



Schwarzbuch 2024/2025 – Fälle aus Nordrhein-Westfalen

Aachen: Telefonverträge von anno dazumal (Teure Fehler, S. 117)

Die Stadt Aachen wurde laut Aachener Zeitung 2022 vom städtischen Rechnungsprüfungsamt gerügt, weil sie seit 2004 mit alten Verträgen telefoniert. Trotz dieser Rüge schaffte es die Stadt bis Oktober 2023 nicht, die Telefonie neu auszuschreiben. Als Grund dafür gab sie auf BdSt-Anfrage u. a. Personalmangel an.

Aachen (NRW). Die Stadt Aachen reagierte nicht auf die sinkenden Preise im Telekommunikationsbereich und nutzte über Jahre hinweg alte teure Telefonverträge, ohne Alternativen in Betracht zu ziehen. Einen entsprechenden Bericht der Rechnungsprüfer hält die Stadt unter Verschluss, bestätigte aber dem Bund der Steuerzahler Ende 2023, dass sie ihre Telefonie seit Jahren nicht komplett ausgeschrieben hat. Als Grund dafür gab sie – neben Personalmangel – die Komplexität der Telefondienstleistung an. Schließlich sei auch die Hardware – also Telefonapparate etc. – zu beachten.

Laut Stadt wird es auch komplizierter durch „die regelmäßige Auslandstelefonie ins Dreiländereck und zum Beispiel auch durch Rufumleitungen für im Ausland wohnende Mitarbeitende“. Deshalb läge „der wirtschaftliche Vorteil jedenfalls nicht ohne weiteres auf der Hand. Letztlich kann demzufolge auch kein Schaden erkannt, geschweige denn beziffert werden“, so die Stadt am 13.10.2023 in einer Antwort an den BdSt. Zu den bestehenden Verträgen selbst machte die Stadt keine konkreten Angaben. Viele Details würden aktuell für die anstehenden Ausschreibungen erhoben. Auch aus Verfahrensgründen könne man keine exakte Aufschlüsselung geben. Die Stadt teilte mit, dass „wir die Dienstleistungen und Telefonbereitstellungen als sogenannte ‚Produktleistungen‘ beziehen. Dies bedeutet, dass wir Telefonanschlüsse, aber auch Telefonanlagen etc. als komplettes Dienstleistungspaket beziehen“. Immerhin bezifferte die Stadt mehr als 5.500 Nebenstellen bzw. Telefonieports.

Die Stadt räumte ein, dass die Roaminggebühren im Mobilfunk abgeschafft worden seien, im Festnetz sei dies aber nicht der Fall. Für Aachen als Stadt im Dreiländereck seien diese Telefonate jedoch relevant und damit kostenwirksam. Bei diesem Argument dürften sich Ältere noch an ihre Telefonverträge mit der Post erinnern. Damals waren Auslandstelefonate sehr teuer. Kosten, die aus Sicht des BdSt über Flatrates in einzelne Länder oder eine Telefonie via Internet verhältnismäßig preiswert sein können. Wenn man denn will. Dass die Stadt die konkreten wirtschaftlichen Folgen ihres jahrelangen Nichtstuns nicht beziffern kann, ist nachvollziehbar. Aber der Versuch, den Steuerzahlern einzureden, dass es vielleicht gar keinen Schaden gab, ist ärgerlich.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Es sollte für jede Kommune selbstverständlich sein, ihre Telefonie regelmäßig auf Wirtschaftlichkeit zu prüfen. Das mag aufwendig sein, doch jeder Euro, der dauerhaft gespart wird, verringert ein Haushaltsloch oder vermeidet Steuererhöhungen.

Bielefeld radelt, singt und zahlt (Teure Imagepflege, S. 132)

Gut gedacht, teuer gemacht: Die Stadt Bielefeld will mehr Menschen aufs Fahrrad bringen und hat dazu die Kampagne „Bielefeld ... fährt Rad!“ gestartet. Die Kosten für ein Musikvideo und für die Premierenfeier dazu haben jedoch für Unruhe in der Stadt gesorgt.

Bielefeld (NRW). Die Stadt Bielefeld will, dass mehr Menschen das Auto stehen lassen und stattdessen Fahrrad fahren. Lust darauf soll ein Musikvideo machen. Viele Bürgerinnen und Bürger haben sich für das Video auf ihre Räder geschwungen und singend diese Fortbewegungsart gelobt. 45.000 Euro hat der Videodreh gekostet, 10.000 Euro das zugehörige Konzept, gut 55.000 Euro die Premierenfeier. Diese Kosten empörten viele Bielefelder und sorgten auch in der Lokalpolitik für Kritik.

Kritisch war auch die Berichterstattung der örtlichen Zeitungen: Das Geld sei in eine fahrradfreundliche Stadt mit attraktiven Radwegen besser investiert, so ein Kommentar. Die gesamte Kampagne läuft über zwei Jahre und verfügt über ein Budget von 160.000 Euro für externe Agenturleistungen und 300.000 Euro für Marketing, Information und Kommunikation, u. a. auch im Zusammenhang mit Infrastrukturmaßnahmen. „Bielefeld ... fährt Rad!“ soll als Marke sichtbar werden und für Aufmerksamkeit sorgen, um für das Radfahren zu werben. Das Musikvideo ist dabei das Hauptprojekt der Kampagne, das das Land Nordrhein Westfalen mit 37.400 Euro fördert. Und die Premierenfeier habe man

veranstaltet, um den Darstellern und Statisten in dem Video „die gebührende Würdigung für ihre kostenlose Mitwirkung“ zu geben, so die Stadt Bielefeld. Auch „Akteure aus dem Bereich der Mobilität“ und Vertreter der Politik waren als Multiplikatoren eingeladen. Dieses Dankeschön kostet noch einmal so viel wie der Marketingfilm selbst.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Die beste Werbung fürs Radfahren sind gut ausgebaute Radwege, brauchbare Fahrradständer und ggf. Lademöglichkeiten für E-Bikes. Hier sollten die Städte investieren.

Burscheid: Aus für die Aussichtsplattform (Erfolge, S. 176)

Bund der Steuerzahler NRW hatte fragwürdige Aussichtsplattform in Burscheid mehrfach kritisiert – mit Erfolg!

Burscheid (NRW). Im Schwarzbuch 2022 berichtete der Bund der Steuerzahler NRW kritisch über die Stadt Burscheid, die mit einer 100 qm großen Aussichtsplattform und einer neuen Rampe Radfahrerinnen und Radfahrer in die Innenstadt locken wollte. Jetzt steht endgültig fest: Die Aussichtsplattform wird nicht gebaut.

„Durch die Rampe im Zusammenspiel mit der neuen Plattform soll die Burscheider Innenstadt auch optisch reizvoll inszeniert werden, damit Radfahrer, Wanderer, Reisende für eine Rast oder einen Aufenthalt in die Innenstadt gelockt werden und somit zur Stärkung und Belebung beitragen“, erklärte die Stadt Burscheid.

