

Liebe Leser,



was bringt das neue Jahr? Diese Frage haben sich bestimmt viele von uns zum Jahreswechsel gestellt. Auch für die Steuerzahler und uns als Ihrem Interessenverband gibt es hierzu noch keine Antwort.

Auf Bundesebene erleben wir die längste Zeit ohne handlungsfähige Regierung seit Gründung der Bundesrepublik. Irgendwie geht es dennoch weiter. Aber es kommt eben auch nichts wirklich voran. Das gilt besonders für die dringend überfälligen Reformen beim Steuerrecht. Mit einer eindrucksvollen Kampagne haben wir für die sofortige Abschaffung des Solidaritätszuschlags gekämpft. Auch aus Norddeutschland haben wir dazu unseren Beitrag zur großen Protest-Demo geliefert.

In den norddeutschen Bundesländern haben wir vergleichsweise stabile politische Verhältnisse. Doch wirklich voran geht es für die Steuerzahler trotzdem auch hier nicht. Immerhin werden die durch die fleißigen Steuerzahler üppig gefüllten öffentlichen Kassen jetzt endlich dazu genutzt, in die Infrastruktur zu investieren. Vieles wird nachgeholt, was lange vernachlässigt wurde. Das ist gut so. Doch leider werden überall auch wieder zusätzliche dauerhafte Stellen im öffentlichen Dienst geschaffen. Zwar mag die eine oder andere Nachbesserung durchaus notwendig sein, der erhebliche Personalzuwachs birgt jedoch auch ein großes Problem für die Zukunft: Wenn irgendwann die öffentlichen Einnahmen wieder sinken – und das ist nur eine Frage der Zeit – wird es Bund, Ländern und Kommunen schwerfallen, die zusätzlichen Mitarbeiter weiterhin zu bezahlen. Hinzu kommen die Belastungen für künftige Pensionszahlungen, für die immer noch keine ausreichende Vorsorge getroffen wird.

Einen großen Erfolg konnten wir in Hamburg mit der Verhinderung der Straßenreinigungsgebühr erreichen.

In Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein sind die konjunkturbedingten Steuereinnahmen noch nicht ausreichend bei den Kommunen angekommen. Diese ächzen unter den Lasten vor allem der Kinderbetreuung und der Integration. In beiden Ländern stehen in diesem Jahr wichtige Weichenstellungen für einen neuen kommunalen Finanzausgleich an.

Der Bund der Steuerzahler wird sich aktiv an den Diskussionen beteiligen, damit das Geld dort ankommt, wo es der Bürger am dringendsten braucht.

Nach aller Erfahrung führen üppig gefüllte Kassen auch immer wieder zu dem Hang, verschwenderisch mit dem Geld umzugehen. Darum werden wir in unseren Bemühungen gegen die Steuergeldverschwendung nicht nachlassen. Unser Schwarzbuch 2017/2018 war da ein wichtiger Erfolg und ein bedeutender Fingerzeig. Auch in diesem Jahr werden wir wieder genau hinschauen und dort massiv Kritik üben, wo es notwendig ist. Dafür bitten wir auch weiterhin um Ihre tatkräftige Unterstützung.

Wir wünschen Ihnen und Ihren Angehörigen ein gutes, erfolgreiches und vor allem gesundes Jahr 2018!

Ihre

Sophie Mennane-Schulze

Lorenz Palte

Dr. Aloys Altmann



Die Zeitschrift des BdSt
Hamburg, Schleswig-Holstein
u. Mecklenburg-Vorpommern

Kiel
Alle deutschen
U-Boote liegen
an der Kette
Bericht Seite 2

Schwerin
Digitalisierung
ist die große
Herausforderung
Bericht Seite 5

Hamburg
Personalaufbau
gefährdet den
Schuldenabbau
Analyse Seite 6

U-Boot-Geschwader fehlen Ersatzteile

Armutszeugnis für die Bundesrepublik - Beschaffungssystem zu kompliziert

Die deutsche Marine verfügt über sechs hochmoderne U-Boote zum Stückpreis von 500 Mio. Euro – eigentlich. Denn einsatzbereit ist keines der Boote. Es fehlt an Ersatzteilen und Reparaturkapazitäten. Wenn alles gut geht, soll ein Schiff im Sommer 2018 wieder in See stechen können.

Seit 2005 hat die deutsche Marine ihre in Eckernförde stationierte U-Boot-Flotte auf den neuen hochmodernen Typ 212 A umgestellt. Diese deutsche Entwicklung gilt als das modernste nicht-nukleare Unterseeboot der Welt. Besonderheit ist der Hybridantrieb aus Dieselgenerator und Brennstoffzellenanlage. Damit können die U-Boote bis zu drei Wochen unter Wasser bleiben und erzeugen keinerlei Geräusche, Wärme oder Abgase. Zusammen mit einer besonderen Tarnkappen-Außenhaut sind sie unter Wasser kaum zu orten.

Diese Fähigkeiten werden von verschiedenen Nato-Staaten hoch geschätzt und sind für die heutigen Einsatzanforderungen sehr wichtig. So werden die U-Boote als Mittel zur Aufklärung und für verdeckte Operationen im östlichen Mittelmeer, im Indischen Ozean oder im Nordatlantik eingesetzt. Dazu sind sie mit modernster Aufklärungstechnik ausgestattet. So erhält die Nato-Zentrale wichtige Informationen über Aktivitäten in den Krisenregionen der Welt. Doch seit Oktober muss sie dabei auf deutsche Unterstützung verzichten. Seitdem liegt das gesamte deutsche Geschwader still. Grund sind notwendige Reparaturen und fehlende Ersatzteile.

Inzwischen wird der Platz beim Hersteller, der Kieler Werft TKMS, knapp. Hier warten vier deutsche U-Boote auf die notwendigen Ersatzteile. Daneben werden Neubauten für Israel, Ägypten und Singapur fertiggestellt. Hinzu kommt noch die Grundüberholung des

portugiesischen U-Bootes „Tridente“. Und so liegen derzeit die beiden deutschen U-Boote „U 32“ und „U 34“ nicht einsatzbereit im Heimatstützpunkt Eckernförde und warten darauf, dass in der Kieler Werft wieder Platz geschaffen wird.

