



Bund der Steuerzahler Niedersachsen und Bremen e.V.

Anlage zu PRESSEMITTEILUNG Nr. 28/2019 vom 29. Oktober 2019:

Wortlaut der Beiträge aus Niedersachsen und Bremen zum
Schwarzbuch 2019 : Die öffentliche Verschwendung

Ab in die Tonne! <i>Die Region Hannover hat sich bei der Einführung der O-Tonne verkalkuliert – auf Kosten der Abfallgebührenzahler (Region Hannover)</i>	2
Neue Länderkredite für die NORD/LB <i>Rettung der Nord/LB um jeden Preis (Länder Niedersachsen und Sachsen-Anhalt)</i>	4
Weder innen noch außen <i>Steuergeld für städtischen Starrsinn (Wolfsburg)</i>	6
Dauerförderung für Speere-Museum <i>Politische Versprechen gebrochen, Steuerzahler haften (Schöningen)</i>	7
Hannover rüstet ab <i>Hannover zahlt monatelang Miete für ungenutztes Baugerüst (Hannover)</i>	9
„Brücken-Lifting“: Was nicht passt, wird passend gemacht <i>Bei der „Schiefen Tille“ in Emden lief etwas ziemlich schief (Emden)</i>	11
Ist das Kunst oder kann das weg? <i>Hat die Stadt Bremen versehentlich ein Kunstwerk entsorgt? (Bremen)</i>	13
Zu viel des Guten <i>Stadt gewährt für jeden Veranstaltungsgast 136 Euro Zuschuss (Papenburg)</i>	15
Aus dem Ruder gelaufen <i>Völlig überfordert! Bauprojekt gerät außer Kontrolle (Landkreis Lüneburg)</i>	17
40 Sekunden auf dem Superradweg <i>Gerade einmal 40 Sekunden dauert die Fahrt auf dem 430.000 Euro teuren Radweg (Osnabrück)</i>	19
Hafenbauprojekt liegt seit Jahren auf Eis <i>Der Traum vom neuen Hafenterminal hat zu viele Steuer-Euro verschlungen (Bremerhaven)</i>	21
Zwei Türme zum Preis von einem! <i>Sanierung der Türme voraussichtlich günstiger als Neubau (Georgsmarienhütte)</i>	23

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

Ab in die Tonne! Die Region Hannover hat sich bei der Einführung der O-Tonne verkalkuliert – auf Kosten der Abfallgebührenzahler.



Die 2010 in der Region Hannover eingeführte O-Tonne hat die Zahler der Abfallgebühren knapp 12 Mio. Euro gekostet. Dabei sollten die Bürger durch die „haushaltsnahe Wertstoffsammlung“ eigentlich entlastet werden. Die Erlöse aus der Verwertung der gesammelten Wertstoffe blieben allerdings so weit hinter den Erwartungen zurück, dass die O-Tonne zum Ende des Jahres 2019 endlich abgeschafft wird.

Hannover. Man erkennt sie an der namensgebenden Farbe ihres Deckels – die orangefarbenen Wertstoffsammelbehälter der Region Hannover. Seit 2010 gibt es die „O-Tonne“ in der Region, 2013 fand sie schließlich auch den Weg in die Landeshauptstadt. Rund 45.000 dieser Tonnen gibt es regionsweit, knapp 5.000 davon stehen in Hannover selbst. Hinein gehören sämtliche Materialien, die wiederverwertet werden können, etwa Textilien, Metalle oder Kunststoffe. Nicht eingeworfen werden dürfen hingegen Verkaufsverpackungen, die im gelben Sack (oder Tonne) gesammelt werden müssen („Duales System“).

Bei der Einführung der O-Tonne vertraute die Region darauf, dass der Bundesgesetzgeber in einem neuen Wertstoffgesetz die Trennung von Verpackungen und Wertstoffen aufheben und die einheitliche Sammlung in einer gemeinsamen Wertstofftonne vorschreiben würde. Um „den Zugriff des kommunalen Entsorgungsträgers auf diese Wertstoffe zu sichern“, also privaten Entsorgern den Markteintritt in die einheitliche Sammlung zu versperren, brachte die Region die O-Tonne noch vor Verabschiedung des erhofften Gesetzes an den Start – „als Platzhalter“, erklärte man dem Bund der Steuerzahler auf Nachfrage. Vorübergehende Defizite werde man dabei in Kauf nehmen.

Doch es kam anders: Der 2016 vom Bund vorgelegte Gesetzentwurf sah keine einheitliche Wertstoffsammlung vor und die Sammelmengen fielen weit geringer aus als erwartet. Die O-Tonne fuhr Jahr für Jahr Defizite von zuletzt knapp 1,5 Mio. Euro ein.

Daher forderte der BdSt im Oktober 2016 von der Region Hannover die sofortige Abschaffung der O-Tonne und eine Rückkehr zu einem reinen Bringsystem, bei dem Wertstoffe auf einem der 21 Wertstoffhöfe in der Region entgeltfrei abgegeben werden können. Die Region lehnte unseren Vorstoß ab, um die Entwicklung der Tonne weiter zu beobachten. Drei Jahre später folgte schließlich der Sinneswandel: Die Verwaltung empfahl der Politik im Januar 2019, die Tonne bis zum Jahresende abzuschaffen. Der entsprechende Beschluss erging wenige Monate später, im Juni 2019.

Unterm Strich stehen für die Haushalte der Region vermeidbare Kosten von 12 Mio. Euro, rund 4,5 Mio. Euro sind allein in den Jahren 2017 bis 2019 angefallen.

Der Bund der Steuerzahler kritisiert:

Das Experiment „O-Tonne“ hätte schon vor drei Jahren beendet werden müssen, um den Gebührenhaushalt nicht unnötig zu belasten. Andernorts war man da wesentlich konsequenter, etwa in Osnabrück.