Die kleine Stadt liegt oberhalb der viel befahrenen Balkantrasse; schnell ist man an Burscheid vorbeigeradelt. Für Aussichtsplattform und Rampe waren zusammen ca. 814.000 Euro Städtebaufördermittel bewilligt worden. Die Rampe als direkte Anbindung an die Burscheider Innenstadt ist mittlerweile fertiggestellt, obwohl zumutbare Alternativrouten zur Verfügung stehen. Für die Aussichtsplattform sollte die Brücke auf der Hauptstraße platzartig erweitert werden, um sie eventuell gastronomisch nutzen zu können. Der Bund der Steuerzahler NRW hatte die Pläne mehrfach kritisiert: Weder gab es ein Nutzungskonzept noch Gastronomen, die dort Gäste bewirten wollten. In den vergangenen zwei Jahren war die Aussichtsplattform erst einmal zurückgestellt worden; nur ein Bieter hatte ein Angebot abgegeben, das mit 502.000 Euro ca. 60 Prozent über den vorkalkulierten Baukosten von rd. 330.000 Euro gelegen hatte. Doch die Rampe allein kostete schließlich rd. 661.000 Euro – und mit den 153.000 Euro Restmitteln hätte die Stadt wohl keine Plattform finanzieren können.

Ärgerlich ist, dass bereits Geld für Vorarbeiten für die Plattform ausgegeben worden ist. Da Plattform und Rampe eine statische Einheit sein sollten, mussten einige Bauteile entsprechend der zu erwartenden Lasten konzipiert werden. Die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 63.000 Euro. Hinzu kommen Planungskosten für die Plattform von ca. 51.000 Euro. Da das Projekt nun nicht umgesetzt wird, gehen diese Kosten zu Lasten der Stadt, so die Stadt Burscheid. Positiv ist aber: Die Einsparungen von 153.000 Euro werden nun für andere städtische Projekte verwendet.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Gut, dass sich Burscheid endgültig von dieser überflüssigen Aussichtsplattform verabschiedet hat und nicht noch weiteres städtisches Geld dafür investiert.

Düsseldorf: Den Letzten beißen die Polizeihunde (Nachlese, S. 165)

Die Sanierung dauert länger als erwartet und wird zum wiederholten Male teurer als geplant: Die Rede ist vom Düsseldorfer Polizeipräsidium.

Düsseldorf (NRW). Vor neun Jahren begannen die Arbeiten zur Erweiterung und Sanierung des Polizeipräsidiums in Düsseldorf; Neubau und Tiefgarage waren 2020 fertig. Die Sanierung des Altgebäudes aus dem Jahr 1933 sollte, bereits nach verlängerter Bauzeit, 2023 abgeschlossen sein, jetzt wird es vermutlich 2025. Auch die Kosten haben sich anders entwickelt als geplant. Ursprünglich kalkulierte der zuständige Bau- und Liegenschaftsbetrieb des Landes Nordrhein-Westfalen (BLB) Kosten in Höhe von knapp 94 Mio. Euro. Die Bauzeitverzögerung aufgrund einer Vergabebeschwerde eines Rohbauunternehmens führte jedoch zu Mehrkosten. Dann stellte sich der Baugrund schlechter als gedacht heraus, das Bausoll wurde erweitert, die Risikoeinschätzung neu justiert und die Baunebenkosten stiegen. Der erste Nachtrag belief sich auf gut 56 Mio. Euro, ein paar Monate später waren es fast 64 Mio. Euro – und so kletterten die Kosten auf rund 157 Mio. Euro. Damit war aber das Ende der Fahnenstange noch nicht erreicht: Im Altbau wurde Asbest gefunden, die Baupreise stiegen, es gab Planänderungen wie zusätzliche Elektro-Ladestationen, dazu die Pandemie und der Krieg in der Ukraine – lauter Gründe für längere Bauzeiten und höhere Kosten. Ende 2022 beliefen sie sich bereits auf 207 Mio. Euro. Und weitere Kosten fallen für die Gebäude in der Stadt an, die die Polizei während der Bauarbeiten nutzen muss.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Den Letzten beißen bekanntlich die Hunde – in diesem Fall die Polizeihunde den Steuerzahler.

Duisburg: „So-da-Terminals“ für 60 Mio. Euro (Staatliche Wirtschaftsflops, S. 140)

Im Jahr 2006 bestellte die Deutsche Bahn zwei Terminals für den Güterumschlag im Duisburger Binnenhafen, nach dem Bau begann 2016 dann der Probebetrieb. Kostenpunkt bis dahin: rd. 60 Mio. Euro. Auf den wirtschaftlichen Betrieb der Anlage müssen die Steuerzahler allerdings immer noch warten – die Terminals stehen im Wesentlichen nur „so da“.

Duisburg (NRW). 2006 bestellte die Bahntochter Railion/Intermodal (später DB Cargo) von der DB Netz AG in Duisburg zwei neue Terminals als Schiene-Schiene-Umschlaganlage mit Straßenanbindung. Auf die 2006 ebenfalls mitbestellte Straßenanbindung verzichtete man später jedoch wegen der Finanzkrise 2008. Das war ein Fehler, denn später stellte sich heraus, dass solche Terminals ohne Straßenanbindung nicht gefragt sind. So musste nachträglich doch noch eine Straße geplant und gebaut werden.

Ende 2016 startete der Probebetrieb des „DUSS-Terminal Duisburg KV-Hub Rhein-Ruhr“ für den Schiene-Schiene-Verkehr. Die Kosten für die Terminals lagen bei rd. 60 Mio. Euro. Der Mutterkonzern, die Deutsche Bahn (DB), gehört zu 100 Prozent der Bundesrepublik Deutschland. Und somit bezahlen unter dem Strich die Steuerzahler eine 60-Mio.-Euro-Investition, die auf ihren Einsatz warten muss. 2021 erfuhr der Bund der Steuerzahler NRW von einer Bahnsprecherin: „Im Terminal Duisburg ist im fertigen Zustand sowohl ein Schiene-Schiene- als auch ein Schiene-Straße-Umschlag möglich. Mitte 2023 ist das Schwarzbuch 2024/25 Staatliche Wirtschaftsflops 141 Terminal über die sogenannte innere Verbindungsstraße (über das Hafengelände) mit Lkw erreichbar.“

Mitte 2023 wollte der BdSt wissen, ob der Betrieb über den Probebetrieb hinausgekommen sei. Doch die Bahnsprecherin hatte gewechselt und aus einem bis dahin zwar peinlichen, aber transparenten Umgang mit der Misere wurde schließlich nur noch eine Phrasendrescherei ohne konkrete Antworten mit der Nachfolgerin. Diese Intransparenz kritisierte der BdSt – und erfuhr erst bei einer Hafenführung von einem hochrangigen Mitarbeiter des Duisburger Hafens, dass bei den Terminals erst 2024 Güter umgeschlagen werden sollen. Im Mai 2024 hieß es von der neuen Bahnsprecherin: „Das Terminal ist nicht vollumfänglich in Betrieb, weil der straßenseitige Zugang voraussichtlich erst im Herbst 2024 in Betrieb genommen wird. Daher können wir aktuell zur Auslastungsquote [...] keine Aussage treffen. [...] Der Bau der innerbetrieblichen Verbindungsstraße [...] ist in vollem Gange und befindet sich aktuell in der Fertigstellung. Die Inbetriebnahme ist für Herbst 2024 geplant.“ 2023 hatte die Bahn noch geschrieben, dass sie im ersten Betriebsjahr mit einer Auslastung von 35 Prozent rechne. Nicht gerade viel, meinen wir.