Ein Grund für die Probleme liegt in der komplizierten Ersatzteilbeschaffung. Während die Marine früher für alle Schiffstypen die gängigen Ersatzteile selbst bevorratet hat, werden sie jetzt erst bei Bedarf beschafft. Das frühere System mit den Marinearsenalen Wilhelmshaven und Kiel war unwirtschaft-

der Bundeswehr ein Beschaffungsvorgang mit Ausschreibungsverfahren initiiert werden. Wenn alles gut geht, könnte dieses U-Boot bis zum Sommer wieder einsatzbereit sein und mit den Ausbildungsfahrten beginnen. Danach wäre zumindest ein Boot Ende 2018 wieder für die Nato-Operationen einsatzbereit. Ähnlich die Situation bei „U 32“. Hier müssen die Fahrbatterien, aufwendige Sonderkonstruktionen, ersetzt werden – Zeitplan unbekannt.

Die Marine hofft, dass die Grundüberholung von „U 31“ im Frühjahr abgeschlossen werden kann. Dann könnten Testfahrten und Erprobungen beginnen. Nach Abschluss der Einsatzausbildung wäre eine volle Einsatzbereitschaft aber frühestens 2019 möglich. Übrigens: „U 31“, das erste Boot dieser neuen Generation bei der deutschen Marine, hat seit seiner Indienststellung im Jahr 2005 gerade einmal eine größere Einsatzfahrt absolviert. Die meiste Zeit lag das Boot im Heimatstützpunkt Eckernförde oder in der Werft in Kiel.



Archivbild: U 32 auf Überwasserfahrt

Foto: © Bundeswehr

lich: So wurden über Jahre noch Ersatzteile für Zerstörer gepflegt, die schon längst ausgemustert waren. Doch die Schlussfolgerung, deshalb auf eine eigene Ersatzteil-Vorhaltung zu verzichten, geht in die falsche Richtung. Das zeigt das Beispiel des erst zwei Jahre alten U-Bootes „U 35“. Im Oktober war man bei einer Ausbildungsfahrt vor Norwegen zu dicht an einen Felsen gekommen und hatte sich dabei eines von vier Ruderblättern verbogen. Für ein ziviles Handelsschiff wäre dies ein Allerwelt-Schaden, der in wenigen Tagen repariert werden kann. Doch nicht für die deutsche Marine: Eingelagerte Ersatzteile gibt es nicht. Das Ruderblatt aus Spezialstahl für die Tarnkappen-Eigenschaft muss extra hergestellt werden. Dazu muss über das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung

Entlastung soll jetzt eine neue Kooperation mit der norwegischen Marine liefern. Die Norweger kaufen in Kiel vier neue Boote des Typs 212 A, die Deutschen zwei weitere. Alle werden absolut identisch ausgestattet. Und es ist auch ein gemeinsames Ersatzteillager vorgesehen. Die Kooperation soll so weit gehen, dass sogar gemeinsame gemischte Besatzungen möglich sind. Vielleicht können die deutschen Verantwortlichen dabei von den Norwegern lernen, wie man eine hochmoderne U-Bootflotte, für die wir von vielen anderen Nationen in der Welt beneidet werden, auch regelmäßig in Fahrt hält. Dass von gerade einmal zehn Jahre alten Schiffen, die für 3 Mrd. Euro beschafft worden sind, nicht ein einziges einsatzbereit ist, ist ein Armutszeugnis für die Bundesrepublik Deutschland und ein Desaster für die Steuerzahler.

Zugverkehr nach Sylt – Ein Versteckspiel

Probleme auf der Marschbahn sind auch vom Land Schleswig-Holstein vermach

Nach wie vor läuft der Eisenbahnverkehr auf der Marschbahn nach Sylt nicht rund. Pendler sind genervt. Politiker versprechen Lösungen. Doch bei genauem Hinsehen sind sie selbst Teil des Problems. Denn die komplizierte Vertragsgestaltung zwischen dem Land als Auftraggeber, einem Finanzdienstleister als Fahrzeugbereitsteller, einem Verkehrsunternehmen, das den Betrieb sicherstellen soll, und einem Infrastrukturunternehmen, dem das Netz gehört, führt zu unklaren Verantwortlichkeiten und der Möglichkeit, immer wieder einem anderen Beteiligten die Schuld in die Schuhe zu schieben.

Als Marschbahn wird in Schleswig-Holstein die rund 237 km lange Eisenbahn-Haupttrasse von Hamburg-Altona über Elmshorn und Itzehoe bis nach Westerland auf Sylt bezeichnet. Neben dem Tourismus und der Anbindung der Industrieanlagen in Dithmarschen dient sie vor allem auch zahlreichen Pendlern für den täglichen Weg zur Arbeit. Insbesondere zwischen Itzehoe und Hamburg sowie vom Festland nach Sylt sind Züge und Gleise hoch belastet. Der Regionalverkehr wird – wie überall in Schleswig-Holstein – von der landeseigenen Gesellschaft NAH.SH bestellt, die dafür die Regionalisierungsmittel aus dem Bundeshaushalt einsetzt. Sie gibt den Fahrplan, die einzusetzenden Fahrzeuge sowie die Qualitätsstandards vor und schreibt die Verkehrsleistung öffentlich aus.

Auf der Marschbahn gab es von Anfang an Probleme. Fahrzeugausfälle und Verspätungen waren an der Tagesordnung. Und seit Ende 2016 funktioniert fast gar nichts mehr. Zugausfälle sind die Regel, gefahren wird mit geliehenem Material. Leidtragende sind vor allem die Pendler, die täglich zur Arbeit auf die Insel Sylt fahren – alternativlos.