Neue Länderkredite für die **NORD/LB** *Rettung der Nord/LB um jeden Preis*



Die NORD/LB, wegen notleidender Schiffskredite in dramatische Schieflage geraten, soll vom Steuerzahler gerettet werden. Zur Aufstockung des Eigenkapitals der Bank werden mindestens 3,5 Mrd. Euro benötigt. Diese gewaltige Summe muss von den Ländern Niedersachsen und Sachsen-Anhalt und von Sparkassen aufgebracht werden. Dafür wollen die Länder Niedersachsen und Sachsen-Anhalt sogar neue Kredite aufnehmen.

Hannover. Seit Jahren lasten marode Schiffsfinauzierungen in Milliardenhöhe auf der öffentlich-rechtlichen Bank mit Sitz in Hannover. Zu Lasten des Eigenkapitals wurden diese „Non-Performing Loans“ (deutsch: fauler Kredit) bereits in den vergangenen Jahren abgeschrieben. Zum 31. Dezember 2018 wies die NORD/LB nicht nur einen Konzernverlust von 2,4 Mrd. Euro aus. Sie unterschritt auch die aufsichtsrechtlichen Mindestanforderungen für das Eigenkapital. In den Jahren zuvor wurden zunächst Dividendenzahlungen ausgesetzt. Jetzt soll der Steuerzahler einspringen und die Bank mit frischem Kapital retten.

Das Land Niedersachsen, das mit knapp 60 Prozent an der Bank beteiligt ist, soll 1,5 Mrd. Euro über eine landeseigene Beteiligungsgesellschaft bereitstellen, die sich dafür zusätzlich verschulden muss. Daneben gibt Niedersachsen Garantien und Risikoabschirmungen für Kredite, die das Kapital um 800 Mio. Euro entlasten. Die Steuerzahler in Sachsen-Anhalt sollen für 5,6 Prozent Landesbeteiligung an der Bank 198 Mio. Euro zur Rettung hinblättern. Die Landesregierung in Magdeburg entschied sich dafür, die für 2019 im Haushalt vorgesehene finanzpolitisch wichtige Schuldentilgung von 100 Mio. Euro auszusetzen. Zusätzlich sollen 98 Mio. Euro neue Kredite aufgenommen werden. Damit soll auch die in der Landeshaushaltsordnung gesetzlich verankerte Schuldenbremse umgangen werden. Schließlich müssen auch die Sparkassen, die länderübergreifend rund 35 Prozent der Bankanteile halten, eine kräftige Finanzspritze leisten. Die Sparkassen-Finanzgruppe ist mit rund 1,1 Mrd. Euro im Boot.

Damit wird die Rettung der NORD/LB zu einer ausgesprochen teuren Angelegenheit. Künftige Risiken werden von den Landesregierungen nicht gesehen bzw. bewusst ausgeblendet. Regiert wird nach dem Prinzip Hoffnung – Hoffnung darauf, dass es nicht so schlimm kommt und Hoffnung auf künftige Dividendenzahlungen, die höchst unsicher sind und ohnehin nicht vor 2024 in Aussicht gestellt werden. Das künftige Geschäftsmodell der NORD/LB bleibt fragwürdig: Politiker unterliegen der Illusion, dass die NORD/LB Projekte und Investitionen der Privatwirtschaft finanzieren kann, die Privatbanken ablehnen oder nur mit hohen Risikoprämien gewähren.

Die Entwicklung bei der NORD/LB zeigt wieder einmal: Politiker sitzen gern in Aufsichtsräten bei Landesbeteiligungen, sind aber häufig nicht in der Lage, Fehlentwicklungen frühzeitig zu erkennen und dann auch zu verhindern.

Der Bund der Steuerzahler fordert:

Kein Steuergeld und keine neuen Kredite für die Nord/LB! Das mit der Bankenrettung verbundene Risiko wollen Steuerzahler nicht eingehen. 30 Mrd. Euro kostete bereits die Unterstützung oder Abwicklung verschiedener Landesbanken.

Weder innen noch außen *Steuergeld für städtischen Starrsinn*



Das Projekt „Fahrstuhl“ im Fachwerk Schloss Fallersleben beschäftigt schon seit einem Jahrzehnt Politik und Verwaltung der Stadt Wolfsburg. Bis heute konnten nicht alle Räume des dortigen „Hoffmann-von-Fallersleben-Museums“ und das Trauzimmer des Standesamts barrierefrei gemacht werden. Steuergeld ist zwischenzeitlich sinnlos vergeudet worden.

Wolfsburg. Ob sich im Schloss Fallersleben jemals gehbehinderte Personen eigenständig bewegen können? Zweifel sind angesichts endloser „Fahrstuhlposen“ angebracht, auch wenn der Stadtbaurat derzeit einen neuen Vorstoß zur Problemlösung wagt.

Im März 2013 hatte der Rat der Stadt Wolfsburg die Verwaltung offiziell damit beauftragt, die Planungen für einen Innenaufzug voranzutreiben. Für einen besser geeigneten Außen-aufzug im Innenhof des Schlosses fand sich keine Mehrheit.

Der Bund der Steuerzahler hatte die Entscheidung des Rates für den Innenaufzug schon 2013 kritisiert, da zum Zeitpunkt des Stadtratsbeschlusses ein offener Dissens mit dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege (NLG) bestand. Das NLG hatte die vom Stadtrat favorisierte Variante nach eingehender Untersuchung mehrfach als nicht genehmigungsfähig qualifiziert, weil bei dem Innenaufzug „Geschossdecken gestört“ und somit Statik und historische Elemente beeinträchtigt werden. Über die Einwände des Denkmalschutzes setzte sich die Lokalpolitik jedoch mehrheitlich hinweg und gab die Planungen für den Innenaufzug in Auftrag.