Im Mai 2024 konnte sie für 2025 keine Aussage zur Auslastung treffen und verwies auf den „Abschluss der Anmeldeverfahren im letzten Quartal 2024“. Acht Jahre nach dem Beginn des Probebetriebs warten die 60-Mio.-Euro-Terminals also noch immer auf einen wirtschaftlichen Betrieb. Für die Steuerzahler wird es derweil noch teurer: Die Kosten für die Straßenanbindung kommen nämlich dazu. Ihre Höhe, so die Bahn, könne sie erst nach Fertigstellung beziffern. Auch die jährlichen Betriebskosten für die Terminals gehen zu Lasten des Steuerzahlers. Wie viel das ist, sagte die Bahn bisher nicht.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

... 60 Mio. Euro plus ein dickes X für zwei Terminals, die auch 18 Jahre nach der Bestellung nicht in den ordentlichen Betrieb gegangen sind. Und mit ihrem Hinhalten und ihrer Heimlichtuerei verweigert die Bahn zudem den transparenten Umgang mit dem ihr anvertrauten Steuergeld.

Duisburg: Kuss für Dornröschen (Nachlese, S. 169)

Der Weg zur Vermarktung des Grundstücks „Am alten Holzhafen“ in Duisburg war lang und steinig. Doch es sieht so aus, als habe die Stadt mit der Stufenpromenade endlich die Kurve gekriegt. Duisburg (NRW). Die Stufenpromenade im Duisburger Innenhafen hat eine lange Geschichte. Die Promenade sollte zum Abschluss die Umgestaltung des Innenhafens krönen – dann aber wurde ihr Bau vorgezogen, um Fördermittel nicht verfallen zu lassen. Das sichelförmige „Eurogate“ nach Plänen des Star-Architekten Norman Foster, das sich an diese Stufenpromenade anschließen sollte, fand jedoch keine Investoren und wurde daher nie gebaut. So fiel die Stufenpromenade in einen jahrzehntelangen Dornröschenschlaf. Nutzen konnten die Stadt und ihre Bürger sie nicht, weil dem Bauwerk ohne anschließendes Gebäude die Rückseite fehlte und es daher eine Baustelle geblieben war. Doch sie verschlang Geld: 500.000 Euro musste die Stadt allein dafür investieren, den Betonklotz wetterfest zu machen.

2016 wollten die Projektentwickler „Die Developer“ die Stufenpromenade wachküssen. „The Curve“ nannten sie das Gebäude, das sich schwungvoll um die Treppe ziehen und Wohnungen, Büros und Gastronomie beherbergen sollte. Es stellte sich jedoch heraus, dass der Boden hinter der Stufenpromenade nicht tragfähig war. Viele Monate, Bohrungen und Stützpfeiler später gaben „Die Developer“ auf. Dornröschen schlief weiter.

Im November 2023 verkaufte die Stadt das Grundstück hinter der Stufenpromenade an einen Investor. Geplant ist, sechs Gebäude zu bauen – für Verwaltung, Hotels, Büros und Gastronomie. Über den

Baustart kann die Stadt „keine Angaben machen“, doch im Sommer 2031 sollen die Gebäude fertig sein. Ob das Grundstück die Stadt und damit die Duisburger Steuerzahler noch weiter finanziell belasten wird? Dazu sagte die Stadt bislang nichts: „Keine Auskünfte aus Verträgen.“ Bestätigt sind jedoch folgende Zahlen: 12,3 Mio. Euro hat die Stadt Duisburg für die vergeblichen Versuche bezahlt, das Grundstück mit „The Curve“ zu beleben. Der städtische Eigenanteil an dem Bau und dem Unterhalt der Stufenpromenade sowie an Unterhalt und Vermarktung des Grundstücks beläuft sich über die Jahre auf weitere drei Mio. Euro.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Wenn Dornröschen 2031 tatsächlich die Augen aufschlagen sollte, ist viel Wasser den Rhein hinuntergeflossen und viel Steuergeld im wabbeligen Untergrund im Duisburger Innenhafen versunken.

Essen: Ein „goldener Spazierstock“ (Teure Diener, S. 63)

Ein Vorstandsmitglied des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) verlässt vorzeitig seinen Posten. Sein Vertrag läuft jedoch noch bis Ende Dezember 2027. Wie viel Prozent seines Jahresgehalts von 246.000 Euro er bis Vertragsende bekommt, ob er eine Abfindung und Boni erhält oder ob er den Dienstwagen weiter nutzen darf – zu all diesen Fragen schweigt der VRR.

Essen (NRW). Im März 2024 berichteten die „Rheinische Post“ und die „Welt“, dass sich der VRR überraschend von einem Vorstandsmitglied trennt. Laut vertraulichen Quellen auch dieser Zeitungen sind persönliche Verfehlungen der Grund. Die Juristen des VRR seien aber zu dem Schluss gekommen, dass die Vorgänge keine Kündigung des noch 3,5 Jahre laufenden Vertrags erlauben würden. Die Trennung sei jedoch unvermeidbar, weil die CDU-Fraktion in den VRR-Aufsichtsgremien darauf bestünde. Der Anwalt des Vorstandsmitglieds hätte eine Trennung im gegenseitigen Einvernehmen vorgeschlagen. Es zeichne sich ab, dass das Vorstandsmitglied rund 90 Prozent seines Gehalts weiter erhalten werde.

Auf Anfrage des Bundes der Steuerzahler bestätigte der VRR, dass das Vorstandsmitglied seinen Posten zum 31.3.2024 niedergelegt hat. Weitere Details aus Arbeitsverträgen und internen Beschlussvorlagen würden jedoch nicht kommentiert. Darüber hinaus handele es sich um personenbezogene Daten, die nicht an Dritte weitergegeben werden. Der VRR bedauere, dass Personalinformationen aus internen Gesprächen und Gremiensitzungen in die Öffentlichkeit gelangt seien.

