialbetrug. Der PUA stellte ein Gestrüpp von Verantwortungslosigkeit fest.



Gegen den älteren Übeltäter hat die Staatsanwaltschaft Bremen im August 2018 Anklage wegen Beihilfe zum gewerbsmäßigen Betrug in 621 Fällen erhoben. Gegen den Politiker dauern die Ermittlungen wegen des Verdachts der Untreue an. Die Staatsanwaltschaft vermutet, dass er unrechtmäßig zum eigenen Vorteil in die Vereinskassen gegriffen hat.

Zu den Fragen des Bundes der Steuerzahler, ob und wann sich der frühere Sozialdezernent und die Leiterin des städtischen Sozialamtes für ihr jahrelanges Wegschauen verantworten und zumindest einen Teil des Vermögensschadens persönlich übernehmen müssen, schweigt der Oberbürgermeister. Personalangelegenheiten würden grundsätzlich vertraulich behandelt, lässt er uns im Februar 2018 wissen. Im Juni 2018 lehnte die Bremerhavener Stadtverordnetenversammlung die Einleitung von Disziplinarverfahren gegen die verantwortlichen Bediensteten der Stadt trotz der erdrückenden Feststellungen des PUA in Bezug auf die Verletzung ihrer Amtspflichten schließlich ab.

Der Bund der Steuerzahler fordert:

Der gewerbsmäßige Betrug mit Sozialleistungen muss hart bestraft werden! Aber auch die Amtsträger müssen zur Rechenschaft gezogen werden, weil sie zu lange wegschauten und damit den Schaden für die Steuerzahler nicht begrenzen.



Ein Krankenwagen für Wölfe *In der Region Hannover gibt es einen Krankenwagen für Wölfe, jedoch keine Patienten.*

Seit Januar 2017 gibt es in der Region Hannover einen Krankenwagen für Wölfe. Bei Verkehrsunfällen verletzte Wölfe sollen damit zur Weiterbehandlung abtransportiert werden. Die Anschaffungskosten des Spezialanhängers betragen fast 11.000 Euro. Ausrücken musste der „Wolfskrankenwagen“ seitdem allerdings nicht ein einziges Mal, denn in der Region gibt es keine Patienten.

Region Hannover. Der Wolf ist zurück in Teilen Niedersachsens. Schon im Juli 2015 nahm daher offiziell das Wolfsbüro seinen Dienst beim Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) auf. Landesweit dienen seitdem eigens berufene Wolfsberater als ehrenamtliche Ansprechpartner für Tierhalter, Jäger sowie interessierte Bürger. Sie erfassen zudem die örtlichen Wolfssichtungen, um die Ausbreitung der Tiere genau im Blick zu haben. Dazu gehört auch die Aufnahme von Verkehrsunfällen, bei denen eines der unter Naturschutz stehenden Tiere zu Schaden gekommen ist.

Um die Arbeit der Wolfsberater noch weitreichender zu unterstützen, nahm die Region Hannover im Januar 2017 einen bundesweit bis heute einmaligen Spezialanhänger in Betrieb, mit dem die bei einem Unfall verletzten Wölfe zur weiteren Versorgung abtransportiert werden können.

Um dabei Mensch und Tier zu schützen, wurde das auf einem Hundeanhänger basierende Fahrzeug speziell an seine Aufgabe angepasst. Der Anhänger verfügt über wildtiersichere Innenwände, ein Transportbrett mit Fixiergurten, Stabschlingen und Netze zum Einfangen der Tiere, Bisschutzhandschuhe, einen Maulkorb und sogar eine Heizdecke für die verletzten Tiere. Um die Verkehrssicherheit an der Unfallstelle zu gewährleisten, ist der Anhänger zudem mit verschiedenen Beleuchtungseinrichtungen versehen. Diese Spezialanfertigung hat seinen Preis: Fast 11.000 Euro hat die Region Hannover für den Anhänger ausgegeben. Sie wollte ihn bei Bedarf auch den Nachbarlandkreisen Celle, Nienburg und Heidekreis zur Verfügung stellen.

Genutzt wurde der Anhänger seit seiner Anschaffung allerdings kein einziges Mal, da es keine Einsatzmöglichkeiten gibt. So kam es in der Region seit Inbetriebnahme lediglich zu zwei Unfällen. In beiden Fällen kam der Wolf bei dem Unfall zu Tode. Auch in den Nachbarlandkreisen gab es kein Ereignis, bei dem der Anhänger von Nutzen gewesen wäre.

Der fehlende Bedarf hat sich dabei schon vor der Anschaffung abgezeichnet. In den zwei Jahren vor der Anschaffung dokumentiert der NLWKN lediglich einen einzigen



tödlich verunglückten Wolf in der Region Hannover. Über die geringe Anzahl von Unfällen darf sich der Wolfsfreund durchaus freuen, ärgern kann sich hingegen der Steuerzahler. Er hat 11.000 Euro für die Anschaffung eines Spezialanhängers bezahlt, von dem bereits im Vorhinein klar war, dass er kaum zum Einsatz kommen würde.