Die Planungskosten bis zur Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) wurden 2013 auf 100.000 Euro veranschlagt. Es wurde also eifrig geplant, aber das Landesamt für Denkmalschutz blieb bei seiner ablehnenden und allseits bekannten Einschätzung. So musste notwendigerweise die Baugenehmigung versagt werden. Im Widerspruchsverfahren lehnte auch das Niedersächsische Ministerium für Wissenschaft und Kultur als oberste Denkmalschutzbehörde den Innenaufzug ab. Doch auch damit gab sich das Wolfsburger Baudezernat nicht zufrieden. Es strengte beim Verwaltungsgericht Braunschweig eine Klage gegen die Entscheidung der Denkmalschützer an und fuhr sich dort im September 2017 eine juristische Schlappe ein.

Der Bund der Steuerzahler kritisiert:

Die beharrliche Uneinsichtigkeit der Wolfsburger Bauverwaltung hat die Steuerzahler geschätzte 100.000 Euro gekostet. Barrierefrei ist der Zugang zu den Schlossräumen aber bis heute nicht. Zielorientierte kommunale Bauplanung sieht anders aus!

Dauerförderung für Speere-Museum *Politische Versprechen gebrochen, Steuerzahler haften*



Die Ausstellung der rund 300.000 Jahre alten Schöninger-Speere in einem eigenen Erlebniszentrum am Rande des Helmstedter Braunkohlereviere sollte sich nicht nur finanziell selbst tragen, sondern auch ein Leuchtturmprojekt für das Braunschweiger Land werden. Stattdessen werden die Steuerzahler künftig mit 700.000 Euro im Jahr zur Kasse gebeten.

Schöningen. Der archäologische Fund von acht mehr als zwei Meter langen Holzspeeren in den 1990er-Jahren im Braunkohletagebau bei Schöningen (Landkreis Helmstedt) war eine Sensation! Denn diese Jagdwaffen lassen Rückschlüsse auf die Lebensverhältnisse vor rund 300.000 Jahren zu. Muss wegen dieses Fundes ein Erlebniszentrum für 15 Mio. Euro an diesem abgelegenen Ort errichtet werden? Die niedersächsische Landesregierung bejahte dies 2009 und stellte die Millionen zur Anschubfinanzierung aus dem Konjunkturpaket II bereit. Die Ausstellung selbst sollte in wirtschaftlicher Hinsicht aber ein Selbstläufer werden, Steuerzuschüsse zu den laufenden Betriebskosten waren nicht vorgesehen. Man rechnete mit 100.000 zahlenden Besuchern im Jahr.

Im Jahr 2013 wurde das „paläon“ feierlich eröffnet. Es steht wie eine Art Raumschiff direkt neben dem Tagebau und gilt als Niedersachsens modernstes Museum. Doch bereits drei Jahre später waren alle politischen Versprechen, keine weiteren Landeszuschüsse leisten zu müssen, wie Seifenblasen zerplatzt: In den Jahren 2017 und 2018 zahlten das Land Niedersachsen, der Landkreis Helmstedt sowie die Stadt Schöningen gemeinsam jährlich rund 1 Mio. Euro für den Betrieb der als „paläon GmbH“ geführten Schöninger Einrichtung. Allein das Land Niedersachsen steuerte 500.000 Euro jährlich bei, um die Vermittlungsaktivitäten des „paläon“ zu unterstützen und weitere Besuchergruppen zu gewinnen. Doch dies ist nicht gelungen.

Im Dezember 2018 entschied der niedersächsische Wissenschaftsminister, das Schöninger Speere Museum unter dem Dach des Niedersächsischen Landesamtes für Denkmalpflege institutionell, also dauerhaft, zu fördern und künftig jährlich 500.000 Euro aus

der Landeskasse bereitzustellen. Weitere 200.000 Euro jährlich sollen der Landkreis Helmstedt und die Stadt Schöningen beisteuern.

Seit 1. Juli 2019 steht das bisherige Sorgenkind der niedersächsischen Museumslandschaft nun unter der Regie der Denkmalbehörde. Es trägt seitdem den Namen „Forschungsmuseum Schöningen“. Der Wissenschaftsminister möchte mit der Dauerförderung den Fundplatz in Schöningen entsprechend seiner kulturhistorischen Bedeutung als Anziehungspunkt über die Region hinaus sichern und entwickeln. Mit dieser Umstrukturierung werden jedoch die Kosten des Ausstellungsbetriebes mit denen der archäologischen Forschung vermischt, wodurch die wahren Defizite des Museums kaschiert werden. Wegen der hohen Dauersubventionen bekam der niedersächsische Wissenschaftsminister vom Bund der Steuerzahler im Dezember 2018 den Negativpreis „Fass ohne Boden“.

Der Bund der Steuerzahler meint:

Statt Steuerzahlern die Folgekosten eines abgelegenen Museums aufzubürden, wäre es besser gewesen, die spektakulären archäologischen Funde im Braunschweiger Landesmuseum auszustellen.

Hannover rüstet ab *Hannover zahlt monatelang Miete für ungenutztes Baugerüst*



Fast vier Monate lang war der „Hellebardier“, eine Skulptur des amerikanischen Bildhauers Alexander Calder, am Nordufer des Maschsees in Hannover mit einem Baugerüst ummantelt. Das Kunstwerk sollte einen neuen Anstrich erhalten. Weil sich die Arbeiten jedoch verzögerten und das Maschseefest vor der Tür stand, ließ die Stadt das Gerüst unverrichteter Dinge wieder abbauen. Die Gerüstmiete war trotzdem fällig.

Hannover. Calders „Hellebardier“ ist eine Schenkung des Kunstmäzens Bernhard Sprengel an die Landeshauptstadt Hannover. Seit Oktober 1978 steht die rund 8 m hohe Stahlplastik vor dem nach ihm benannten Sprengel Museum am Nordufer des Maschsees. Neben ihrer Größe ist es vor allem die markante rote Farbe, die die Blicke der Passanten anzieht. Unter Experten gilt genau dieses Rot als besonders empfindlich gegenüber den täglichen Belastungen, denen Kunst im öffentlichen Raum ausgesetzt ist – wie Sonne, Abgase oder Graffitis. Daher bedarf es hin und wieder einer Frischekur mit Farbe. Seinen letzten Anstrich erhielt der „Hellebardier“ im Jahr 2006.