Bis November 2015 war die Verkehrsleistung an die private Nord-Ostsee-

Bahn vergeben. Sie setzte auf der Strecke Lokomotiven und Waggons ein, die 2005 vom Land Schleswig-Holstein beschafft worden waren, finanziert von der HSH Nordbank. Die Lokomotiven waren nicht leistungsfähig genug für einen fahrplangerechten Verkehr. In Spitzenzeiten fehlten zudem Sitzplätze in den Waggons. Längere Züge waren durch begrenzte Bahnsteiglänge und begrenzte Zugkraft der Diesellokomotiven nicht möglich. Hinzu kam der Umstand, dass die Nord-Ostsee-Bahn die Streckennutzung auf der teilweise nur eingleisigen und stark ausgelasteten Strecke beim Infrastruktur-Eigentümer DB Netz AG

re bei den Kupplungen, festgestellt. Unklar war, ob für die Mängelbeseitigung der Hersteller, der ehemalige Eigentümer oder der Mieter aufkommen musste. Die Folge: Umfangreiche Gutachten, um sich über die Kostenaufteilung zu einigen. Auch die neuen Lokomotiven wurden nicht rechtzeitig fertig. Außerdem wurden vom neuen Betreiber, der DB Regio, zahlreiche Mängel gerügt. Wieder begann der Kreislauf, wer denn jetzt für was verantwortlich ist.

Es geht um ein ganzes Bündel an Verträgen: Die landeseigene NAH.SH GmbH schließt mit dem Verkehrsunternehmen

DB Regio einen Verkehrsvertrag über die Durchführung der Fahrten. Gleichzeitig schließt sie mit dem Fahrzeugeigentümer, der Paribus-DIF, einen Fahrzeugbereitstellungsvertrag. In den beiden Verträgen verpflichten sich die beiden Auftragnehmer des Landes, einen Mietvertrag über die Nutzung der vom Land vorgegebenen Fahrzeuge abzuschließen. Der Fahrzeugbereitsteller seinerseits schließt einen Kaufvertrag mit einem Hersteller und den Mietvertrag mit dem Verkehrsunternehmen. Das Verkehrs-

unternehmen ist verantwortlich für eine ordentliche Behandlung der Fahrzeuge und die regelmäßige Wartung. Gleichzeitig mietet DB Regio die benötigten Fahrzeuge bei dem Infrastrukturbetreiber DB Netz AG an, um Gleise, Bahnhöfe und sonstige technische Einrichtungen nutzen zu können.

Dass es bei so komplizierten Vertragsstrukturen regelmäßig Probleme gibt, den Verantwortlichen zu identifizieren, erkennt der Laie sofort. Das erklärt auch, warum sich die Landespolitiker, mit dem neuen Verkehrsminister Bernd Buchholz voran, ausgesprochen zurückhalten, wenn sie für die desolaten Zustände einen Schuldigen nennen sollen. Denn letztlich haben sie selbst mit ihrer Vertragskonstruktion einen erheblichen Beitrag dazu geleistet.



Selten pünktlich – die Marschbahn

Foto: © NAH-SH

anmieten musste. Bei Betriebsstörungen bestand zumindest der Verdacht, dass die Fernverkehrszüge der Deutschen Bahn nach Westerland und der lukrative Autozug nach Niebüll auf die Insel gegenüber dem Regionalverkehr der Nord-Ostsee-Bahn bevorzugt wurde.

Zum Dezember 2016 wurde der Verkehr neu ausgeschrieben und an die Deutsche Bahn Regio vergeben. Für die landeseigenen Waggons und Lokomotiven wurde ebenfalls ein neuer Eigentümer gesucht. Sie wurden nach Ausschreibung an den Finanzdienstleister Paribus-DIF verkauft. Der sollte weitere Lokomotiven und Waggons bereitstellen. Doch bei der Übergabe gab es Probleme. An den elf Jahre alten Waggons, die an Paribus-DIF verkauft werden sollten, wurden technische Mängel, insbesonde-

EU-Datenschutz kann teuer werden

Verstöße können bis zu 20 Millionen Euro kosten - Unternehmen sind gefordert

Bereits 2016 wurde die neue Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) der EU veröffentlicht. Doch erst jetzt scheint das Thema stärker in den Fokus zu rücken. Jeder der jetzt seine Beitragsbriefe der Versicherungen erhält, findet am Ende den freundlichen Hinweis auf diese Neuregelung – die teuer werden kann für die Unternehmen.

Offiziell in Kraft tritt die neue Verordnung erst am 25. Mai 2018. Doch Unternehmen sollten, eben weil Verstöße streng behandelt werden, mit den Vorbereitungen zur Umsetzung schon begonnen haben. Nachfolgend sollen im Wesentlichen die Artikel der DSGVO dargestellt werden. Diese werden durch die Neuregelungen im Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) konkretisiert und flankiert.

Die zunehmende Digitalisierung der Märkte hat es für die EU erforderlich gemacht, personenbezogene Daten von Privatpersonen stärker zu schützen. Gültigkeit haben die Regelungen für die ganz oder teilweise automatisierte Verarbeitung von personenbezogenen Daten, als auch für die nicht-automatisierte Verarbeitung solcher Daten, sofern sie in einem Dateisystem gespeichert sind oder gespeichert werden sollen (Art. 1, 2 DSGVO).

Anwenden müssen die Neuregelungen alle öffentlichen Stellen von Bund und Ländern, aber auch nicht-öffentliche Stellen, es sei denn die Verarbeitung der Daten erfolgt ausschließlich zu persönlichen oder familiären Zwecken. Für die Planung des nächsten runden Geburtstages dürfen Sie also auch weiterhin ihre Gästeliste in einer Datei erstellen und die Einladungen teilweise automatisiert verschicken.

Wer nun als nicht-öffentliche Stelle dennoch zur Beachtung verpflichtet ist, wird durch § 2 BDSG konkretisiert. Danach muss eigentlich jeder, der nicht ausschließlich zu familiären oder rein persönlichen Zwecken Daten erfasst und speichert, die Vorgaben der DSGVO beachten. Denn nach § 2 Absatz 4 BDSG ist jede natürliche oder juristische Person, Gesellschaft oder andere Vereinigung des Privatrechts zur Anwendung verpflichtet. Damit werden privatrechtlich organisierte Gesellschaften oder sonstige Ausgliederungen öffentlich-rechtlicher Träger erfasst, aber auch Kleinst- und Kleinbetriebe der Privatwirtschaft und Vereine.