Eine einfache Personalangelegenheit, die man lediglich mit drei dürren Sätzen aus der Welt schaffen kann, sieht der BdSt in diesem Fall allerdings nicht. Das Vorstandsmitglied wird seit seinem Amtsantritt 2014 aus öffentlichen Mitteln bezahlt – und zwar fürstlich: So geht aus dem Gesamtabschluss für 2022 hervor, dass das Vorstandsmitglied 246.000 Euro jährlich erhält. Stimmen die Berichte in der Presse, kämen in den 3,5 Jahren bis zum Vertragsende also Ausgaben von gut 700.000 Euro zusammen, ohne dass dem eine Leistung gegenübersteht. Kein Einzelfall: Immer wieder kommt es vor, dass Führungskräfte der öffentlichen Hand auf Kosten der Steuerzahler vor Vertragsablauf entlassen werden.

Die Steuerzahler haben ein Recht darauf zu erfahren, was dieser vorzeitige Abgang kostet, zumal davon auszugehen ist, dass über kurz oder lang auf diesem Posten parallel ein Nachfolger finanziert werden muss. Mangelnde Transparenz sehen wir auch bei den Fragen, ob die Trennung beim VRR juristisch geprüft wurde, ob sie aus nachvollziehbaren Gründen erfolgte oder ob politische Ränkespiele dahinterstecken.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Das berechnete öffentliche Interesse an der Verwendung öffentlicher Mittel scheint dem VRR keinen Cent wert zu sein. Zudem wird bei so viel Heimlichtuerei eine sachgerechte und kritische Berichterstattung von Journalisten unmöglich gemacht. Letztlich wird mit journalistischer Recherche Steuergeldverschwendung aufgedeckt – hier aber wird die Recherche verhindert. Der BdSt hat sich immer auch für Transparenz von Haushaltsplänen etc. eingesetzt.

Hamm: Teurer Brückenschlag (Brücken, Straßen & Verkehr, S. 46)

Der Neubau einer Brücke über den See im Selbachpark in Hamm wird fast doppelt so teuer wie geplant. Notwendig ist die Brücke an dieser Stelle nicht. Trotz schwieriger Haushaltslage war das für Politik und Verwaltung kein Grund, das Projekt zu stoppen.

Hamm (NRW). Rund um den Selbachpark in Hamm-Pelkum gibt es ein vielfältiges Freizeitangebot mit Freibad, Fußballplatz, Spielplatz, Reit- und Tennisanlagen und vielem mehr. 1975 wurde der Selbachpark eröffnet. Und seit 1977 überspannte an einer Engstelle des Sees eine Brücke gut fünf Meter Wasserfläche. Doch dann wurde diese Brücke marode und war mit Unterhaltungsmaßnahmen nicht mehr zu retten. Im Juni 2021 beschloss die Bezirksvertretung Pelkum daher einen Neubau; die Kosten wurden auf 350.000 Euro geschätzt.

Mittlerweile sind sie auf 666.000 Euro explodiert. „Die Kostensteigerung resultiert aus den überdurchschnittlich gestiegenen Kosten für Baumaterialien und Lohnsteigerungen/Inflation der letzten zwei

Jahre“, erklärte die Stadt Hamm. Viel Geld für eine Brücke über einen See, der in zehn Minuten zu umrunden ist.

Notwendig ist die Brücke im Selbachpark allerdings nicht. In erster Linie dient sie der Verschönerung des Parks und als Abkürzung für alle, denen die Runde um den ganzen See zu viel ist. Trotz der enormen Mehrkosten stellte die Stadt den Neubau der Brücke nicht infrage, obwohl die Haushaltslage von Hamm gar nicht gut aussieht: Der Haushalt ist durch hohe Defizite und eine hohe Verschuldung geprägt. Die Stadt beruft sich auf den gültigen Baubeschluss. Viele Lokalpolitiker forderten in den örtlichen Medien für die Zukunft allerdings eine „Stopptaste“ ab einer gewissen Preissteigerung. Bei der Brücke im Selbachpark ist es dafür bereits zu spät: Mitte Mai 2024 wurde sie offiziell eröffnet.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Eine Kommune mit schwieriger Haushaltslage wie Hamm sollte sparen. Die nicht notwendige Brücke im Selbachpark wäre eine gute Gelegenheit gewesen.

Hünxe: Gar nicht bombig (Teure Fehler, S. 123)

Beim Bau einer Anlage zur Beseitigung von Kampfstoffen in Hünxe lief vieles schief: Sie wurde viel teurer und später fertig als geplant, funktioniert bis heute nicht richtig und kostet weiterhin Steuergeld. Hünxe (NRW). Seit 1957 betreibt das Land NRW einen Munitionszerlegebetrieb in Hünxe. Dort werden hauptsächlich Fundmunition und Bomben aus den beiden Weltkriegen vernichtet. Nach gutachterlichen Empfehlungen wurde in den Munitionszerlegebetrieb eine neuartige thermische Entsorgungsanlage (TEA) gebaut, die das Rauchgas reinigt, bevor es in die Außenluft gelangt. Im Jahr 2005 sollte die Anlage in Betrieb gehen und knapp 15 Mio. Euro kosten. Doch vieles lief schief. Die Anlage kostete schließlich fast 21 Mio. Euro, ging viel später an den Start – und funktioniert bis heute nur mäßig. „Bei der Modernisierung des Munitionszerlegebetriebs handelt es sich um ein Pilotprojekt, bei dem Planung und Ablauf sehr komplex und zeitaufwändig waren“, erklärte das NRW-Innenministerium. Ansprüche gegen die ausführende Firma konnten nicht durchgesetzt werden, das Unternehmen ist mittlerweile insolvent. Der Landesrechnungshof (LRH) NRW rügte das Innenministerium denn auch in seinem Jahresbericht 2023. „Insgesamt ist dem Landeshaushalt durch den Bau der neuartigen Anlage erheblicher Schaden entstanden“, so sein Fazit. Im Jahr 2003, so der LHR weiter, hatte das Innenministerium NRW – als Eigentümer der Anlage – den Bau- und Liegenschaftsbetrieb (BLB) beauftragt, die Anlage in Hünxe zu planen, den Auftrag zu vergeben, wirtschaftlich abzuwickeln und zu überwachen. Im Jahr 2005 sollte sie dann in Betrieb gehen, doch erst 2010 sei die TEA fertiggestellt worden. Sofort seien gravierende Mängel aufgetreten, die eine Abnahme bis 2014 verzögerten. Gut zehn Jahre danach befinde sich die TEA zwar im laufenden Betrieb, erreiche aber nicht die vertraglich geforderten Betriebszeiten.