Im März 2019 gab die Stadt schließlich den Auftrag, den „Hellebardier“ vollständig einzurüsten, um die Farbe und eine schützende Klarlackschicht aufzutragen. Am selben Tag kontaktierte die Stadt die Calder-Foundation, die den künstlerischen Nachlass des 1976 verstorbenen Bildhauers betreut. Die New Yorker Stiftung muss jede Änderung an den Kunstwerken Alexander Calders genehmigen, das gilt auch für einen neuen Anstrich. Während das Baugerüst bereits nach wenigen Tagen errichtet war, ließ die erhoffte Genehmigung der Stiftung auf sich warten. Diese bestand darauf, dass der von der Stadt bestellte Restaurator die Arbeiten zunächst mit einer von der New Yorker Stiftung benannten Restauratorin abstimmt. Erst im Mai 2019 konnte der Stiftung eine erste Beprobung zur Begutachtung bereitgestellt werden.

Hannover stand inzwischen unter Zeitdruck, stand doch ab Ende Juli das alljährliche mehrwöchige Maschseefest an. Ein eingerüstetes Kunstwerk mitten auf der Partymeile? Das war selbst für die Sparwilligsten im Rathaus der Landeshauptstadt keine Option.

Also ließ die Stadt das Baugerüst in der zweiten Juliwoche abbauen. Für die dreieinhalbmonatige Standzeit des Gerüsts waren inzwischen Kosten in Höhe von 14.000 Euro angefallen – ohne dass auch nur ein einziger Pinselstrich erfolgt ist.

Um ähnliche weitere Pannen zu vermeiden, versprach die Stadt, Aufträge für die künftige Instandsetzung von Kunstwerken ausnahmslos erst dann zu erteilen, wenn die jeweiligen Rechteinhaber der Kunstwerke ihr Einverständnis erteilt haben. Das gelte bereits für die Wiedereinrüstung des „Hellebardiers“, denn der dringend benötigte Anstrich steht nach wie vor aus.

Der Bund der Steuerzahler meint:

Schön zu wissen, dass künftig auch in der Landeshauptstadt Hannover Aufträge erst dann erteilt werden, wenn alle benötigten Genehmigungen vorliegen. Das muss eine Selbstverständlichkeit sein!

„Brücken-Lifting“: Was nicht passt, wird passend gemacht *Bei der „Schiefen Tille“ in Emden lief etwas ziemlich schief*



Die „Schiefe Tille“, eine Fußgängerbrücke über den Stadtkanal im ostfriesischen Emden, wurde im Dezember 2018 erneuert. Unglücklicherweise war die neue Brücke rund 35 cm niedriger als ihre Vorgängerin, woraus sich negative Folgen für den Bootsverkehr ergaben. Die Stadt Emden unterzog die Brücke daher einem „Brücken-Lifting“.

Emden. Die Emdener Bürger konnten das „Fehntjer Tief“, den Stadtkanal im Herrentorviertel, erstmals 1954 überqueren. Fast 40 Jahre lang verrichtete die Holz-Stahl-Konstruktion erfolgreich ihren Dienst. 1993 musste die Brücke allerdings erstmals erneuert werden, es wurde eine Holz-Leimbinderkonstruktion. Trotz regelmäßiger Brückenprüfungen sowie Ausbesserungen der Mängel war der stetige Verfall der hölzernen Brücke nicht aufzuhalten. Die Stadt Emden beschloss daher im August 2018, die Brücke nach nur 25 Jahren abermals zu ersetzen und zu einer Stahlkonstruktion zurückzukehren. Die Ausschreibung ergab Baukosten von ca. 137.000 Euro.

Schon kurz vor Weihnachten 2018 waren die Brückenbauarbeiten nach einmonatiger Bauzeit abgeschlossen. Zunächst schien auch alles in Ordnung, doch als die Sportbootfahrer der Emdener Wassersportvereine Mitte April in die Saison starten wollten, staunten einige von ihnen nicht schlecht: Ihre Boote konnten die „Schiefe Tille“ nicht mehr wie gewohnt passieren. Sie passten einfach nicht mehr darunter hindurch. Und um auf die andere Seite der Brücke zu gelangen, hätten die Bootsführer einen zweistündigen Umweg in Kauf nehmen müssen.

Dass die Durchfahrtshöhe der neuen Brücke im Vergleich zu ihrer Vorgängerin 35 cm niedriger ausgefallen war, musste schließlich auch der verantwortliche Bau- und Entsorgungsbetrieb Emden (BEE) einräumen. In den Ausschreibungsunterlagen und den Ausführungsplanungen sei keine Maßangabe für die einzuhaltende Durchfahrtshöhe enthalten gewesen, weshalb sich das mit der Umsetzung beauftragte Planungsbüro an dem Maß der ersten Brücke von 1954 orientiert habe. Die Höhenveränderungen des

ersten Neubaus von 1993 blieben dabei unbeachtet. Dem Bund der Steuerzahler versprach der BEE, derartige Planungen künftig stets mit dem „Vier-Augen-Prinzip“ zu begleiten.

Zumindest konnte der BEE schnell mit einer Problemlösung aufwarten: Im Mai wurde die rund 14 Tonnen schwere Konstruktion mittels hydraulischer Pressen – wie mit einem Wagenheber – angehoben und anschließend unterfüttert. Danach wurden die Pflasterungen auf beiden Uferseiten angepasst, sodass die Brücke weiterhin barrierefrei überquert werden kann. Kosten des vermeidbaren „Brücken-Liftings“: 10.000 Euro.

Der Bund der Steuerzahler meint:

Die schnelle Lösung in allen Ehren: Dennoch wäre das Malheur durch den Einsatz von Zollstock und Maßband wohl zu verhindern gewesen.