Der Bund der Steuerzahler meint:

Es gibt Gegenden, in denen der Wolf deutlich häufiger anzutreffen ist. Völlig schleierhaft, warum sich also ausgerechnet die Region Hannover zur Umsetzung dieses 11.000 Euro teuren Experiments berufen sah.



Rechtswidrige Boni-Zahlungen *In Niedersachsen haben Tierärzte jahrelang unrechtmäßig Gelder erhalten.*

Im niedersächsischen Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit wurden über Jahre hinweg unrechtmäßige Aufwandsentschädigungen in Höhe von knapp 200.000 Euro an Veterinäre verteilt. Konsequenzen für Begünstigte und Veranlasser: Keine. Die Steuerzahler zahlen die Zeche.

Niedersachsen. Die Bezahlung unserer Staatsdiener ist detailliert geregelt – in Gesetzen, Verordnungen, Tarifverträgen und weiteren Vereinbarungen. Somit dürfte es eigentlich nicht zu Verstößen und damit rechtswidrigen Zulagen oder Entschädigungen kommen.

Dennoch haben 55 Amtstierärzte und Assistenztierärzte des Landesamtes für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (LAVES) im niedersächsischen Oldenburg über Jahre hinweg unrechtmäßig Aufwandsentschädigungen im Gesamtumfang von 196.193 Euro erhalten. Die Veterinäre bekamen das Geld, das für besonderen Aufwand wie etwa zur Reinigung der Dienstkleidung nach Tieruntersuchungen gedacht ist, steuerfrei. Erst im Mai 2017 wurden die Zahlungen gestoppt.

Das LAVES berief sich auf die „Verordnung über die Aufwandsentschädigung für Amtstierärzte und Assistenztierärzte vom 4. November 2015“ und zusätzlich auf die „Verordnung über die Entschädigung von besonderem Aufwand der beamteten Tierärzte und Assistenztierärzte bei Landkreisen und kreisfreien Städten vom 4. November 1978“. Aus den Verordnungstexten geht jedoch klar hervor, dass eine „Entschädigung von besonderem Aufwand“ nur denjenigen Tierärzten bzw. Assistenztierärzten der Landkreise und kreisfreien Städte zusteht, also den Veterinären der unteren Landesbehörden. Das LAVES ist aber eine obere Landesbehörde. Also bestand hier kein Rechtsanspruch auf die Boni-Zahlungen.

Wurden die rechtswidrigen Zulagen deshalb zurückgefordert? Nein! „Für die betroffenen Begünstigten streitet der Grundsatz des Vertrauensschutzes. Es werden daher keine Aufwandsentschädigungen zurückgefordert“, heißt es aus dem Landwirtschaftsministerium in Hannover. Musste der LAVES-Präsident für die fehlgeleiteten Steuergelder geradestehen? Nein! Ein Disziplinarverfahren ergab, dass dem leitenden Beamten „keine disziplinarrechtlich relevante Pflichtverletzung in der geforderten Intensität“ nachzuweisen ist. Das Disziplinarverfahren wurde daher eingestellt. Zu den Einzelheiten und wichtigsten Entscheidungsgründen hat sich das Landwirtschaftsministerium dem Bund der Steuerzahler gegenüber trotz Nachfrage nicht geäußert.



**Bund der Steuerzahler
Niedersachsen und Bremen e.V.**

Der Bund der Steuerzahler meint:

Bei den Finanzämtern können Steuerzahler nicht auf so viel Nachsicht hoffen wie sie dem LAVES in Oldenburg zuteilwurde. Trotz eindeutiger Verfehlungen gibt es keine Strafen!



Dieser Vergleich hinkt gewaltig! *Insolvenz eines freien Jugendhilfeträgers kostet Bremen 4 Millionen Euro*

Wegen der Insolvenz eines freien Jugendhilfeträgers gehen der Freien Hansestadt Bremen Steuergelder in Höhe von 4 Mio. Euro verloren. Sie hatte dem Träger großzügig pauschale Vorauszahlungen gewährt, ohne sicherzustellen, dass zu viel gezahltes Geld an die Stadtkasse zurücküberwiesen wird. Trotz der außergewöhnlichen Umstände in Zeiten des starken Flüchtlingszustroms ein unverzeihliches Behördenversagen.