Als personenbezogene Daten werden all jene Informationen eingestuft, die sich auf identifizierte oder identifizierbare na-

türliche Personen beziehen. Hierzu zählen folglich schon Name und Anschrift von Kunden für Lieferungen. Es genügt aber auch, wenn die Zuordnung zu einer Person aufgrund der Verknüpfung eines oder mehrerer Merkmale, welche Ausdruck der physischen, physiologischen, genetischen, wirtschaftlichen, kulturellen oder sozialen Identität sind, möglich ist.

Verarbeitet werden diese Daten nach Ansicht der Verordnungsgeber dann, wenn sie mit oder ohne automatisierte Verfahren zur Erhebung, Erfassung, Organisation, zum Ordnen, Speichern, Anpassen oder Verändern, für Abfragen oder Auswertungen genutzt werden. Darüber hinaus gilt auch das Löschen oder Vernichten als Verarbeitung im Sinne der DSGVO.

Die modernen Kommunikationsmittel haben es gerade großen Unternehmen möglich gemacht, durch die Erhebung zusätzlicher Daten auf ihre Kunden individuell abgestimmte Angebote zu erstellen

Analyse

und zu bewerben. Die Möglichkeiten dieser kundenorientierten Betreuung soll künftig eingeschränkt werden, denn auch das sog. „Profiling“ unterliegt den verschärften Datenschutzregeln. Als Profiling wird jedes automatisierte Verfahren eingestuft, in welchem personenbezogene Daten ausgewertet werden, um bestimmte persönliche Aspekte, wie z.B. die wirtschaftliche Lage, persönliche Vorlieben und Interessen, zu bewerten. Jede Verfolgung und Auswertung von Daten zur kundenorientierten Betreuung wird künftig strengen Maßstäben unterliegen. Wir werden uns bei der künftigen Google-Suche also nicht mehr fragen, warum ausgerechnet dieses Buch oder jenes Werkzeug beworben wird. Und auch Amazon wird in Zukunft die auf uns zugeschnittenen Angebote einschränken müssen.

Es sei denn! Sie haben unsere Einwilligung. Es versteht sich, dass die DSGVO konkret definiert, wie eine solche Einwilligung aussehen muss. In jedem Fall ist sie freiwillig und auf den bestimmten Fall zu erteilen. Globale Einwilligungen, z.B. im Rahmen von Gewinnspielen, dürften künftig nicht mehr ausreichend sein. Die Einwilligung muss auf der Grundlage von ausreichenden Informationen und unmissverständlich abgegeben sein. Dazu bedarf es aber nicht zwingend der Schriftform, sondern

es genügt eine sonst eindeutige Handlung, mit der der Betroffene zu verstehen gibt, dass er mit der Verarbeitung seiner personenbezogenen Daten einverstanden ist.

Es wird jedoch deutlich, dass die Transparenzanforderungen steigen und die Datenschutzhinweise zahlreicher Unternehmen wohl der Überarbeitung bedürfen werden. Auch wird es auf Onlineplattformen wohl nicht mehr ausreichen, die Einwilligung grundsätzlich vorzugeben und den Kunden durch ein sog. Opt-Out zum Handeln zu zwingen.

Die DSGVO stärkt außerdem die Rechte der Betroffenen in den Artikeln 12 bis 23. Dort wird den Verarbeitenden zunächst eine hohe Transparenzpflicht auferlegt. Die Betroffenen haben das Recht zur Auskunft, Berichtigung, Löschung als sog. Recht des Vergessens, auf Einschränkung der Bearbeitung und zur Beschwerde bei der zuständigen Aufsichtsbehörde.

In den Artikeln 77 bis 84 DSGVO werden Rechtsbehelfe, Haftung und Sanktionen geregelt. Das Recht zur Beschwerde bei der zuständigen Aufsichtsbehörde kann hiernach unabhängig von anderweitigen verwaltungsrechtlichen oder gerichtlichen Rechtsbehelfen erhoben werden. Die in Artikel 82 DSGVO geregelte Haftung und das Recht auf Schadensersatz für materielle und immaterielle Schäden ist sehr weitreichend. Zwar ist eine Haftungsbefreiung vorgesehen, wenn der Nachweis geführt werden kann, dass der Verstoß gegen die DSGVO oder andere aus ihr abgeleitete Vorschriften unter keinen Umständen für den eingetretenen Schaden verantwortlich ist.

Die hierzu in § 146 BDSG enthaltene Regelung ist zwar als „Soll“-Vorschrift ausgestaltet. In ihr wird aber der Anspruch auf eine weite Auslegung zum Schutz der Rechte der Betroffenen kodifiziert.

Die Verordnung selbst eröffnet sogar die Verhängung von Geldbußen. Diese können – je nach Umständen des Einzelfalls – bis zu 20 Mio. Euro oder 4 Prozent des weltweiten Jahresumsatzes eines Konzerns betragen.

Die ersten Abmahnunternehmen stehen schon in den Startlöchern, um Verstöße zu rügen. Deshalb sollten alle Unternehmen prüfen, ob ihre Kundendateien und Online-shops den neuen Anforderungen genügen. Andernfalls können Verstöße zu erheblichen Geldbußen und Schadensersatzforderungen führen. Es gilt nun also tätig zu werden und sich auf die geänderten Anforderungen einzustellen.

Digitalisierung gestalten!



Der Bund der Steuerzahler M-V und die IHK zu Schwerin hatten gemeinsam für den 16. November 2017 zum diesjährigen Schweriner Steuerforum eingeladen.

Schwerpunktthema des Abends war die Digitalisierung in Wirtschaft und Verwaltung und die Herausforderungen, die alle Beteiligten im Wandel der Technologien zu bewältigen haben.