Ist das Kunst oder kann das weg? Hat die Stadt Bremen versehentlich ein Kunstwerk entsorgt?

Eine tonnenschwere Stahlskulptur, die der Stadt Bremen als Leihgabe zur Verfügung gestellt worden war, ist plötzlich verschwunden. Trotz intensiver Nachforschungen konnte der Verbleib der Skulptur nicht endgültig aufgeklärt werden. Wahrscheinlichstes Szenario: Bauarbeiter hielten die Skulptur versehentlich für Schrott und entsorgten sie. Der Künstler hat von der Stadt nun im Vergleichswege Schadensersatz erhalten.

Bremen. Im Jahr 1994 stellte ein Münsteraner Künstler der Stadt Bremen für die Ausstellung „Im Strom“ am Bremer Weserwehr leihweise ein Kunstwerk namens „Semizirkel“ zur Verfügung – eine Bodenskulptur, bestehend aus sechs einzelnen Stahlsegmenten mit einem Gesamtgewicht von fünf Tonnen. Nach Ablauf des einjährigen Leihzeitraums blieb die Arbeit auf Wunsch des Künstlers jedoch weiterhin am Weserwehr. Eine monetäre Gegenleistung verlangte er hierfür nicht.

Ab dem Jahr 2008 fanden am Weserwehr umfangreiche Baumaßnahmen statt. Als der Künstler im Jahr 2010 die Baustelle besuchte, um sein Werk zu besichtigen, musste er feststellen, dass die tonnenschwere Skulptur verschwunden war. Auf Nachfrage teilte die Stadt Bremen dem Künstler mit, dass die beauftragte Firma ihren Angaben zufolge die Skulptur gesichert und eingelagert habe. Im Dezember 2013 musste die Stadt zur „eigenen Überraschung feststellen, dass die Skulptur nicht mehr auffindbar war“. Wann, wo und wie die Skulptur verschwunden ist, ließ sich trotz intensiver Nachforschungen und Ermittlungen der Staatsanwaltschaft nicht aufklären.

Seit August 2017 standen sich Künstler und Stadt vor dem Landgericht gegenüber. Der Künstler forderte 60.000 Euro Schadensersatz von der Hansestadt. Die Kammer gab dabei zeitig zu erkennen, dass sie den Schadensersatzanspruch des Klägers grundsätzlich bejaht. Angesichts der Großbaustelle habe die Stadt für die Sicherung der Skulptur Sorge tragen müssen. Dies scheint nicht erfolgt zu sein: Ein in der Presse veröffentlichtes Foto legt nahe, dass Arbeiter das Stahlkunstwerk während der Bauarbeiten sogar als Ablagefläche für Metallschrott genutzt haben. Wurde etwa das Kunstwerk bei der Entsorgung des Schrotts versehentlich gleich mitentsorgt? Beide Prozessparteien hielten dieses Szenario für wahrscheinlich.

Die Stadt hielt es jedenfalls für ratsam, den Rechtsstreit im Juni 2019 durch einen Vergleich zu beenden: Der Künstler erhält 30.000 Euro Schadensersatz, und die Stadt trägt anteilig die Prozesskosten in Höhe von 10.000 Euro. Auf BdSt-Nachfrage teilte die Stadt mit, man halte es für „sehr schwierig bis unmöglich“, die Schadensersatzforderung an die seinerzeit beteiligten Baufirmen weiterzuleiten. Am Ende kommt also der Steuerzahler für den Schaden auf.

Der Bund der Steuerzahler klagt:

Auf wertvolle Dinge gibt man besonders Acht. Das gilt erst recht, wenn man sich diese nur geliehen hat. Weil die Stadt bei der Sicherung des Kunstwerks einfach zu sorglos war, fehlen im Bremer Kulturetat nun 40.000 Euro für kulturelle Zwecke.

Zu viel des Guten Stadt gewährt für jeden Veranstaltungsgast 136 Euro Zuschuss



Mit dem „Grand Voyage Dîner“ wollte die Stadt Papenburg das barocke Gut Altenkamp in Szene setzen, um es bei Touristen und potenziellen Veranstaltern zu bewerben. Die 246 Gäste der prunkvollen Veranstaltung bekamen tatsächlich viel geboten, allerdings auf Kosten der Steuerzahler.

Papenburg. Die Stadt Papenburg hatte 1981 den ehemaligen Gutshof aus dem 18. Jahrhundert mit seiner weitläufigen Gartenanlage erworben. Anschließend ließ sie das Baudenkmal für 1,9 Mio. Euro sanieren – Unterstützung gab es vom Land Niedersachsen und dem Landkreis Emsland. Seitdem dient Gut Altenkamp als Veranstaltungszentrum für jährlich sieben bis acht Ausstellungen, Konzerte und Events. Eines davon war das „Grand Voyage Dîner“ im September 2018, für das sich die Papenburger Kulturverantwortlichen etwas ganz Besonderes ausgedacht hatten.

Die Gäste sollten eine „große Reise“ durch die Geschichte des Gutshofs unternehmen: Zunächst erkundeten sie das historische Gebäude, dessen Geschichte Schauspieler in mehreren Räumen nachstellten. Dabei übernahmen die Besucher kleine Rollen, sodass sie Teil des Schauspiels wurden. Im Anschluss gab es im Garten für sie und die Schauspieler ein barockes Drei-Gänge-Menü mit Wein und Wildbret. Für die musikalische Untermalung sorgte ein Streicherinnenquartett. Der Abschluss des Abends war eine Licht- und Lasershow. Eindrucksvoll fassten die projizierten Bilder die Geschichte Altenkamps nochmals zusammen.