Eigentlich, so der LRH in seinem Jahresbericht 2023 weiter, wollte man auch anderen Bundesländern die Entsorgung ihrer Kampfstoffe in Hünxe anbieten, doch bis heute sei das nicht passiert. Stattdessen seien, so nun das NRW-Innenministerium, von 2015 bis 2023 beim Land insgesamt 1,15 Mio. Euro für Lagerung und Fremdensorgung von Kampfmitteln angefallen. Zum Problem hieß es aus dem Ministerium: „Bei der Vernichtung der Kampfmittel in der Anlage entsteht eine hohe Staubbelastung. Diese schränkt die Funktionsfähigkeit der Anlage insofern ein, dass sie nicht die maximale Verfügbarkeit erreichen kann.“

Darüber hinaus wurde im LRH-Jahresbericht 2023 festgestellt, dass die TEA in Hünxe um das Dreifache größer ausgelegt sei, als sie nach dem heutigen Fundaufkommen in NRW sein müsste. Zudem fehle eine hinreichende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach §7 Landeshaushaltsverordnung – ebenso eine detaillierte Kostenanalyse. Auch seien Alternativen zur TEA nicht geprüft und die Anlage durch das Land verfrüht abgenommen worden. Außerdem fehlten vertragliche Regelungen mit dem Bau- und Liegenschaftsbetrieb – also dem Dienstleister – zur Kostenobergrenze für die Baumaßnahme oder zur Zuständigkeit des BLB bei der Verfolgung von Gewährleistungsansprüchen. So seien dem Land in den Jahren 2016 bis 2020 insgesamt 95.000 Euro Kosten für die Verfolgung von Gewährleistungsansprüchen entstanden. Eigentlich wäre das die Aufgabe des BLB gewesen.

Das NRW-Innenministerium erklärte auf Anfrage des Bundes der Steuerzahler NRW, dass es keine Alternative zur Zerlegeanlage gegeben habe, die dem Stand der Vorgaben und der Technik entsprochen hätte. Um die Effizienz der Anlage zu steigern, seien verschiedene Maßnahmen zur Optimierung durchgeführt worden. Hierdurch konnte bereits eine Leistungssteigerung erreicht werden. Grundsätzlich könnten alle vorgesehenen Kampfmittel (mit Ausnahme von Kampfmitteln mit Nebel-, Brand- und sonstigem Wirkmittel) in der Anlage vernichtet werden. Bedingt durch die hohe Staubbelastung der Kampfmittel erreiche sie aber nicht die maximale Verfügbarkeit. Deshalb seien Teile des Kampfmittelspektrums in anderen Anlagen wirtschaftlicher zu vernichten und würden auch künftig fremdent-sorgt.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die Haushaltsgesetze des Landes geben vor, Steuergeld immer wirtschaftlich einzusetzen, auch wenn es sich um staatliche Aufgaben handelt. Bei einem Pilotprojekt wäre es nötig gewesen, besonders sorgfältig zu planen und für mögliche Risiken schon vorab Lösungen zu entwickeln.

Kleve: Gerüst steht acht Monate nur herum (Teure Fehler, S. 120)

Das Gebäude der Staatsanwaltschaft Kleve sollte saniert werden. Wenige Tage vor dem Aufstellen des Gerüsts stellte die obere Denkmalbehörde das Haus unter vorläufigen Denkmalschutz. Damit war die Sanierung in der geplanten Form eigentlich hinfällig. Das Gerüst wurde trotzdem aufgebaut. Und blieb acht Monate nutzlos stehen.

Kleve (NRW). Das Gebäude der Staatsanwaltschaft in Kleve gehört zum Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW (BLB). Der wollte es sanieren, um es wirtschaftlich, klima- und sicherheitstechnisch neu aufzustellen. Deshalb plante und beauftragte er eine umfassende Sanierung. Am 16.8.2023 wurde der Auftrag für den Gerüstbau erteilt, und ab dem 20.9.2023 wurde das Gerüst für die Arbeiten aufgestellt. Doch: „Kurz vor dem geplanten Beginn der Baumaßnahmen hat die obere Denkmalbehörde das Gebäude unter Denkmalschutz gestellt, weshalb der BLB NRW die Arbeiten nicht wie geplant starten konnte,“ so der BLB auf Nachfrage. Wurde der BLB als Eigentümer davon überrascht, dass das Gebäude unter Denkmalschutz gestellt wurde? Das würde verwundern, denn nach Information der Bezirksregierung Düsseldorf an den Bund der Steuerzahler fand bereits am 5.7.2016 eine Begehung des Objekts durch das Amt für Denkmalpflege im Rheinland (LVR-ADR) statt, und ein knappes Jahr später, am 15.5.2017, stellte der LVR-ADR den Antrag, das Gebäude unter Denkmalschutz zu stellen. Auf die Frage, ob der BLB als Eigentümer darüber Bescheid wusste, antwortete dieser ausweichend: „Begehungen, Gutachten oder Anträge auf Unterschutzstellung eines Objektes stellen für Eigentümer zunächst keine denkmalschutzrechtliche Verpflichtung dar. Entscheidend ist die Einleitung eines Unterschutzstellungsverfahrens. Ein Antrag auf Denkmalschutz wird bei der oberen Denkmalbehörde, der Bezirksregierung, eingereicht. Anträge und Begehungen können auch ohne Einbindung des Eigentümers stattfinden.“ Der BdSt interpretiert dies so, als ob der Prozess vom BLB nicht wirklich ernst genommen wurde und deshalb bei der Planung und Auftragsvergabe der Sanierung keine Rolle gespielt hat.

Beim BLB klingelten auch dann noch keine Alarmglocken, als er ein Schreiben des Denkmalfachamts vom 2.8.2023 erhielt. Dieses gab dem BLB die Gelegenheit, Stellung zu nehmen zu der Absicht des Amtes, das Gebäude unter Denkmalschutz zu stellen. Laut Bezirksregierung wurde dabei auch die anstehende energetische Sanierung zur Sprache gebracht. Obwohl noch nicht klar war, was in Sachen Denkmalschutz geschehen würde, beauftragte der BLB bereits zwei Wochen später den Gerüstbauer. Doch: „Um denkmalpflegerische Aspekte bei der Sanierung zu berücksichtigen und so das Denkmal zu schützen, war die Unterschutzstellung im September 2023 unumgänglich“, so die Bezirksregierung. Die erfolgte am 8.9.2023.

Weshalb dennoch ab dem 20.9.2023 das Gerüst aufgestellt wurde, bleibt das Geheimnis des BLB. Der schrieb uns: „Der BLB NRW hatte das Gerüst nach dem Stopp der Sanierungsmaßnahmen infolge der Unterschutzstellung durch die obere Denkmalbehörde zunächst stehen lassen, um einen Mehraufwand im Falle einer möglichen kurzfristigen Fortführung der Arbeiten zu vermeiden.“ Diese Darstellung verdreht allerdings den tatsächlichen Ablauf: Nicht ein vorhandenes Gerüst wurde stehen gelassen, sondern es wurde erst eines aufgebaut! Und es stand bis zum 29.5.2024 – ohne dass es zur Sanierung genutzt wurde.

Die Kosten für das Gerüst bezifferte der BLB auf rd. 36.000 Euro. Doch „mit Blick auf die andauernden Gespräche und die noch abzuwartenden Ergebnisse“ wollte er dem BdSt weder sagen, wie hoch die Kosten durch die Stornierung oder Verschiebung von Aufträgen waren, noch wie hoch die Planungskosten ausfielen.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Der BLB wusste von den Denkmalschutzplänen und hätte daher weder das Gerüst beauftragen noch aufstellen lassen dürfen. Acht Monate nutzlose Standdauer haben mindestens 36.000 Euro verschwendet.