Bremen. Während der Hochphase des Flüchtlingszustroms im Jahr 2015 waren sehr viele unbegleitete minderjährige Asylsuchende nach Bremen gekommen. Weil sich die Bremische Sozialbehörde in dieser Ausnahmesituation nicht in der Lage sah, die vielen Jugendlichen unterzubringen, beauftragte sie das Unternehmen eines ehemaligen Boxers mit deren Betreuung. In kurzen Abständen eröffnete das Unternehmen insgesamt fünf Notunterkünfte und nahm sieben Wohneinrichtungen in Betrieb. Mit mehr als 800 Plätzen war das Unternehmen phasenweise sogar der größte Jugendhilfeträger in der Hansestadt.

Damit die Plätze schnellstmöglich eingerichtet werden konnten, verzichtete die Behörde vorerst auf die Ausarbeitung detaillierter Entgeltvereinbarungen. Stattdessen zahlte sie dem Betreiberunternehmen mit jeder Heimöffnung im Voraus pauschale Abschlagszahlungen, um ihm das nötige Startkapital zu sichern. Diese Abschläge, die sich im Zeitraum November 2014 bis April 2016 auf insgesamt 7,7 Mio. Euro summierten, sollten eigentlich in Gänze zurückgezahlt werden, sobald die tatsächlich erbrachten Betreuungsleistungen spitz abgerechnet waren. Diese Rückzahlungen blieben jedoch weitestgehend aus.

Die Sozialbehörde überwies dem Heimbetreiber ihrerseits, wie vereinbart, die einzeln abgerechneten Betreuungsentgelte, beharrte andererseits jedoch nicht auf der Einhaltung der Rückzahlungsfristen der Abschlagszahlungen. Mehrfach verlängerte sie 2016 die Rückzahlungsfristen auf Wunsch des Betreibers. Selbst als Anfang 2017 die ersten Raten eines fest zugesagten Tilgungsplans ausblieben, sah sich niemand veranlasst, den Druck auf die Geschäftsführung zu erhöhen. Ein Bericht der Innenrevision offenbart das ganze Ausmaß der Behördenversäumnisse: Demnach schickte die Sozialbehörde innerhalb von fast fünf Monaten, in denen Zahlungen der Tilgungsraten ausblieben, lediglich eine einzige Erinnerungs-E-Mail an den Betreiber! Bei säumigen Privatpersonen würden sich zu diesem Zeitpunkt die Mahnschreiben wohl bereits stapeln.

Trotzdem: Die vereinbarten Entgelte an den Betreiber flossen weiterhin. Erst im September 2017 stoppte die Behörde die Auszahlungen an den Betreiber, der



daraufhin Insolvenz anmelden musste. Bis dahin konnte er noch verschiedene zweckfremde Ausgaben tätigen, z. B. rund 130.000 Euro für Mallorca-Aufenthalte des Geschäftsführers, seiner Familie sowie mehrerer Mitarbeiter. Zudem vergab er ein ungesichertes Darlehen über 170.000 Euro an seine Schwestergesellschaft. Letztlich blieb der Sozialbehörde nichts anderes übrig, als einen Vergleich mit dem Insolvenzverwalter zu treffen: Demzufolge muss die Stadt Bremen, trotz der Aufrechnung wechselseitiger Zahlungsansprüche, Forderungen in Höhe von 4 Mio. Euro zulasten des Steuerzahlers in den Kamin schreiben. Wir finden: Dieser Vergleich hinkt gewaltig!

Der Bund der Steuerzahler meint:

Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser! Vorauszahlungen in dieser Höhe müssen zwingend mit einer Überprüfung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Empfängers einhergehen und konsequent zurückgefordert werden.



Fehlplanungen, Fußgänger und Fördergelder *Irre Posse: Stadt will Fußgänger von Zebrastreifennutzung abhalten*

An dem Kreisel am Celler Neumarkt staute sich immer wieder der Autoverkehr, wenn Fußgänger die Zebrastreifen nutzten. Also sperrte die Stadt die Zebrastreifen kurzerhand ab – zunächst mit Baken, später mit stabilen Metallzäunen. Die bizarr anmutende Situation in der Celler Innenstadt könnte noch Jahre andauern, denn endgültig entfernen darf die Stadt die Zebrastreifen nicht.

Celle. Schon kurz nach Inbetriebnahme der neuen Kombination aus Kreisel und Zebrastreifen im August 2016 bewahrheiteten sich am Celler Neumarkt die Befürchtungen der Kreiselkritiker. Bei den Verkehrsplanungen war das hohe Radfahrer- und Fußgängeraufkommen am Neumarkt nicht ausreichend berücksichtigt worden. Aus diesem Grund kam es an dem Kreisel, der eigentlich eine Verbesserung der innerstädtischen Verkehrssituation herbeiführen sollte, wegen der regen Nutzung der Zebrastreifen immer wieder zu langen Rückstaus wartender Fahrzeuge. Besonders während des täglichen Berufsverkehrs führte dies regelmäßig zu einem Verkehrsinfarkt.