Zu Beginn der Veranstaltung begrüßte Siegbert Eisenach, Hauptgeschäftsführer der IHK zu Schwerin, die Anwesenden. Er hob die – auch durch die Digitalisierung – ermöglichte gute wirtschaftliche Entwicklung in Nordwestmecklenburg hervor. Viele der hier ansässigen Unternehmen seien national und international erfolgreich tätig. Aber nur eine in die Zukunft orientierte Wirtschaft kann wettbewerbsfähig bleiben. Und so sieht Eisenach die Verantwortung der Politik, nicht nur immer mehr Mobilität und Flexibilität zu verlangen, sondern durch eine sachgerechte und langfristig ausgerichtete Wirtschaftspolitik die Rahmenbedingungen für die Unternehmen im Land zu schaffen und zu erhalten. Dabei darf jedoch nicht allein die – großteils unübersichtliche und überbürokratisierte – Wirtschaftsförderung im Vordergrund stehen. Vielmehr muss der Fokus auf der Erhaltung und Schaffung moderner Infrastruktur liegen, damit auch im ländlichen Raum die Nutzung digitaler Angebote überhaupt möglich wird.

Anschließend übernahm Sophie Mennane-Schulze, Landesvorsitzende des Bundes der Steuerzahler Mecklenburg-Vorpommern, die Moderation der weiteren Veranstaltung. Auch sie begrüßte die Anwesenden und betonte, dass unser



Foto: © IHK zu Schwerin

Alltag zunehmend digitaler wird. Sei es die Installation und Nutzung eines elektronischen Fahrtenbuches, welches die Fahrten mittels GPS und Verbindung der Fahrzeugsteuerung genauestens erfasst und aufbereitet oder die Möglichkeiten des mobilen Banking. Immer mehr durchdringen digitale Angebote und Pflichten unser privates und berufliches Leben. Aus diesem Grund hatte sich auch das diesjährige „SCHWARZBUCH – Die öffentliche Verschwendung“ in seinem Topthema mit den Digitalisierungs-Projekten der öffentlichen Verwaltung beschäftigt. Mennane-Schulze begrüßte hierzu Reiner Holznagel, Präsident des Bundes der Steuerzahler Deutschland, und bat ihn um seinen Vortrag mit dem Titel „Digitalisierung und Modernisierung des Steuersystems“.

Reiner Holznagel bedankte sich für die Einladung. Mit einem bildlichen Raketenstart begann er seine Präsentation und ging dabei auf die Umsetzung digitaler Prozesse in der öffentlichen Verwaltung ein.

Die Einführung der Elektronischen Gesundheitskarte hat bereits Unsummen verschlungen, ohne dass auch nur eines der bahnbrechenden Ziele im Ansatz erreicht wurde. Bislang werden nur die Personenstammdaten gespeichert und die Karte trägt ein Lichtbild. Ob und wann die medizinischen Daten gespeichert und Zugriffe hierauf geregelt sind, ist noch nicht absehbar.

Ähnliches schilderte Reiner Holznagel für die Einführung der Elektronischen Akte (E-Akte). Ziel soll es sein, alle öffentlichen Dokumente digital abzulegen und so den Zugriff ohne das lästige Kopieren und Beglaubigen zu ermöglichen. Das papierlose Behördenbüro ist die Vision für die Zu-

kunft. Obwohl schon teilweise vorhanden, sind mehr als zwei Drittel der Behörden bisher noch nicht in der Lage oder gewillt, die E-Akte zu führen. Oftmals erschweren zudem die bisher geltenden Verwaltungsvorschriften den digitalisierten Büroablauf. So scheitert die Umsetzung unter anderem auch an der Verpflichtung zur doppelten Aktenführung, welche noch immer das Vorhalten der sog. papiernen Handakte vorschreibt. Selbst der moderne Personalausweis wird bisher kaum genutzt, da die angeblichen Vereinfachungen in behördlichen Verfahren mangels Einbindung der neuen Technologien in die Verwaltung nicht eingetreten sind. So hat nach Reiner Holznagel eine Prüfung ergeben, dass bislang in lediglich zwei Prozessen von der vormaligen Pflicht zum persönlichen Erscheinen bei der Behörde abgesehen und der Vorgang rein digital bearbeitet werden kann. Einer dieser Prozesse ist die Anmeldung eines Hundes für die Erfassung zur Hundesteuer. Hier muss der Halter nicht mehr persönlich bei der Behörde erscheinen. Etwas sarkastisch fügt Holznagel hinzu, dass nicht geklärt werden konnte, ob diese Pflicht auch für den anzumeldenden Hund entfällt.

Im Anschluss an den Vortrag zur Digitalisierung in der öffentlichen Verwaltung und deren Scheitern in einigen Projekten führte Dr. Rainer Kambeck, Bereichsleiter für Wirtschafts- und Finanzpolitik, Mittelstand beim Deutschen Industrie- und Handelskammertag e.V., zur Frage „Wie kann die digitale Wirtschaft sinnvoll besteuert werden? Brauchen wir kurzfristig eine Google-Tax?“ aus. Einführend erläuterte er die Hintergründe der in Politik, Wirtschaft und Verbänden diskutierten Fragen. Dabei lautet das neue Schlagwort „GAFA“.

Fortsetzung auf Seite 8

Steuerschätzung...

... ist kein Freibrief für mehr Ausgaben

Zu den wohl ohne Frage wichtigsten Terminen in der Hamburger Politik zählt die Veröffentlichung der Steuerschätzung. Es ist feste Tradition, dass Hamburgs Finanzsenator halbjährlich, im Mai und im November, vor die Öffentlichkeit tritt, um zu verkünden, mit welchen Einnahmen die Stadt in den kommenden Jahren rechnen kann. Und mittlerweile dürfte es ebenso Tradition sein, dass es sich bei diesem Termin um einen der angenehmeren Art für den obersten städtischen Kassenwart handelt – den fleißigen Steuerzahlern sei Dank.