Köln: „Miqua“ in Köln ist bald vier Mal so teuer (Nachlese, S.172)

Kosten für das Jüdische Museum und den unterirdischen Rundgang steigen von 48 auf 190 Mio. Euro.

Köln (NRW). Auf dem Platz vor dem historischen Rathaus in Köln wird seit Jahren an einem neuen Museum gebaut. Das Besondere daran: Ein Rundgang unterhalb des Rathausplatzes soll auf 600 m 2.000 Jahre Kölner Stadtgeschichte erlebbar machen. Gezeigt werden sollen die Überreste eines römischen Statthalterpalasts, eines mittelalterlichen jüdischen Viertels und eines Goldschmiedeviertels. „Miqua“ (Museum im Archäologischen Quartier) heißt das Projekt, das diese unter der Erde liegende archäologische Zone mit dem darüber liegenden Jüdischen Museum verbindet.

Der Bund der Steuerzahler NRW warnte schon seit 2017 vor den unkalkulierbaren finanziellen Risiken dieses Projekts. Nach neuen Berechnungen der Stadt liegen die Kosten mittlerweile bei rd. 190 Mio. Euro – bald vier Mal höher als geplant. Auch der Besuch des „Miqua“ ist ein weiteres Mal in die Ferne gerückt: Erst Ende 2027 soll der Bau fertig werden.

Ein Blick zurück: 2010 ging der Rat von Kosten in Höhe von 48 Mio. Euro aus. Nach einer Neuberechnung im Jahr 2011 lagen die Kosten dann bei knapp 52 Mio. Euro. Nach weiteren Kostensteigerungen berichtete der Bund der Steuerzahler erstmals im Schwarzbuch 2020/21, dass die Kosten bereits auf 95 Mio. Euro gestiegen waren, 2021 wurden daraus 127 Mio. Euro. Aktuell rechnet die Stadt mit 190 Mio. Euro. Auch die Geduld der Archäologiefans wird weiter strapaziert: 2017 wurde für das Museum als Eröffnungstermin Ende 2019 angepeilt, später korrigierte man auf Ende 2020, dann auf 2024. Und aktuell rechnet die Stadt mit der Fertigstellung im Dezember 2027.

Die Stadt begründete die aktuellen Mehrkosten hauptsächlich mit der Kündigung des Stahlbauers im Dezember 2021: „Weil für diese Arbeiten in einem zweistufigen Ausschreibungsverfahren ein neues Unternehmen gesucht werden musste, konnte das Gewerk nicht planmäßig Ende 2021 abgeschlossen werden und wird voraussichtlich noch bis in den Herbst 2024 weiter ausgeführt. Durch diese Verzögerung können Schwarzbuch 2024/25 Nachlese 173 auch die Arbeiten der folgenden Gewerke nicht pünktlich beginnen und abgeschlossen werden.“ Wegen der Laufzeitverlängerungen mit den bereits beauftragten Fachfirmen der Folgegewerke würden sich die Baukosten zusätzlich erhöhen, die bereits im Zuge der Coronapandemie und des Ukrainekriegs gestiegen wären. Mehrkosten seien auch dem Bestand geschuldet, da sich einige Arbeitsaufwände erst nach Freilegung der Archäologie sicher ermitteln ließen, so die Stadt weiter. Aufgrund neuer Befundsituationen und zusätzlicher Funde seien außerdem Umplanungen und Anpassungen der Ausstellungsarchitektur erforderlich.

Der Fall macht die Fallstricke bei den Fördermitteln des Landes deutlich: Zunächst sieht es danach aus, als ob so ein Projekt mit Landesförderung leicht zu stemmen sei. In der Regel erhöhen sich aber die Fördermittel nicht, wenn es zu Baukostensteigerungen kommt. Für Köln, das auf einen Schuldenstand von sechs Mrd. Euro zusteuert, ist das fatal: Während die Fördersumme des Landes bei 33,7 Mio. Euro gedeckelt ist, steigt der städtische Eigenanteil beim „Miqua“ auf mehr als 156 Mio. Euro. Geplant waren einmal: 28,8 Mio. Euro.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Eine finanziell angeschlagene Stadt wie Köln darf sich auf Großprojekte mit unkalkulierbaren Risiken nicht einlassen, auch wenn Fördermittel suggerieren, dass das Projekt leicht zu stemmen sei. Die Stadt sollte daher prüfen, ob und wo sie beim Projekt „Miqua“ noch umsteuern und sparen kann.

Köln: Unendlich unerfreulich (exklusiv auf www.schwarzbuch.de)

Die Stadt Köln inszeniert den nächsten Akt der Tragödie „Sanierung der Oper“.

Köln (NRW). Was bisher geschah: Die Stadt Köln wollte die Oper sanieren und ein neues Schauspielhaus bauen. Die Bürger dagegen wollten auch das Schauspielhaus erhalten. Die Stadt beschloss daher, die Oper und das Schauspielhaus zu sanieren und kalkulierte dafür mit Kosten in Höhe von 253 Mio. Euro. Für die Arbeiten plante sie im Jahr 2012 drei Jahre ein. Als die drei Jahre vergangen waren, sagte die Stadt die Eröffnung ab.

Nun ging es Schlag auf Schlag: Die Kosten stiegen auf 347,8 Mio. Euro, auf 404 Mio. Euro, auf 554 Mio. Euro, auf 642,7 Mio. Euro, auf 665 Mio. Euro. Ein Wendepunkt schien im Jahr 2023 erreicht – jetzt sollte alles gut werden. Und nicht nur gut, sondern auch fertig.

Doch da es sich um eine Tragödie handelt, wird alles noch schlimmer. Im Mai 2024 erklärte nämlich die Stadt Köln, dass sich die Fertigstellung weiter verzögert und dass die aktualisierte Kostenprognose bei 704 Mio. Euro liegt. Die Zahl war im August 2024 schon wieder obsolet: Die Stadt Köln verkündete Baukosten in Höhe von 798 Mio. Euro und bezifferte die Gesamtkosten auf rund 1,5 Mrd. Euro. Die für Mitte 2024 geplante Fertigstellung verschiebt sich, vermutlich wird es Ende 2025. Viel Zeit für weitere Kostensteigerungen. Doch nein, die Stadt hat gesagt, dass es Ziel sei, „bei den Baukosten unter der Marke von 800 Mio. Euro zu bleiben“.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Was wohl zur Eröffnung auf die Bühne kommt, wenn sie denn in irgendeiner fernen Zukunft bespielbar sein sollte? Wagners „Rheingold“?

Leverkusen weist den „richtigen“ Weg (Brücken, Straßen & Verkehr, S. 41)

Eine kleine Brücke in Leverkusen musste instand gesetzt werden. Damit Fußgänger und Radfahrer die Brücke nicht verfehlen, wurde der Weg zur Brücke großzügig eingezäunt.