Einfach zurückbauen konnte die Stadt die Zebrastreifen jedoch nicht, da sie Bestandteil des vom Land mit fast 1 Mio. Euro geförderten Verkehrskonzepts „Äußerer Ring“ sind. Der Rückbau der Zebrastreifen könnte als Veränderung der Fördergrundlage gewertet werden und die Stadt dadurch möglicherweise zur Rückzahlung der Fördergelder zwingen.

Um Stau am Neumarkt zu vermeiden, aber ohne die erhaltenen Fördergelder aufs Spiel zu setzen, beschritten die Stadtplaner im Juni 2017 kreative Pfade: Sie sperrten die Zebrastreifen einfach „vorübergehend“ ab. Um die aufgestellten Sperrbaken zu rechtfertigen, verwies die Stadt auf die Baumaßnahmen in einer nahegelegenen Straße, die zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen am Neumarkt führen würde. Seitdem müssen die Fußgänger wieder die etwa 80 Meter entfernte Ampelkreuzung zur Straßenquerung nutzen.

Als die Baumaßnahmen im November 2017 abgeschlossen waren, hätten die Zebrastreifen des Neumarktkreisels eigentlich wieder für die Fußgänger freigegeben werden müssen. Die Baken blieben allerdings stehen. Weil die vorübergehende Stilllegung der Zebrastreifen tatsächlich zu erheblichen Verbesserungen des Verkehrsflusses geführt hatte, möchte die Stadt die Sperrung nun bis zur Fertigstellung des nächsten Bauabschnitts des „Äußeren Rings“ aufrechterhalten. Mit dem „nächsten Bauabschnitt“ ist der Ausbau einer angrenzenden Hauptstraße



gemeint, der allerdings bereits seit über zehn Jahren in der Planungsphase feststeckt. Die nur vorübergehende Sperrung droht also zu einer Dauerlösung zu werden.

Dass diese Befürchtung berechtigt ist, zeigte sich im Februar 2018 eindrucksvoll, als die Baken nämlich durch festinstallierte Metallzäune ersetzt und die Zebrastreifen zusätzlich abgefräst wurden – 5.700 Euro kostete diese Maßnahme. Zur Erinnerung: Die Zebrastreifen sind Bestandteil der Förderung und dürfen nicht dauerhaft entfernt werden. Wohl deshalb kündigte die Stadt Celle bereits an, die Zebrastreifen wiederherzurichten. Die erstmalige Einrichtung hat den Steuerzahler seinerzeit bereits 12.800 Euro gekostet.

Der Bund der Steuerzahler meint:

Wären die bei der Planung vorgebrachten Bedenken ausreichend berücksichtigt worden, müsste sich die Stadt heute nicht windiger Tricks bedienen, um den innerstädtischen Verkehr am Laufen zu halten.



Ein Fall von akuter Gutachteritis *Während sich die Gutachten stapeln, schimmelt die Brücke weiter vor sich hin.*

Die hölzerne Hertha-Peters Brücke in Peine leidet schon seit längerem unter massivem Schimmelpilzbefall. Spätestens als 2013 das ganze Ausmaß der Schädigung bekannt wurde, stellte man sich bei der Stadt die Frage: „Sanieren oder Neubau?“ Die Antwort darauf will wohl überlegt sein. Das dachte sich auch die Stadt Peine und trat eine regelrechte Lawine aus Gutachten und Untersuchungen los.

Peine. Seit 1988 überspannt die 218 m lange Hertha-Peters Brücke in Peine die Bundesstraße 65 und den Mittellandkanal. Damit erschließt sie Fußgängern und Radfahrern die Verbindung der Peiner Südstadt mit dem Klinikum und dem dortigen Neubaugebiet. Das Besondere an der Brücke: Sie besteht zum größten Teil aus tropischem Bongossi-Holz, das für den Brückenbau als besonders geeignet galt. Gut 22 Jahre später, im Jahr 2010, entdeckten Prüfer bei einer Kontrolluntersuchung jedoch erstmals Schimmelfbefall an der Peiner Brücke. Das gesamte Ausmaß des Befalls wurde schließlich bei Reparaturarbeiten im Jahr 2013 offenbar.

