



Die „Passat“ glänzt in der Hafeneinfahrt von Travemünde.
Foto: Jürgen Howaldt/Wikipedia

Wie viel ist die „Passat“ Lübeck wert?

Geplante 25 Millionen Euro für die Sanierung werden absehbar nicht reichen

Das Museumsschiff „Passat“ in Lübeck-Travemünde muss dringend saniert werden. Die Stadt rechnet mit Kosten von 25 Millionen Euro. Den genauen Umfang der notwendigen Arbeiten wird man aber erst wissen, wenn das Schiff aus dem Wasser geholt wurde. Erfahrungsgemäß werden die 25 Millionen Euro niemals reichen!

Die „Passat“ liegt seit 1959 als Wahrzeichen an der Hafeneinfahrt von Travemünde. Sie ist bei Einheimischen und Gästen gleichermaßen beliebt. Heute wird sie als Jugendherberge, Museum, Veranstaltungsort und Standesamt genutzt. Doch die 1911 in Hamburg gebaute Viermastbark mit ihrem Stahlrumpf ist auch dringend sanierungsbedürftig.

Die Hansestadt Lübeck, die seit 1959 Eigentümerin des ehemaligen Segelschiffs ist, hat einen Gutachter mit der Machbarkeitsstudie für eine Sanierung beauftragt. Die notwendigen Arbeiten werden auf 25 Millionen Euro geschätzt. Festgestellt wurden diverse Schäden am Hauptdeck, das Schiff ist zudem undicht. Die Unterkante der Bordwände sind stark korrodiert, die Takelage ist überholungsbedürftig, die Beschichtung des Schiffskörpers muss erneuert werden. Defizite gibt es auch im Brandschutz. Eine Schadstoffbegutachtung ergab, dass das Schiff fast durchgehend mit Blei und Chrom belastet ist. Zudem wurden Asbest und ähnliche künstliche Mineralfasern in den Isolierungen und Dichtungen entdeckt. Obwohl auch Taucher im Einsatz waren, kann der genaue Umfang der Schäden aber erst beurteilt werden, wenn das Schiff aus dem Wasser in ein Trockendock geholt wird.

Doch mit der reinen Sanierung will es die Hansestadt Lübeck nicht bewenden lassen. So soll der Zugang zum Schiff vereinfacht werden, die Nutzbarkeit der Veranstaltungsräume verbessert, der Energieverbrauch durch die Umstellung der Ölheizung auf eine Wärmepumpe gesenkt werden. Außerdem will man einen Fahrstuhl einbauen, damit das Hauptdeck barrierefrei erreicht werden kann.

Der Kulturausschuss der Hansestadt Lübeck hat jetzt beschlossen, die „Passat“ im Oktober 2026 aus dem Wasser zu holen und ein Jahr lang in einer Werft zu sanieren. Es sollen Finanzierungsmöglichkeiten über Drittmittel eruiert werden.

Die „Passat“ ist den Politikern in Lübeck also lieb und teuer. Dem kritischen Steuerzahler schwant jedoch Böses! Erfahrungsgemäß ist noch kein Sanierungsprojekt dieser Größe auch nur annähernd mit den ursprünglich geplanten Mitteln ausgekommen. Zumal der wirkliche Umfang der notwendigen Arbeiten noch gar nicht feststeht. Ohne die Untersuchung des Rumpfes in einer Werft lassen sich die erforderlichen Arbeiten und ihre Kosten gar nicht seriös schätzen. Das hat auch die Bundeswehr bei der Sanierung der „Gorch Fock“ schmerzlich erleben müssen.

Wie unrealistisch die 25 Millionen Euro erscheinen, zeigt auch das Beispiel des Schwesternschiffes „Peking“, das heute als zentrale Einrichtung eines geplanten Hafensemuseums in Hamburg liegt. Die „Peking“ ist bis 2020 für sage und schreibe 38 Millionen Euro saniert und als Museumsschiff hergerichtet worden. Berücksichtigt man die zwischenzeitlich eingetretenen Preissteigerungen, so sollte man in Lübeck wohl eher mit dem doppelten des bisher veranschlagten Betrages kalkulieren. Ob es gelingt, dafür Fördermittel einzuwerben, kann dem Steuerzahler egal sein. Denn auch dieses Geld stammt aus seinen Abgaben. Jeder Euro, der in ihre Sanierung fließt, fehlt an anderer Stelle.

Rainer Kersten
rainer.kersten@steuerzahler.de

Endlich die Notbremse ziehen

Kiel kann sich die geplante Stadtbahn nicht leisten – nicht nur finanziell

Die Landeshauptstadt Kiel muss bei den Planungen für die neue Stadtbahn endlich die Notbremse ziehen. Das fordert der Bund der Steuerzahler. Die Kosten steigen dramatisch, die Haushaltslage der Stadt wird immer schlechter. Der Nutzen für die Bürger bleibt umstritten.