Für das abgelaufene Jahr geht der Senat von in Hamburg verbleibenden Steuern in Höhe von fast 11,3 Mrd. Euro aus. Dies sind 930 Mio. Euro mehr gegenüber der aktuellen Haushalts- und Finanzplanung. Und für das nun beginnende Jahr rechnet Rot-Grün mit in der Stadt verbleibenden Steuern in Höhe von mehr als 11,4 Mrd. Euro. Auch das sind noch immer 780 Mio. Euro mehr gegenüber der aktuellen Planung. Und laut Schätzung verbleiben dann in naher Zukunft, nämlich im Jahr 2020, schon 12,3 Mrd. Euro in Hamburg, was eine positive Differenz von 1,2 Mrd. Euro gegenüber der aktuellen Haushalts- und Finanzplanung bedeuten würde. Im Übrigen wurde die prognostizierte Summe der Einnahmen für die Jahre 2017 bis 2021 in der November-Steuerschätzung gegenüber der vom Mai um insgesamt 700 Mio. Euro nach oben korrigiert.

„Grundlage für den erfreulichen Anstieg der Steuererträge ist eine weiterhin stabile konjunkturelle Entwicklung“, fasste Finanzsenator Tschentscher sein Zahlenwerk zusammen. Und bei so manchem Politiker im Regierungslager dürften dank der frohen Kunde von stark steigenden Einnahmen die Augen vor lauter Freude geblinzelt haben. Immerhin stehen ab diesem Sommer die Beratungen für den Doppelhaushalt 2019/2020 an. Und da 2020 auch eine neue Bürgerhaushalt gewählt wird, wird sich der eine oder andere Verantwortungsträger schon im Verteilen von Wahlgeschenken gewähnt haben.

Vor solchen Gedankenspielen warnt der Bund der Steuerzahler jedoch ausdrücklich. Zwar hat sich die Stadt nach Jahrzehnten der Schuldenmacherei endlich auf den Weg der Haushaltskonsolidierung begeben, die Politik darf nun jedoch nicht dem Reiz verfallen, steigende Einnahmen für mehr Ausgaben zu verwenden. Deshalb fordern wir auch weiterhin eine strenge Ausgabendisziplin vom Senat ein. Schließlich stehen in den kommenden Jahren nicht nur teure Investitionen in die städtische Infrastruktur an, sondern es stehen auch Pensionsverpflichtungen in Milliardenhöhe ins Haus. Und dass diese in der städtischen Finanzplanung der vergangenen Jahrzehnte keinen besonders hohen Stellenwert eingenommen haben, zählt leider auch zu den vielen Traditionen der Hamburger Politik.

Schuldenbremse...

... verlangt nach Personalreduzierung

Im Dezember hat der Hamburger Rechnungshof erneut seinen Bericht „Monitoring Schuldenbremse“ vorgelegt. Anhand von 12 Bewertungskriterien beleuchten die Rechnungshüter jedes Jahr vor dem Hintergrund der ab 2020 geltenden Schuldenbremse verschiedene Aspekte der städtischen Haushaltspolitik und leiten daraus dann 12 Ampeln ab, die bestenfalls auf grün stehen.

Kurz zusammengefasst: Im Vergleich zu 2016 haben sich keine Änderungen ergeben. Nach wie vor stehen 7 Ampeln auf Grün, 5 auf Gelb und keine auf Rot. Und dennoch lohnt es sich, einen genaueren Blick auf zumindest zwei Aspekte zu werfen.



Zum einen merkt der Rechnungshof kritisch an, dass die finanziellen Zukunftslasten außerhalb des Kernhaushalts anwachsen. Dieser weise zwar aufgrund hoher Steuereinnahmen und niedriger Zinsen Überschüsse aus. Werde aber „die gesamte Sphäre des Konzerns Hamburg betrachtet, steigen die Schulden sogar um Milliarden. Ursächlich hierfür ist insbesondere die Entwicklung im Zusammenhang mit der HSH Nordbank“, so Rechnungshofpräsident Dr. Schulz.

Aber auch vor dem Hintergrund, dass zunehmend Investitionen und Kreditaufnahmen in Gesellschaften außerhalb des Haushalts verlagert würden, relativiere sich der Erfolg im Kernhaushalt.

So seien zum Beispiel zwischen den Jahren 2015 und 2017 rund 340 Mio. Euro Neuverschuldung für Bauinvestitionen der Stadt in eigens für diese Projekte gegründeten Gesellschaften hinzugekommen – und diese werden, genauso wie die entstandenen milliarden schweren öffentlichen Verpflichtungen im Zuge der HSH-Krise, im Kernhaushalt nicht abgebildet.

Zum anderen legt der Rechnungshof den Finger bei der verfehlten Personalplanung des Senats in die Wunde. Zur Erinnerung: Im Bürgerschaftswahlkampf 2011 hatte Olaf Scholz versprochen, jährlich 250 Stellen im städtischen Personalbestand abzubauen. Jedoch sind von 2011 bis 2016 insgesamt 2.423 Vollzeitstellen zusätzlich geschaffen worden.

Und so fordert auch der Bund der Steuerzahler mehr Ehrlichkeit in der Personalpolitik des Senats ein. Schließlich ist niemandem geholfen, wenn erst öffentlichkeitswirksam Personalabbau angekündigt wird, der Personalbestand am Ende aber deutlich anwächst. So geht Vertrauen verloren.

Den ganzen Bericht des Rechnungshofs finden Sie unter www.schuldenbremse.hamburg

Gekippte Gebühr – auf unsere Kosten

Eigentlich hätten die Hamburger Grundstücksbesitzer jetzt im Januar einen Neu-

Senat knickt ein:

**Müllgebühr
GESTOPPT**



jahrsgruß in Form eines Bescheids für die vom Senat geplante Straßenreinigungsgebühr erhalten sollen. Durch den Einsatz des Bundes der Steuerzahler, der

Fraktionen von CDU und FDP, des Grundeigentümer-Verbands, des Mietervereins, des Sozialverbands und tausender Bürger, konnte die Gebühr jedoch noch rechtzeitig verhindert werden – aber Senat und Stadtreinigung hatten bereits hohe Kosten verursacht.

Aus den Einnahmen für die neue Abgabe in Höhe von insgesamt 27 Mio. Euro jährlich, die letztlich an die Mieter weitergeleitet worden wäre, sollte die sogenannte Sauberkeitsoffensive der Stadtreinigung finanziert werden, 400 zusätzliche Reinigungskräfte inklusive. Nun jedoch, da die Gebühr vom Tisch ist, sollen die auf mehr Sauberkeit zielenden Maßnahmen des städtischen Unternehmens aus vorhanden Steuermitteln finanziert werden. Gut so! Schließlich haben diese zuletzt Jahr für Jahr immer neue Rekordhöhen erreicht.