Noch im Oktober des gleichen Jahres beauftragte die Stadt Peine einen Pilz-Fachmann mit der Untersuchung der Brücke. Der stellte fest, dass die Möglichkeiten zur Schadensbehebung begrenzt seien, regte jedoch weitere Überprüfungen der Brückenstatik an. Das hiermit beauftragte Ingenieurbüro riet im November 2014 aus wirtschaftlichen Gründen von einer Sanierung der Brücke abzusehen und stattdessen einen Ersatzneubau in Erwägung zu ziehen. Zu einer ähnlichen Einschätzung kam auch ein weiterer, im Juli 2015 hinzugezogener Holzschutz-Sachverständiger. Bis zu diesem Zeitpunkt lagen also bereits drei Expertisen vor, die allesamt von einer Sanierung der Brücke abrieten und für die die Stadt Peine bereits 43.000 Euro ausgegeben hatte. Doch weil sich die Stadt von der Sanierungslösung scheinbar nicht so recht verabschieden wollte, gab sie noch vier weitere Gutachten und Untersuchungen zulasten der Steuerzahler in Auftrag. Wie aus der Antwort der Stadt Peine auf eine Anfrage des Bundes der Steuerzahler hervorgeht, hat sie hierfür weitere 105.000 Euro verausgabt. Ein Mehrwert war mit den zusätzlichen Gutachten allerdings nicht verbunden, denn letztlich sprachen sich auch die zusätzlich beauftragten Fachleute für einen Ersatzneubau aus.

Dieser Empfehlung folgte der Peiner Stadtrat im September 2017 und veranlasste die Prüfung eines Neubaus. Dabei war es im Rat zwischenzeitlich zu gehörigem Unmut über die Informationsbereitstellung der Peiner Verwaltung gekommen. Einige Ratsmitglieder bemängelten, ihnen sei der Inhalt der ersten drei Gutachten zu spät zur Kenntnis gebracht worden. Andernfalls hätte man sich schon früher für den Neubau ausgesprochen. Die für den Neubau notwendigen Vorplanungen sollen nun



europaweit ausgeschrieben werden und zudem eine präzise Baukostenschätzung beinhalten, da die letzten Schätzungen eher ungenau waren. Sie lagen bei etwa 3 Mio. Euro.

Der Bund der Steuerzahler meint:

Obwohl bereits 2015 klar war, dass eine Sanierung unwirtschaftlich ist, beauftragte die Stadt weitere Gutachter. Das Ende vom Lied: Keine neuen Erkenntnisse, Steuergelder versenkt und mindestens zwei Jahre verschenkt.



Zu spät bemerkt: Neue Brücke ist zu schmal *Ein schmaler Grat - Neue Brücke im Weserbergland ist nicht breit genug*

Eine 142.000 Euro teure Brücke in Negenborn (Landkreis Holzminden), die eigens für den landwirtschaftlichen Verkehr errichtet worden war, löst bei den Landwirten vor Ort Kopfschütteln aus. Die neue Brücke ist nämlich nur 3,50 m breit und kann von größeren Landmaschinen nicht befahren werden. Ursache: Im Laufe der langwierigen Planungen sind die inzwischen eingesetzten landwirtschaftlichen Maschinen schlicht zu breit für die Brücke geworden.

Negenborn. Der Bau einer Ortsumgehung sollte das im Weserbergland gelegene Negenborn von dem zunehmenden Verkehr der durch den Ort laufenden Bundesstraße 64 befreien. Den Vorentwurf für die Umgehungsstraße hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr bereits im Jahr 2007 erarbeitet, das Planfeststellungsverfahren wurde schließlich im April 2009 eingeleitet.

Schon damals war den Planern klar, dass wegen der beabsichtigten Trassenführung einige der bis dahin von den örtlichen Landwirten genutzten Wirtschaftswege unterbrochen würden. Um mögliche Ausgleichsmaßnahmen zu verabreden, wurden die Landwirte daher ebenso eng in den Planungsprozess eingebunden wie der Landesbauernverband, das Amt für Landentwicklung und der Negenborner Realverband, der die Brücke künftig verwalten wird. Der im Juni 2010 rechtskräftig gewordene Planfeststellungsbeschluss sah neue Wirtschaftswege vor, um die Erreichbarkeit aller anliegenden landwirtschaftlichen Nutzflächen weiterhin zu gewährleisten.

Im Zuge einer dieser neu anzulegenden Wirtschaftswege wurde zur Querung eines kleinen Wasserlaufs eine 142.000 Euro teure Brücke errichtet. Diese ist, planmäßig, 3,50 m breit. Das Problem: Während der langen zehn Jahre, die vom Planungs- bis zum Baubeginn verstrichen sind, sind die in der Landwirtschaft eingesetzten Maschinen größer geworden. So haben zum Beispiel die heutzutage gängigen Mähdrescher häufig bereits eine Spurbreite von 3,49 m. Eine beschädigungsfreie Überquerung der Negenborner Brücke ist diesen Fahrzeugen somit unmöglich.

Die Straßenbaubehörde wurde auf diesen Umstand unglücklicherweise erst aufmerksam, als der Brückenbau bereits weit vorangeschritten war. Daher konnte die Behörde dem Wunsch der Landwirte, die Brücke um 50 cm zu verbreitern, aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr nachkommen. Diese nachträgliche Verbreiterung hätte den kompletten Abriss der Brücke erfordert und zu zusätzlichen Kosten von mehr als 100.000 Euro geführt.