Leverkusen (NRW). Nach dem Jahrhunderthochwasser im Juli 2021 musste in Leverkusen eine kleine Brücke über den Wiembach instand gesetzt werden. Die Brücke ist aus Sicht der Stadt Bestandteil einer wichtigen und viel genutzten Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr, nahe dem Hallen- und Freibad Wiembachtal. Hinter der Brücke führt der Weg aber direkt in ein Wäldchen und zu einer Treppe. Ein Fahrrad-Highway sieht anders aus. Im März 2022 beschloss die Stadt, die Wege hin zur

Brücke mit einem insgesamt knapp 8.000 Euro teuren Zaun zu sichern, der im Herbst 2023 errichtet wurde. Aus „betrieblichen Gründen“, so die Stadt, wurde eine Ufertreppe gebaut und die „steile Uferböschung“ mit großen Wasserbausteinen massiv befestigt. Eine Anwohnerin traute ihren Augen kaum, als sie das Werk sah, und informierte den Bund der Steuerzahler.

Die von uns sogenannte Fort-Knox-Brücke führt über ein Bächlein und ist nun umgeben von sehr viel Zaun. Der sorgt dafür, dass niemand vom „richtigen“ Weg abkommt oder die Brücke verfehlt. Stichhaltiges Sicherheitsargument also? Über Unfälle in der Vergangenheit wusste die Stadt nichts zu berichten und verwies auf die Neugestaltung des Bauwerks. Beim ursprünglichen Bauwerk sei der Zaun nicht erforderlich gewesen. Es muss ein Schelm sein, wer sich jetzt fragt, welche Sicherheitspläne die Stadt mit einem anderen Gewässer auf ihrem Gebiet hat – und das heißt Rhein.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Auch bei kleinen Beträgen ist Augenmaß angesagt. Erforderlich wirkt dieser Zaun nicht. Stattdessen hätten ein paar Büsche oder Sträucher nicht nur dem Auge des Betrachters besser gefallen, sondern auch den Steuerzahlern.

Monheim: Erste Klasse im Monheimer Eventbus (Teure Annehmlichkeiten, S. 93)

Die „Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM)“ gehören mittelbar zu 100 Prozent der Stadt. Nun machen sie privaten Busunternehmen Konkurrenz: mit einem neuen Reise- bzw. Stadtbus, den man zum Beispiel als Shuttle, für Eventfahrten und Vereinsausflüge buchen kann. Diesen Bus sollte man sich sparen.

Monheim (NRW). Seit November 2023 hat die „Bahn der Stadt Monheim (BSM)“ den Mercedes Turismo 2 – ein Bus mit USB-Lademöglichkeiten, mit Klimaanlage, Toilette, Kühlschrank, sogar mit einer kleinen Bordküche und reichlich Platz für Gepäck – in ihrer Flotte. Mit ihm können bis zu 49 Personen von, so die BSM, „geschulten und freundlichen Fahrerinnen und Fahrern sicher ans Ziel befördert“ werden. Und die Stadt erklärte in einer Veröffentlichung: „Nach den Stadtautos und den Stadträdern, die die Stadt Monheim am Rhein der Bürgerschaft bereits seit einigen Jahren zur Verfügung stellt, gibt es jetzt noch einen neuen Move: Ab sofort bieten die Bahnen der Stadt Monheim den Bürgerinnen und Bürgern auch einen Stadtbus zum Mieten an – ein über die BSM geleaster hochmoderner Reisebus, den zum Beispiel Gruppen und Vereine nutzen können. Und mit dem man tatsächlich Erste Klasse reist.“

Als Begründung für das Leasing des Erste-Klasse-Busses wird u. a. genannt, dass Linienbusse weniger Personen befördern, nicht so weit und nur „begrenzte Geschwindigkeiten“ fahren dürften. Ein Standardbus sei daher auf langen Strecken unbequem, habe zudem keinen ausreichenden Kofferraum und keine Toilette. „Da wird es für jeden Sport- und Karnevalsverein schon eng“, so BSM-Betriebsleiter Michael Hamann. Aus Sicht des Bundes der Steuerzahler macht Monheim mit diesem Angebot privaten Busunternehmen Konkurrenz. Private können gegen ein städtisches Unternehmen, das die Steuerzahler quasi als Bürger im Rücken hat, nur den Kürzeren ziehen. Zusätzlich sieht der BdSt hier einen Verstoß gegen § 107 Gemeindeordnung NRW, denn dort heißt es: „Die Gemeinde darf sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben wirtschaftlich betätigen, wenn ein öffentlicher Zweck die Betätigung erfordert [...] und der öffentliche Zweck durch andere Unternehmen nicht besser und wirtschaftlicher erfüllt werden kann.“ Sport- und Karnevalsvereine durch die Lande zu kutschieren, dürfte jedoch kaum ein öffentlicher Zweck sein – und private Reiseanbieter können sehr wohl in der Lage sein, eine solche Dienstleistung professionell und wirtschaftlich zu erbringen. Die Stadt Monheim und der Landrat als Kommunalaufsicht sehen das jedoch anders. Traurig.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Event-Logistik ist keine öffentliche Aufgabe. Das Monheimer Angebot und die Tatsache, dass die Kommunalaufsicht dies mitträgt, ist nicht nur für die Privatwirtschaft ein Tritt vors Schienbein, sondern auch eine Form der Verschwendung von Steuergeld. Wenn das Schule macht, wird Privaten das (Über-)Leben noch schwerer gemacht.

Nörvenich: Ruhiger Acker wird vor Lärm geschützt (Bürokratie, S. 27)

Die Gemeinde Nörvenich im Kreis Düren muss Lärmschutz für Äcker und Getreidefelder planen. Das bindet personelle Ressourcen und kostet Steuergeld. Obwohl im Umfeld der ländlichen Flächen keine Menschen von Lärm betroffen sind, sehen neue Vorschriften der EU keine Ausnahme vor.

Nörvenich (NRW). Das Ziel eines Lärmaktionsplans ist es, die Belastung durch Umgebungslärm langfristig zu senken. Dazu wird in Zusammenarbeit mit der Öffentlichkeit ein Maßnahmenkatalog erstellt. Der Bau einer Ortsumgehung für Düren ist nun der Grund dafür, dass die Gemeinde Nörvenich erstmals einen Lärmaktionsplan aufstellen muss, denn ein kleiner Teil der Ortsumgehung verläuft über das Gemeindegebiet Nörvenichs. Links und rechts der neuen Straße liegen allerdings ausschließlich Felder. Ganz konkret handelt es sich um 1,1 qkm unbewohnte landwirtschaftliche Fläche.

Um diesen Lärmaktionsplan für Nörvenich aufzustellen, seien Mitarbeiter der Gemeinde gut ein Dreivierteljahr beschäftigt, so die Gemeinde Nörvenich. Zudem müssen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

die sich eigentlich um den Bau von Wohnraum und von dringend benötigten Unterkünften für Geflüchtete kümmern, teilweise für die Erstellung des Lärmaktionsplans abgezogen werden. Zusätzlich würden nach Angaben der Gemeinde Kosten von gut 6.000 Euro entstehen. Alle fünf Jahre muss der Lärmaktionsplan überarbeitet werden.