Dass eine solche Veranstaltung nicht ganz billig werden würde, war auch den Verantwortlichen klar. Für das Herrichten des Gebäudes, das Festmahl, Schauspielergagen etc. hatte die Stadt 55.000 Euro eingeplant. Nur ein Teil davon sollte durch den Ticket-Verkauf und Sponsoring eingenommen werden, 15.000 Euro wollte die Stadt selbst zuschießen. „Ein überschaubarer Beitrag für eine Großveranstaltung“ befanden die Ver-

antwortlichen. Das Anwesen sollte durch das „in der Art noch nicht da gewesene Projekt“ als „attraktiver touristischer Ort überregional bekannter gemacht werden“. Die Rechnung der Stadt sollte allerdings nicht aufgehen.

Einen Monat nach der Veranstaltung wurde bekannt, dass die Securitykosten nicht einkalkuliert worden waren. Infolge weiterer Nachträge stiegen die Kosten schließlich auf 73.429 Euro. Abzüglich der Ticketeinnahmen und Sponsorengelder belief sich der städtische Zuschuss somit letztlich auf 33.400 Euro – mehr als das Doppelte der ursprünglich angedachten Summe und knapp 136 Euro für jeden der 246 Besucher. Mit dieser Rechnung konfrontiert, gelobte die Stadt Papenburg gegenüber dem Bund der Steuerzahler Besserung: Man wolle für künftige Veranstaltungen aus den Fehlern des Diners lernen.

Der Bund der Steuerzahler meint:

„Kultur kostet eben“ – ja, das stimmt. Aber private und öffentliche Mittel sollten dabei in einem akzeptablen Verhältnis zueinander stehen.

Aus dem Ruder gelaufen *Völlig überfordert! Bauprojekt gerät außer Kontrolle*



Aus der ursprünglichen Idee einer „wett-kampfgerechten Sporthalle“ in Lüneburg wurde schnell eine Multifunktionsarena, die 3.500 Besucher fassen und Platz für Kulturveranstaltungen, Konzerte und Heimspiele eines Volleyball-Bundesligisten bieten sollte. An dem Großprojekt hat sich der Landkreis Lüneburg jedoch schwer verhasen: Planungschaos und Kostenexplosion waren die Folge.

Landkreis Lüneburg. Zunächst sollte die Arena „Lüneburger Land“ gemeinsam mit einem örtlichen Bauunternehmer als öffentlich-private Partnerschaft realisiert werden. Letztlich entschied der Landkreis Lüneburg jedoch, den Bau in Eigenregie durchzuführen und die Arena anschließend an einen Betreiber zu verpachten. Dieser schien im Juli 2017 auch gefunden, doch die Vertragsverhandlungen mit einem renommierten Konzertveranstalter gestalteten sich schwierig. Obwohl bereits verschiedene Änderungswünsche des potenziellen Betreibers in die Bauplanungen eingeflossen waren, brachen die Verhandlungen im April 2018 ab. Der Veranstalter gab an, die Arena sei unter den zugrundeliegenden Rahmenbedingungen nicht wirtschaftlich zu betreiben. Deshalb setzte der Landkreis für den Betrieb der Arena im Anschluss auf einen Lüneburger Veranstalter.

Die Baukosten schnellten unterdessen in die Höhe. Innerhalb von knapp drei Jahren haben sich die Baukosten von zunächst 10,2 Mio. Euro im April 2017 bis zum Baubeginn im Januar 2019 auf knapp 20 Mio. Euro verdoppelt. Nur zwei Monate später war sogar schon von bis zu 25,8 Mio. Euro die Rede. Zu dem Zeitpunkt waren allerdings bereits Aufträge in Höhe von 10,2 Mio. Euro vergeben worden, sodass ein Abrücken von dem Bauvorhaben nur mit einem millionenschweren Verlust möglich gewesen wäre. Um weitere Kostensteigerungen zu verhindern, forderte der Bund der Steuerzahler eine umfassende Aufarbeitung der Hintergründe und regte auch eine Prüfung durch das Niedersächsische Innenministerium an. Das Ministerium folgte der BdSt-Empfehlung und bat den Landkreis im April 2019 um Stellungnahme in der Angelegenheit. Zusätzlich nahm

das Rechnungsprüfungsamt des Landkreises die Vorgänge rund um die Arena genauer unter die Lupe.

Die Liste der dabei aufgedeckten Versäumnisse ist lang: Mangelnde Fachkompetenz der Projektleitung, verbunden mit zu wenig Personal und selbstaufgelegtem Zeitdruck, schlechte Kommunikation und Intransparenz hatten zu dem Arena-Chaos geführt. Demnach fehlte schon von Anfang an eine Präzisierung des gewünschten Leistungsumfangs sowie der technischen Anforderungen an die Arena, weshalb die Planungsunterlagen lückenhaft waren. Fehlerhafte Ausschreibungen sowie ein Verzicht auf Vergleichsangebote taten ihr Übriges. Wer behauptet, der Landkreis habe einfach mal drauflosgebaut, dürfte nicht falsch liegen. Nur ein kurioses Beispiel dafür: Bis heute gibt es kein belastbares Verkehrskonzept für die Arena. Dabei verfügt sie über nur rund 270 Parkplätze. Völlig unklar ist also, wie die bis zu 3.500 Arena-Besucher zu den Veranstaltungen an- und abreisen sollen. Am 30. August 2019 beschloss der Kreistag trotz Kostenexplosion am Bau der Arena festzuhalten. Vermutlich weil auch ein Arena-Ausstieg wegen Schadensersatzforderungen seitens der Bauunternehmen und des designierten Betreibers Kosten von über 10 Mio. Euro nach sich gezogen hätte.

Der Bund der Steuerzahler fordert:

Bei der Arena wurde eine Reihe häufiger Fehler beim öffentlichen Bauen begangen. Der Landkreis Lüneburg muss schnellstmöglich die nötigen strukturellen und personellen Konsequenzen aus dem Versagen auf der Arena-Baustelle ziehen.