Die Hoffnungen aller Beteiligten ruhen nun auf dem bereits im Dezember 2011 eingeleiteten Flurbereinigungsverfahren. Durch eine geschickte Umstrukturierung des



örtlichen Grundbesitzes könnte die Notwendigkeit der Brückenquerung für schwere Landmaschinen künftig entfallen. Einfacher wäre es natürlich gewesen, die Brücke gleich breit genug zu errichten.

Der Bund der Steuerzahler meint:

Die Planungen in Negenborn waren zu Baubeginn bereits veraltet. Bürokratische Hürden müssen daher abgebaut und Planfeststellungsverfahren beschleunigt werden.



Steuergeld für Veggie-Guide? *Möchte Osnabrück seine Bürger zum Veganismus erziehen?*

Die Stadt Osnabrück wird möglicherweise bis zu 5.000 Euro ausgeben, um die Neuauflage eines Guides für vegane Ernährung zu unterstützen. Die entsprechenden Mittel stehen im Haushalt bereit. Einen ersten Antrag, diese Mittel zu streichen, hatte der Rat im Dezember 2017 mit Stimmengleichheit abgelehnt. Bislang wurden noch keine Mittel ausgezahlt. Vorher soll der Rat erneut darüber entscheiden, sodass die Ausgabe noch zu verhindern ist.

Osnabrück. Heutzutage ernähren sich immer mehr Menschen vegan. Sie verzichten freiwillig auf den Konsum tierischer Lebensmittel wie Fleisch und Milch sowie auf die Verwendung tierischer Materialien wie Wolle und Leder. Der Osnabrücker Veggie-Guide ist eine kostenlose Broschüre, die sich an eben jene Menschen richtet. In der zuletzt erschienenen dritten Auflage der Broschüre der Jahre 2015/16 finden sich auf 72 Seiten die Adressen vegetarischer und veganer Restaurants, Lieferdienste sowie Läden und Märkte, die entsprechende Produkte vertreiben. Darüber hinaus beinhaltet der Guide auch allgemeine Informationen über die vegetarische und vegane Lebensweise, bietet dem Leser eine Anleitung zur Ernährungsumstellung und berichtet ausgiebig über das Thema Tierwohl.

Die bisherigen Ausgaben des Veggie-Guides wurden allesamt durch Spendengelder und private Mittel der Initiatoren finanziert. Für die geplante Neuauflage beantragten die Herausgeber bei der Stadt vergangenes Jahr erstmals einen Druckkostenzuschuss. Bis zu 5.000 Euro stehen hierfür im aktuellen Haushalt bereit. Der Antrag einiger Fraktionen, den Zuschuss zu streichen, wurde im Dezember 2017 bei Stimmengleichheit zunächst abgelehnt. Angesichts des knappen Abstimmungsergebnisses ist es gut, dass der Rat vor einer tatsächlichen Auszahlung der Mittel erneut darüber abstimmen will. Diese Möglichkeit sollte er auch dringend nutzen und den Zuschuss endgültig aus dem Haushalt streichen.

Zur kommunalen Daseinsvorsorge gehört weder die Bürger zu einer bestimmten Lebens- und Ernährungsweise zu erziehen noch eine Werbebroschüre für ausgewählte Restaurants und Supermärkte zu finanzieren. Wie jeder andere Restaurantführer muss sich auch der Veggie-Guide selbst finanzieren, sei es durch Verkaufserlöse, Spenden oder Werbegelder der abgedruckten Restaurants. Klar ist nur: Der Steuerzahler darf hierfür nicht zur Kasse gebeten werden!

Der Bund der Steuerzahler meint:

Der Zuschuss muss gestrichen werden! Es ist nicht die Aufgabe einer Stadt, ihre Bürger zu einer bestimmten Ernährungsweise zu erziehen. Schließlich weiß jeder selbst am besten, was ihm schmeckt.



Mit Steuermitteln zum Verkehrskollaps *Befürchtungen bewahrheiten sich:
Bahnverkehrschaos in Hannovers Innenstadt*

Von dem Vorhaben, einen Teil der hannoverschen Stadtbahn oberirdisch durch die Innenstadt zu führen, ließen sich die Verantwortlichen nicht abbringen. Um an besonders verkehrsreichen Tagen den Verkehrskollaps zu vermeiden, müssen nun jedoch Stadtbahnen von der neuen 55 Mio. Euro teuren oberirdischen Strecke auf alte Tunnelgleise ausweichen.