Der Bürgermeister von Nörvenich fragt sich, wie er seinen Bürgerinnen und Bürgern vermitteln soll, dass er ein Stück Acker ohne Besiedelung mit einem Lärmaktionsplan vor Lärm schützen muss, während andere Gemeindegebiete mit großer Lärmbelastung nicht berücksichtigt werden. In Nörvenich ist es nämlich durchaus nicht überall ruhig und beschaulich: Die Gemeinde ist die Heimat eines taktischen Luftwaffengeschwaders. Dort fliegen Kampfflugzeuge vom Typ Eurofighter und Tornado und verursachen dabei erheblichen Lärm. Der militärische Flugbetrieb sei jedoch von den Lärmschutzvorschriften ausgenommen, so die Gemeinde Nörvenich. Der Fluglärm des Fliegerhorsts Nörvenich sei weder Bestandteil der Lärmkartierung noch des Lärmaktionsplans. Zu ständig seien hier militärische Stellen, erklärte das Umweltministerium.

Um auf die besondere Situation in Nörvenich hinzuweisen, wandte sich der Bürgermeister hilfesuchend an den Kreis Düren und das Umweltministerium NRW. Doch sowohl der Kreis als auch das Umweltministerium zeigten sich unnachgiebig. Für Nörvenich und andere Kommunen mit geringer Lärmbetroffenheit könne es keine Ausnahmeregelung geben, so der Kreis Düren. Das NRW-Umweltministerium verwies zur Erklärung auf ein Urteil des europäischen Gerichtshofs aus dem Jahr 2022. Demnach sind Lärmaktionspläne überall dort aufzustellen, wo Lärm kartiert ist, unabhängig von der Anzahl der betroffenen Menschen, Flächen oder Gebäude. Das Ziel der Lärmaktionspläne bestünde nämlich auch darin, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Sollten die Lärmaktionspläne nicht fristgerecht oder entsprechend der Mindestanforderungen der EU aufgestellt werden, sei mit der Einleitung eines Klageverfahrens durch die EU-Kommission zu rechnen, so das Umweltministerium weiter.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Knappe Personalressourcen werden für einen aufwendigen Lärmaktionsplan verschwendet, der an dieser Stelle niemandem nützt. Die zuständigen Politiker sollten sich dafür einsetzen, dass diese unsinnige Regelung der EU gestrichen wird.

Wachtberg: Teure Vorschrift schlägt preiswerten Pragmatismus (Bürokratie, S. 33)

Eigeninitiative nicht erwünscht: Die Gemeinde Wachtberg baute einen provisorischen Fußweg für 300 Euro, um die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen. Doch der Landesbetrieb Straßenbau NRW sperrte den Weg, weil die Gemeinde Wachtberg geltende Vorschriften missachtet hätte. Wachtberg (NRW). Der dörfliche Wirtschaftsweg „Klein-Villip“ in Wachtberg endet an einer Landstraße. Weiter geht es auf dem Feldweg schräg gegenüber. Um zu diesem Anschlussweg zu gelangen, müssen Fußgänger und Radfahrer gut 70 m auf der Fahrbahn der L123 zurücklegen – nicht ungefährlich, denn die vorbeirauschenden Autos dürfen dort bis zu Tempo 100 km/h fahren. Gefahr erkannt, Gefahr gebannt: Für schlanke 300 Euro (ohne Personalkosten) legte die Gemeinde Wachtberg am Ackerrand einen Schotterweg an, damit die Fußgänger einen Sicherheitsabstand zur Straße haben.

Doch diese Eigeninitiative der Gemeinde war nicht erwünscht. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW (kurz: Straßen.NRW) sperrte diesen Weg kurzerhand, denn der Schotterweg befinde sich auf einem landeseigenen Grundstück, womit der Landesbetrieb Straßenbau verkehrssicherungspflichtig ist. Auch Straßen.NRW müsse sich an die Vorgaben halten, und die Art der baulichen Umsetzung des Schotterwegs sei weit entfernt von den Sicherheitsanforderungen im Bereich einer Landesstraße, so Straßen.NRW. Mit Nutzung des Schotterwegs würden Benutzer gezwungen, die Fahrbahn der L123 zu betreten und zu queren: „Wir können hier die Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger, die die Straße queren wollen, nicht gewährleisten und mussten daher die Benutzung des Schotterweges unterbinden“, führte die Behörde weiter aus.

Zur Erinnerung: Ohne (!) Schotterweg mussten die Bürger auch über die Fahrbahn der L123 gehen – sie also queren –, dann aber noch gefährlich nah am Fahrbahnrand oder auf der Fahrbahn entlanglaufen! Straßen. Straßen.NRW erklärte: Es sei Aufgabe der Gemeinde, Straßen.NRW zu informieren, wenn die Herstellung eines Gehwegs notwendig sei. Jetzt, wo der Landesbetrieb Straßenbau die Problematik kenne, unterstütze er die Idee der Gemeinde Wachtberg, durch einen Gehweg für mehr Sicherheit zu sorgen. Ein weiterer Kritikpunkt von Straßen.NRW war, dass der Schotterweg im Entwässerungsgraben der L123 angelegt sei und deshalb im Lauf der Zeit fortgespült werde.

Ist nun eine schnelle Lösung in Sicht? Ja, so der Landesbetrieb Straßenbau. Für eine provisorische Lösung muss die Gemeinde Wachtberg den Schotterweg um rd. 15 m verlängern, damit er exakt auf Höhe der gegenüberliegenden Einmündung endet. Außerdem seien von der Straßenverkehrsbehörde die Warnschilder „Achtung Fußgänger“ und „Überholverbot“ sowie eine Fußgängerfurt auf der Straße angeordnet. Die Kosten für diese Übergangslösung habe die Gemeinde Wachtberg zu tragen. Langfristig müsse sie jedoch die Planung und den Bau einer richtlinienkonformen Nebenanlage

(beidseitiger Rad-/Gehweg) mit Querungshilfe in der Mitte der Fahrbahn vorantreiben, so Straßen.NRW weiter. Dies wird laut der Gemeinde Wachtberg vom Land Nordrhein-Westfalen finanziert. Die voraussichtlichen Kosten kalkuliert Straßen.NRW so: „Für den Bau beidseitiger Nebenanlagen und einer Querungshilfe lagen die Kosten bei vergleichbaren Projekten in der Vergangenheit im niedrigen sechsstelligen Bereich (100.000 -200.000 Euro).“

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Ganz schön viel Schotter für einen beidseitigen Weg, damit Vorgaben erfüllt werden. Dabei hätte den Bürgern wohl die günstigere und einfachere Lösung gereicht. Höchste Zeit zu prüfen, ob solch hohe Standards überall gelten müssen.