40 Sekunden auf dem Superradweg *Gerade einmal 40 Sekunden dauert die Fahrt auf dem 430.000 Euro teuren Radweg*



Bei der Neugestaltung eines 165 m langen Radwegabschnitts am Heger-Tor-Wall betrat die Stadt Osnabrück im Sommer 2018 bauplanerisches Neuland: Statt dem in Deutschland gültigen technischen Regelwerk für den Bau von Radverkehrsanlagen zu folgen, baute die Stadt eine „Protected Bike Lane“ nach Kopenhagener Vorbild. Mit teuren Folgen für die Steuerzahler.

Osnabrück. Für die Gestaltung des rund 165 m langen Radwegs konnte der Osnabrücker Stadtrat im Februar 2018 aus zwei Varianten wählen: Die erste Variante („ERA+“) basierte auf den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen für den Bau von Radverkehrsanlagen, also auf einem bundesweit etablierten Standardmaß. Neben der Verbreiterung auf 2 m sah der Entwurf auch einen 50 cm breiten Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn vor. Geschätzte Kosten: 180.000 Euro.

Bei der zweiten Variante handelte es sich um eine „Protected Bike Lane“ nach Kopenhagener Vorbild. Diese in Deutschland weitgehend unerprobte Radverkehrsführung besteht aus einem 3 bis 3,25 m breiten, baulich deutlich von der Autofahrbahn abgetrennten Asphalttradbeweg. Diese Ausgestaltung, die den Radfahrern ein ganz besonderes Sicherheitsgefühl vermitteln soll, hat allerdings auch ihren Preis: Schätzungsweise 275.000 Euro sollte der Bau der „Protected Bike Lane“ kosten. Der Stadtrat war bereit, den Mehraufwand von 95.000 Euro für diese „besonders hochwertige Form der Radführung“ zu stemmen. Die Arbeiten erfolgten während der Sommerferien. Im August 2018 rollten die ersten Fahrräder über den neuen Superradweg.

Erst ein halbes Jahr nach der Eröffnung, im März 2019, informierte die Verwaltung den Stadtrat beiläufig, dass die Baukosten der „Bike Lane“ die ursprüngliche Schätzung wohl deutlich überstiegen hätten. Der Bund der Steuerzahler wollte es genau wissen und hakte bei der Stadt nach: Ganze 430.000 Euro hat die 165 m lange „Bike Lane“ gekostet – satte 2.600 Euro pro Meter! Die Standardvariante wäre trotz Sicherheitsaufschlag für weniger als die Hälfte zu haben gewesen.

Die Stadt verwies auf den „Projektcharakter des Vorhabens“. Dabei war man die Sache wohl einfach zu überhastet angegangen. Zu Beginn des Projekts lagen weder Bodengutachten noch ein Verkehrskonzept vor, sodass Planungs- und Baukontrollleistungen extern eingekauft werden mussten. Einzelne Kostenbausteine wurden in der Schätzung vollständig vergessen, und wegen des zu engen Zeitplans fielen die Angebote der Bauunternehmen deutlich höher aus als ursprünglich kalkuliert.

Der Bund der Steuerzahler fordert:

Beim nötigen Ausbau des Radwegenetzes sollten sich die Städte am gültigen Stand der Technik orientieren und auf teure Alleingänge verzichten. Zudem sollte über Projekte erst abgestimmt werden, wenn die Planungen ausgereift sind und realistische Kostenschätzungen vorliegen.

Hafenbauprojekt liegt seit Jahren auf Eis *Der Traum vom neuen Hafenterminal hat zu viele Steuer-Euro verschlungen*



Der Weg zum Offshore-Terminal Bremerhaven war von Anfang an steinig. Zuerst fanden sich keine privaten Investoren. Dann, als der Bremer Senat eine öffentliche Finanzierung beschlossen hatte, erwirkten Umweltschützer einen bis heute andauernden Baustopp. Da sich inzwischen ein anderer deutscher Offshore-Standort etablieren konnte, drohen alle bisher aufgewandten Bremerischen Gelder verloren zu sein.

Bremerhaven. Als der Bremer Senat vor fast zehn Jahren beschloss, ein Konzept zur Realisierung des Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB) unter Beteiligung privater Investoren erarbeiten zu lassen, befand sich die Windkraftbranche in ihrer Blütezeit. Vom OTB aus sollten die bis zu 1.000 t schweren und 60 m langen Bauteile zu den Offshore-Windparks vor Europas Küsten transportiert werden. Laut Wirtschaftsförderung sei der OTB mit seiner 25 ha großen Logistikfläche der Schlüssel zur Ansiedlung weiterer Offshore-Firmen. In den nächsten Jahrzehnten sei hier mit 7.000 bis 14.000 neuen Arbeitsplätzen zu rechnen. Den erhofften Privatinvestor fand man allerdings nicht. Doch anstatt dies als Indiz auf eine überzogene Erwartungshaltung zu begreifen, beschloss der Bremer Senat im Dezember 2012, das 180-Millionen-Projekt aus Steuermitteln zu stemmen – und das trotz angespannter Finanzlage. Der entsprechende Planfeststellungsbeschluss wurde Ende 2015 erlassen.

Gebaut werden durfte trotzdem nicht. Umweltschützer hatten geklagt und im Mai 2016 gerichtlich einen Baustopp erwirkt. Der OTB-Standort im „Blexer Bogen“ der Unterweser liegt in einem speziellen europäischen Naturschutzgebiet (FFH-Gebiet): Dort dürfen Bauprojekte nur zugelassen werden, wenn „zwingende Gründe des öffentlichen Interesses“ vorliegen. Die zwischenzeitlichen Entwicklungen nährten jedoch zunehmend Zweifel an der Notwendigkeit des OTB. Der Gesetzgeber hatte das Ausbauziel für Offshore-Windkraftanlagen inzwischen massiv gesenkt, weshalb insgesamt weniger Windkraftanlagen gebaut und verschifft werden würden. Zudem hatte ein großer deutscher In-

dustriekonzern bereits entschieden, seine Offshoreanlagen-Fabrik im niedersächsischen Cuxhaven anzusiedeln, und nicht, wie von den OTB-Planern erhofft, in Bremerhaven. Der Bund der Steuerzahler konfrontierte die Hansestadt mit dieser Entwicklung, doch diese hielt an früheren Prognosen fest: Der OTB werde „einen wichtigen Beitrag zur Überwindung des Strukturwandels in Bremerhaven leisten“.