Hannover. Von der oberirdisch verlaufenden D-Linie der hannoverschen Stadtbahn zwischen Glocksee und Hauptbahnhof sind wohl nur die Planer und manche Kommunalpolitiker angetan. Unter dem Motto „Barrierefreier Ausbau der Stadtbahnlinien 10 und 17“ wurden und werden seit 2017 in der Innenstadt Haltestellen-Hochbahnsteige gebaut, verlegt oder umgebaut.

Bereits im Schwarzbuch 2014 hatten wir das in sechs Bauabschnitte aufgeteilte Projekt wegen der hohen Kosten und der Streckenführung kritisiert: Statt im Innenstadtbereich 47 Mio. Euro für die Erneuerung und Erweiterung von Gleisanlagen, den Bau von Hochbahnsteigen und die Neugestaltung von Straßen auszugeben, sollten die Stadtbahnen besser auf den bereits bestehenden unterirdischen Gleisen fahren. Diese Tunnellösung wäre barrierefrei, deutlich kostengünstiger und mindestens ebenso attraktiv für die ÖPNV-Nutzer. Und sie hätte auch dem Individualverkehr an den neuralgischen Punkten am Hauptbahnhof und vor der Ernst-August-Galerie genützt. Doch die Regionsversammlung, zuständig für den Nahverkehr, entschied sich für die oberirdische Strecke zum Raschplatz.

So kam es, wie von vielen befürchtet wurde: Wenn besonders viele Menschen zum Shoppen in der Innenstadt unterwegs waren, musste die Linie 10 der hannoverschen Stadtbahn 2017 und 2018 mehrfach über die bereits zuvor bestehenden Tunnelgleise geführt werden, um einen oberirdischen Verkehrskollaps zu vermeiden. So durften die Bahnen am Brückentag vor dem 1. Mai 2018, an den Samstagen vor Pfingsten 2018 und 2. Advent 2017 sowie am Freitag und Samstag nach Christi Himmelfahrt nicht auf der neuen, mit Steuermillionen erbauten Strecke verkehren. Eine durchdachte innerstädtische Verkehrspolitik sieht anders aus!

Die Umleitung der Stadtbahnen an verkehrsreichen Tagen auf die Tunnelstrecke zeigt, wie berechtigt die Kritik war. Trotz des riesigen Investitionsaufwands, der sich nach heutigem Stand zudem auf knapp 55 Mio. Euro erhöhen wird, ist die hannoversche Innenstadt zumindest an besucherstarken Tagen nicht besser zu erreichen als zuvor.

Der Bund der Steuerzahler meint:

Weil die Befürworter des Projekts die berechtigten Einwände der Kritiker in den Wind geschlagen haben, zahlten die Steuerzahler für eine völlig verfehlte Verkehrspolitik.



Am Tropf der Steuerzahler *Wer ist hier eigentlich der Patient? Kommunale Kliniken hängen am Tropf der Steuerzahler*

Erneut muss der Steuerzahler für den angeschlagenen Bremer Klinikkonzern Gesundheit Nord (GeNo) in die Bresche springen. Sage und schreibe 205 Mio. Euro musste die Stadt Bremen für die Kliniken in einem Nachtragshaushalt bereitstellen. Die Ursachen: Übertriebene wirtschaftliche Erwartungen, mangelnde Sanierungsfortschritte und finanzielle Belastungen wegen des Klinikneubaus „Mitte“.

Bremen. Bereits im Schwarzbuch 2017/18 berichteten wir von der „Chaos-Baustelle an der Weser“. Diesen wenig ruhmreichen Titel hatte der Neubau des Bremer Klinikums „Mitte“ wegen zahlreicher Bauverzögerungen und immenser Kostenüberschreitungen erlangt. Die anfänglich mit 230 Mio. Euro veranschlagten Baukosten stiegen in der Zwischenzeit auf mindestens 358 Mio. Euro. Der damit verbundene Schuldendienst wiegt schwer auf der GeNo, ist aber bei weitem nicht der einzige Grund für die Schieflage des kommunalen Klinikverbunds. Vielmehr lässt die GeNo entscheidende Fortschritte bei der gesamten Konzernsanierung vermissen und erwirtschaftet weiterhin große Defizite. Mit 18,6 Mio. Euro war das Defizit im vergangenen Jahr 2017 fünfeinhalbfach so hoch wie im Sanierungskonzept „Zukunftsplan 2017“ vorgesehen!