Und obwohl die Straßenreinigungsgebühr von der Bürgerschaft nie beschlossen wurde, wird sie die Hamburgerinnen und Hamburger trotzdem teuer zu stehen kommen. Denn wie jetzt durch eine schriftliche Kleine Anfrage des CDU-Bürgerschaftsabgeordneten Stephan Gamm ans Licht kam: Die Stadtreinigung hatte bereits über 230.000 Euro in vorbereitende Maßnahmen zur Erhebung der Gebühr investiert. So heißt es in der Antwort des Senats: „Zur Vorbereitung der

Einführung der Reinigungsgebühr sind der Stadtreinigung für die Inanspruchnahme externer Dienstleister Kosten in Höhe von circa 215.000 Euro entstanden.“ Außerdem fielen bei dem städtischen Unternehmen weitere Kosten in Höhe von 15.800 Euro für Mietmöbel an. Auch wurden 6.600 Euro für PCs und Drucker investiert, welche nun jedoch zumindest für andere Zwecke Verwendung finden werden und deshalb nicht weiter ins Gewicht fallen.

Was hingegen ins Gewicht fällt, ist der Personalaufwand, der zur Vorbereitung der Einführung der Gebühr betrieben wurde. Der Senat teilte mit: „Bei der Stadtreinigung waren zeitweise bis zu 46 Personen mit einem Teil ihrer Arbeitszeit mit der konzeptionellen Vorbereitung und der operativen Umsetzung der Gebührenbescheide beschäftigt.“ Man schätze den Zeitaufwand auf circa 1.300 Stunden. Auch seien Mitarbeiter der Fachbehörden im Rahmen der Vorbereitung der Gebühr mit der Erarbeitung der Rechtsgrundlagen befasst gewesen. „Die darauf entfallenden Arbeitsstunden dürften insgesamt, grob geschätzt, in der Größenordnung einer Vollzeitstelle für ein Jahr liegen“, so der Senat.

Somit drängt sich natürlich eine Frage auf: Ist es legitim, dermaßen viel Zeit und Geld in die Vorbereitung einer Gebühr zu investieren, deren Für und Wider nicht nur über Monate kontrovers diskutiert wurde, sondern über deren Einführung die Volksvertreter noch nicht einmal abgestimmt hatten? Und auch wenn Rot-Grün über eine noch so bequeme Mehrheit in der Hamburgischen Bürgerschaft verfügt, so war doch von Anfang an erkennbar, dass selbst die

eigenen Reihen nicht geschlossen hinter dem Projekt standen. Dass das Vorgehen der Stadtreinigung und der Fachbehörden nicht legitim war, gibt der Senat übrigens indirekt selber zu. So antwortete er auf die Frage, wie viele Gebührenbescheide für ganz Hamburg hätten erstellt werden müssen und wie viele Bescheide bis zum Stichtag 14. November 2017 (der Tag, an dem bekannt gegeben wurde, dass die Straßenreinigungsgebühr doch nicht kommen soll) bereits abschließend vorbereitet worden waren: „Die Stadtreinigung ging von circa 165.000 Gebührenbescheiden aus. Abschließend vorbereitet waren noch keine Bescheide, da die erforderlichen Rechtsgrundlagen noch nicht vorlagen.“

Die noch nicht vorliegenden Rechtsgrundlagen haben Politik und Verwaltung jedoch nicht daran gehindert, einen sechsstelligen Betrag an Steuermitteln vorab zu investieren, in dem sicheren Glauben, dass die Abgeordneten die Straßenreinigungsgebühr schon „abnicken“ werden. Und so äußerte Umweltpolizist Gamm: „Die rot-grüne Sauberkeitsgebühr ist dort gelandet, wo sie von Anfang an hingehörte: In der Tonne.“ Und dennoch, so Gamm kritisch, wurden durch die Vorbereitungen zur Einführung der neuen Gebühr bereits ca. 400.000 Euro, unter Berücksichtigung des Personalaufwands, ausgegeben. Und auch Lorenz Palte, Vorsitzender des Hamburger Steuerzahlerbundes, mahnt: „Es darf nicht sein, dass Politik und Verwaltung der Entscheidung der Hamburgischen Bürgerschaft vorweggreifen. Dieses Vorgehen ist eine Respektlosigkeit gegenüber den Volksvertretern. Sollte ein solches Verhalten Schule machen, wird der um sich greifenden Politikverdrossenheit nur noch mehr Vorschub geleistet.“



Foto: © BilderBox.com

Blick durch den Norden



Als das Jahr 2017 begann, regierte in Schleswig-Holstein noch Torsten Albig und sein Parteifreund Olaf Scholz galt als Hamburger Bürgermeister sogar als die Führungsreserve schlechthin für die Sozialdemokratie. Erwin Sellering war als Ministerpräsident von Mecklenburg-Vorpommern der dritte in Nordverbund.

Ein Jahr später hat sich viel geändert: Sellering hat aus gesundheitlichen Gründen abgedankt, aber Torsten Albig ist von den Wählern regelrecht aus dem Amt gekegelt worden. Und der Hamburger Scholz muss erst einmal zurückstecken, nachdem er auf einem SPD-Bundespartei mit dem schlechtesten Ergebnis der stellvertretenden Bundesvorsitzenden abgewatscht worden ist.

Wer hätte zudem Anfang 2017 auch nur geahnt, dass jetzt in Schleswig-Holstein ein Jamaika-Bündnis aus CDU, FDP und Grünen regiert. Und dass Umweltminister Robert Habeck seinen Hut in den Ring werfen würde, um Vorsitzender der Grünen zu werden.

Und Manuela Schwesig, Ministerpräsidentin von Mecklenburg-Vorpommern, muss mit einer bösen Schramme fertig werden. Warum eine sozialdemokratische Regierungschefin ihr Kind auf eine Privatschule schickt, ist vielen Bürgern des Landes kaum verständlich zu machen.