Die Gerichte sahen das anders und bestätigten den Baustopp von 2016 mehrfach, zuletzt im Februar 2019. Zwar räumt man Bremen weiterhin die Möglichkeit ein, die Notwendigkeit des OTB zu belegen, jedoch sieht es nicht danach aus, als würde dies gelingen. Auch die neue rot-grün-rote Landesregierung nimmt bereits Abstand von dem Projekt. Sie plant, die für das Terminal veranschlagten Haushaltsmittel anderweitig zu investieren. Die rund 31 Mio. Euro Steuergelder, die das Land Bremen u. a. für Planung, Konzessionsverfahren, verschiedene Gutachten, eine Probe-Rammung sowie die Kampfmittelsuche im betroffenen Areal bereits ausgegeben hat, drohen damit jedoch verloren zu sein. Skurril: Ein Teil dieser Gelder wurde für den Ausgleich von Umweltschäden aufgewendet, zu denen es bei einem Bauverzicht aber niemals kommen wird. Gleiches gilt für die Entschädigung eines Flugsportvereins, der mehrere Millionen Euro Entschädigung für die Aufgabe seines Standorts am Flugplatz Bremerhaven-Lüneort erhalten hatte.

Der Bund der Steuerzahler meint:

Nach derzeitiger politischer Lage wird der OTB nicht mehr realisiert werden. Das ist ärgerlich, weil das chronisch klamme Bremen die bereits verausgabten 31 Mio. Euro für andere Projekte gut hätte gebrauchen können.

Zwei Türme zum Preis von einem! *Sanierung der Türme voraussichtlich günstiger als Neubau*



Seit drei Jahren sind zwei Aussichtstürme der Stadt Georgsmarienhütte wegen Zweifeln an ihrer Verkehrssicherheit gesperrt. Der Handlungsbedarf war der Stadt zwar schon früher bekannt, doch statt die Türme kurzfristig und günstig zu sanieren, erlag man kostspieligen Neubaufantasien, die durch die Aussicht auf Fördergelder befeuert wurden. Nun sind diese übersteuerten Pläne endlich vom Tisch.

Georgsmarienhütte. 1975 wurden der Hermannsturm auf dem Dörenberg und der baugleiche Varusturm auf dem Lammersbrink gebaut. Vier Jahrzehnte lang konnten Besucher von dort über den Schauplatz der „Schlacht im Teutoburger Wald“ blicken, bei der sich 9 n. Chr. die Namensgeber der beiden Türme, Hermann und Varus, gegenüberstanden. Doch im Oktober 2016 mussten beide Türme wegen Sicherheitsmängeln gesperrt werden.

Die Stadtverwaltung hatte schon 2011 die Sanierung der beiden Türme empfohlen. Dies lehnte die Politik allerdings ab und schob das Thema auf die lange Bank. Erst mit der Sperrung landete das Problem im Dezember 2016 wieder auf der Agenda. Der Zustand der Türme hatte sich zwischenzeitlich weiter verschlechtert, weshalb die Sanierung mindestens so viel kosten sollte wie ein einfacher Stahlneubau, der angeblich schon für 140.000 Euro je Turm zu realisieren gewesen wäre. Auf die Erstellung eines detaillierten Sanierungsgutachtens verzichtete die Stadt daher „aus wirtschaftlichen Gründen“ und trieb die Ersatzbauplanungen voran. Dabei rückte wegen der Landesgartenschau 2018 im benachbarten Bad Iburg der Hermannsturm in den Mittelpunkt, da man von dort aus das Areal der Gartenschau überblicken konnte. Der Varusturm war ganz aus dem Spiel.

Im Juni 2017 wurde ein Ingenieurbüro mit der Entwurfsplanung für den Hermannsturm beauftragt, der maximal 400.000 Euro kosten durfte. Zur Erinnerung: Die Sanierungslösung hatte man bereits wegen der geschätzten Kosten von 140.000 Euro verworfen. Grund genug für den Bund der Steuerzahler, nachzuhaken.

Es stellte sich heraus, dass die Stadt mit dem teuren Neubau gleich mehrere Förder­töpfe anzapfen wollte, um ihren Eigenanteil bei Erfolg auf 100.000 Euro zu begrenzen. Entsprechende Anträge wurden im September 2017 gestellt. Das Warten auf die Förder­zusage sollte sich allerdings zu einer Geduldsprobe entwickeln.

Selbst im September 2018, also ein ganzes Jahr später, lag noch kein Förderbescheid vor. Die Landesgartenschau, zu der der Turm hatte fertig sein sollen, war bereits in vollem Gange. Auch deshalb verlangte der BdSt, das Neubaufvorhaben endlich zu be­graben und die zu früh verworfene Sanierungslösung wieder in den Blick zu nehmen. Einige Ratspolitiker und Fachkundige teilten diese Meinung, sodass es gelang, noch im selben Monat einen einstimmigen Ratsbeschluss für die Sanierung beider Türme zu erwirken.

Der Bund der Steuerzahler meint:

Der Fall zeigt, welche Fehlanreize sogenannte Mischfinanzierungen setzen, bei denen Förder­gelder vermeintlich vom Himmel fallen. Dabei wird allzu schnell vergessen, dass sich diese Töpfe ebenso aus Steuergeldern speisen wie die Haushalte der beantragen­den Kommunen. Der Zeitverlust im geschilderten Fall ist ärgerlich – insbesondere wäh­rend einer Phase stark steigender Baukosten. Es zeigt sich aber, dass es sich lohnt, für kostengünstige Lösungen zu kämpfen.