Der Bund der Steuerzahler warnte in seiner 2014 vorgestellten Studie („Klinikverbund Bremen – quo vadis?“) schon frühzeitig, dass der Zukunftsplan nur zum gewünschten Erfolg führen könne, wenn sich die GeNo ökonomischen Zwängen und Strukturveränderungen nicht verweigere, auch nicht bei Personal- und Standortfragen. Letztlich aber nahmen zu enge, von der Politik diktierte Rahmenbedingungen den Kliniken des Verbunds jegliches Potenzial zur strukturellen Verbesserung ihrer Wirtschaftlichkeit. Nach wie vor machen die viel zu hohen Personalkosten der GeNo zu schaffen. Besonders die hohen Ausgaben für Leiharbeit, die durch einen besseren häuserübergreifenden Einsatz des eigenen Personals hätten begrenzt werden können, belasten das Jahresergebnis. Doch auch auf der Einnahmeseite gibt es Verfehlungen. So blieben die Umsatzerlöse hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück, weil die erhofften Behandlungszahlen nicht erreicht wurden und im vergangenen Jahr sogar rückläufig waren.

Mittelfristig wird die GeNo nicht in der Lage sein, kostendeckend zu wirtschaften. Obwohl die Stadt Bremen bereits 2013 GeNo-Darlehen in Höhe von 110,8 Mio. Euro übernommen hat, verlangt sie nun vom Steuerzahler, abermals für den angeschlagenen Klinikverbund in die Bresche zu springen: Ein Nachtragshaushalt der Stadt sieht vor, dass die GeNo in den Haushaltsjahren 2018 und 2019 weitere 205 Mio. Euro erhält. Ob dies die letzte Finanzspritze sein wird, hängt maßgeblich vom



**Bund der Steuerzahler
Niedersachsen und Bremen e.V.**

Erfolg des neuen Strategiepapiers „Zukunftskonzept 2025“ ab, welches zeitnah umgesetzt werden soll.

Der Bund der Steuerzahler meint:

Das neue Zukunftskonzept muss konsequenter umgesetzt werden als das letzte. Dazu muss die Politik auch unpopuläre Maßnahmen mittragen. Sonst entwickelt sich die GeNo zum Dauerpatienten, der nur eine Medizin kennt: Steuergeld!



Luxus-Radweg gestoppt *Intakten Radweg für fast eine halbe Million Euro ersetzen?
Nicht mit uns!*

Für den Ersatzneubau eines 860 m langen Rad- und Gehwegs an der Uelzener Straße in Lüneburg wollte die Hansestadt 452.000 Euro aufwenden. Zu teuer für einen Radweg, der sich in einem recht guten Zustand befindet, kritisierte der Bund der Steuerzahler und schaltete sich ein.

Lüneburg. Der Ersatzneubau eines 860 m langen Geh- und Radwegabschnitts auf der Westseite der Uelzener Straße in Lüneburg sollte 452.000 Euro kosten, also rund 525 Euro pro Meter. Die Hansestadt hätte davon nur rund 20 Prozent aus eigenen Finanzmitteln bezahlen müssen, die übrigen 80 Prozent sollten aus Fördermitteln des Kommunalinvestitionsprogramms des Bundes kommen. Diese hohe Bundesförderung war möglicherweise auch der ausschlaggebende Faktor, der die Hansestadt überhaupt einen Ersatzneubau an dieser Stelle in Betracht ziehen lassen hat. Die Fehlanreize durch Mischfinanzierungen hat der Bund der Steuerzahler auch im Schwarzbuch wiederholt kritisiert.

Der Zustand des bisherigen Radwegs kann jedenfalls durchaus als gut bezeichnet werden. Lediglich auf einem kurzen Abschnitt kommt es bei Regen infolge einer Absenkung zu Pfützen, die im Winter zu Glatteis führen können. Eine gezielte Sanierung des entsprechenden Abschnitts kann diesen Umstand einfach und schnell beheben. Zudem käme dies den Steuerzahler auch deutlich günstiger zu stehen, wie ein Blick auf die andere Seite der Uelzener Straße zeigt: Der Geh- und Radweg auf der Ostseite soll nämlich für lediglich 150 Euro pro Meter saniert und zudem etwas verbreitert werden. Für die reine Sanierung eines weiteren Abschnitts sind sogar nur 80 Euro pro Meter vorgesehen.

Diese Bedenken gegen den Neubau des Radwegs brachte der Bund der Steuerzahler bei der Lüneburger Verwaltungsspitze vor. Mit Erfolg! Bereits kurz danach nahm die Lüneburger Verwaltung von dem Neubauvorhaben an der Uelzener Straße Abstand und empfahl dem städtischen Verkehrsausschuss, andere Verkehrsbaumaßnahmen vorzuziehen. Unter anderem können die Mittel nun dafür eingesetzt werden, potenzielle Unfallgefahrenpunkte in der Lüneburger Innenstadt zu entschärfen. Damit ist den Radfahrern und Fußgängern der Hansestadt sicher besser gedient als mit dem Ersatzneubau eines intakten Geh- und Radwegs.

Der Bund der Steuerzahler meint:

Es muss nicht immer gleich etwas Neues sein! Bei der Entscheidung über Sanierung oder Neubau sollte stets die wirtschaftlichere Variante den Vorzug erhalten.