Alles in allem: Es ist fast alles ganz anders

gekommen als gedacht und das gilt auch beim Blick zum größten norddeutschen Nachbarn Niedersachsen. Dort regiert jetzt wie in Mecklenburg-Vorpommern eine große Koalition, Hamburgs rot-grünes Bündnis

ist neuerdings damit ziemlich allein auf weiter Flur – wenn man von Bremen absieht. Aber der Stadtstaat, kleines Bundesland, ist so etwas wie ein Sonderfall. Bremen hat Rekordschulden und schafft es trotz der Rekordsteuereinnahmen nicht wirklich, auf die Beine zu kommen.

Und dann ist da noch Wolfgang Kubicki, der zum Jahresende (fast weinend) Abschied nahm vom Landtag in Kiel, um Vizepräsident im Bundestag zu werden. Der FDP-Mann hat Jahrzehnte die Landespolitik in Schleswig-Holstein (mit)geprägt und Spuren hinterlassen. Wichtiger aber ist, wie seine Kollegen in Kiel agieren: Ob die FDP den Bau der A 20 voranbringt auch gegen grünen Widerstand, das ist wichtig für Schleswig-Holstein.

Es bleibt abzuwarten, wie die Grünen umgehen mit dem Unterschied zwischen reiner Lehre und den Bedürfnissen des Landes und der eigenen Programmatik. Ob nun Mecklenburg-Vorpommern oder Schleswig-Holstein, beide Bundesländer leben von der Landwirtschaft und davon, dass Politik die Balance hinkriegt zwischen Öko-Wünschen und Realität.

BdSt intern

Zukunfts-klausur

In einer zweitägigen Klausurtagung haben sich die Mitglieder von Vorstand und Verwaltungsrat mit der Zukunft des Landesverbandes Schleswig-Holstein beschäftigt. Gemeinsam wurden die Themen Finanzierung der Energiewende, Auswirkungen des Brexit auf die Wirtschaft in Schleswig-Holstein sowie Forderungen an einen künftigen kommunalen Finanzausgleich in Schleswig-Holstein als Schwerpunktthemen der inhaltlichen Arbeit in 2018 festgelegt. Stärker widmen will sich der Landesverband der Ansprache jüngerer und weiblicher Mitglieder durch eine eigene Arbeitsgruppe. Eine wichtige Rolle wird dabei auch das Angebot in den sozialen Medien spielen. Neuerungen soll es auch bei der Organisation von Veranstaltungen in den Kreis- und Bezirksverbänden geben. Der Verband will sein Informationsangebot für Mitglieder in der Fläche weiter stärken.

IMPRESSUM

Herausgeber: Bund der Steuerzahler Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein

Gesamtredaktion: Bund der Steuerzahler Schleswig-Holstein, Rainer Kersten, Lornsenstraße 48, 24105 Kiel, Tel. 04 31/56 30 65, Fax 04 31/56 76 37

Verlag: BdSt Steuerzahler Service GmbH, Adolfsallee 22, 65185 Wiesbaden

Verantwortlich: Schleswig-Holstein: Roger H. Müller, Rainer Kersten; Hamburg: Christoph Metzner; Mecklenburg-Vorpommern: Sophie Mennane-Schulze

Erscheinungsweise: 9 x jährlich
Druckauflage: 21.000, 47. Jahrg., 1/2018

Anzeigenverwaltung: Nord-Kurier Verlag und Werbegesellschaft mbH, Lornsenstraße 48, 24105 Kiel

Konzeption und Design: Joachim Holz, www.diegestalten.com

Druck: apm AG, Kleyerstraße 3, 64295 Darmstadt, Tel. 0 61 51 / 86 01-0

Satz: Line Media Agentur
Tel. 0 43 34 / 18 91 18, Fax 0 43 34 / 18 91 16
E-Mail: info@linemedia.de

E-Mail: info@nord-kurier.de
Internet: www.nord-kurier.de

Digitalisierung... Fortsetzung von Seite 5

Dies ist die Abkürzung der vier weltmarktherrschenden Internetkonzerne Google, Apple, Facebook und Amazon, deren Geschäftsfelder und -modelle zu neuen Fragestellungen im Bereich der Besteuerungssysteme geführt haben. So kann bei einer ausschließlich digitalen Betätigung der klassische Betriebsstättenbegriff nicht mehr als Anknüpfungspunkt der Besteuerung dienen. Hier müssen gemeinsam neue Regelungen erarbeitet werden, so Kambeck, um einen gesunden Steuerwettbewerb zu erhalten, ohne aber das bisher geltende Nettoprinzip aufzugeben. Nach seiner Ansicht spiegeln die bisherigen Beratungen jedoch das Risiko eines Paradigmenwechsels wieder. Verstärkt wird eine Verlagerung der Gewinnauf eine Umsatzbesteuerung verlangt. Hier muss Augenmaß gefordert werden, denn dem Wechsel der Besteuerungsgrundlage kann eine nachhaltige Steuererhöhung und folglich eine Verschlechterung der Marktsituation fol-

gen. Hier heißt es, sachgerechte Lösungen zu finden, die die neuen Anforderungen der digitalen Märkte berücksichtigen.

Sophie Mennane-Schulze und Franz-Joachim Hofer, Geschäftsbereichsleiter Recht, Steuern und Zentrale Dienste der IHK zu Schwerin, dankten den Anwesenden für ihre Aufmerksamkeit und den Referenten für die interessanten Ein- und Ausblicke. Holznagel und Kambeck standen den Anwesenden noch während des Abends für Gespräche zur Verfügung.

Im Ergebnis dieser gelungenen Veranstaltung lässt sich feststellen, dass die Technologien zur Digitalisierung vorhanden sind, die Umsetzung in allen Bereichen von Verwaltung und Wirtschaft oftmals am Nichtvorhandensein der infrastrukturellen und rechtlichen Rahmenbedingungen scheitert. Es müssen daher in einem konstruktiven Miteinander von Politik und Wirtschaft gemeinsam Lösungen gefunden werden, um den Anschluss an die Digitalisierung des europäischen und weltweiten Marktes nicht zu verpassen.