Über 75 Millionen Euro beträgt das Defizit der Landeshauptstadt Kiel für das Haushaltsjahr 2024. Dennoch ist eine Mehrheit in der Stadtvertretung davon überzeugt, sich eine neue Stadtbahn leisten zu können. Dabei steigen die Kosten von Schätzung zu Schätzung dramatisch: Derzeit plant man für die erste Ausbaustufe mit gerade mal einer Linie etwa 564 Millionen Euro an Investitionen. Bislang hatten die Gutachter hierfür mit dem Preisstand von 2021 noch 350 Millionen Euro kalkuliert. In vier Jahren sind die Kostenschätzungen also um mehr als 60 Prozent gestiegen!

In der ersten Inbetriebnahmestufe ist der Verkehr auf einer 12,5 km langen Linie zwischen Wellingdorf und der Universität bis Bremerskamp vorgesehen. Das gesamte spätere Kernnetz soll vier Linien mit einer

Länge von 54 km aufweisen. Für dieses Netz waren bislang Investitionskosten von 1,1 Milliarde Euro geplant. Rechnet man diesen Wert mit der gleichen Preissteigerungsrate hoch, so liegen wir schon heute bei Gesamtkosten von knapp 1,8 Milliarden Euro, lange bevor der erste Spatenstich erfolgt ist.

Die Landeshauptstadt rechnet mit einer Finanzierungszusage für Bundesmittel im Jahr 2028. Einige Streckenabschnitte sollen mit 90 Prozent gefördert werden. Andere können nur eine 75 Prozent-Förderung erhalten. Die Stadt Kiel soll ihren Eigenanteil von 10 Prozent aus allgemeinen Haushaltsmitteln aufbringen. Das Land übernimmt den Kofinanzierungsanteil von 15 Prozent der förderfähigen Investitionen in die

Streckeninfrastruktur. Dieses hat man zum Ende des Jahres 2024 in einem „Letter of Intent“ zwischen Ministerpräsident Daniel Günther (CDU) und dem Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer (SPD) vereinbart. Allerdings steht die Zusage unter einem generellen Haushaltsvorbehalt. Außerdem muss Kiel nachweisen, dass es seinen Eigenanteil und die übrigen nicht förderfähigen Kosten zu 100 Prozent finanzieren kann, ohne andere wesentliche Investitionsausgaben zu vernachlässigen.

Unabhängig davon, dass es für die Steuerzahler egal ist, welche staatliche Ebene

der Gutachter für „blauäugig“. Man müsse hier mit einer Vervielfachung der Kosten rechnen.

Die Stadtbahn kann ihre Vorteile nur dann ausspielen, wenn für sie eine eigene Trasse vorgehalten wird. An den Haltestellen sind lange Hochbahnsteige notwendig, um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Andere Nutzer werden dadurch aus den Straßen herausgedrängt. Dieser Verkehr verschwindet aber nicht, sondern sucht sich eine Alternativroute. Berechnungen, ob die alternativen Straßen den so verdrängten Verkehr aufnehmen können

oder dafür erst ausgebaut werden müssen, liegen bislang nicht vor.

Die umfangreichen Baumaßnahmen an hochfrequentierten Straßen werden absehbar dazu führen, dass über Jahrzehnte mit erheblichen Einschränkungen des innerstädtischen Verkehrs zu rechnen ist. Auch der Busverkehr muss während der Bauzeit großräumig umgeleitet werden und verliert dadurch an Attraktivität. Viele Innenstadtbereiche werden nur noch eingeschränkt erreichbar sein.



So stellen sich die Planer die Kieler Stadtbahn in der Holtenauer Straße vor. Bild: Landeshauptstadt Kiel

die Kosten übernimmt, weil ohnehin alles von ihnen bezahlt wird, bleibt ein unüberschaubares finanzielles Risiko. Schon die heute feststehenden Kosten können weder von der Stadt noch vom Land getragen werden, ohne an anderen wichtigen Stellen schmerzhaft Einschnitte vorzunehmen. Bis zur endgültigen Inbetriebnahme werden voraussichtlich Jahrzehnte vergehen. Die tatsächlichen Kosten der Tiefbaumaßnahmen sind bislang nur sehr oberflächlich mithilfe von Einheitspreisen ermittelt worden. Niemand hat berücksichtigt, dass möglicherweise der Untergrund nicht ausreichend tragfähig ist und unter der Straßenoberfläche erhebliche und kostspielige Überraschungen aufgefunden werden. Gerade in Kiel mit seinen Weltkriegsfolgen halten Tiefbauexperten die Schätzungen

Auch diese Aspekte sprechen dafür, dass sich Kiel eine Stadtbahn gar nicht leisten kann. Es sind schon erhebliche Mittel für Planungen ausgegeben worden. Doch je länger man an einem falschen Projekt festhält, desto teurer wird der Ausstieg. Deshalb sollte jetzt endlich die Notbremse gezogen werden!

Rainer Kersten
rainer.kersten@steuerzahler.de

Der Bund der Steuerzahler Schleswig-Holstein hat im Dezember 2024 ein umfassendes Positionspapier zu den Stadtbahnplanungen in Kiel verabschiedet. Sie können es gern bei der Landesgeschäftsstelle anfordern.

ZUG.SH gegründet

Finanzierung von neuen Eisenbahnzügen

Das Land Schleswig-Holstein hat im Juli 2024 die neue Landesanstalt für Schienenfahrzeuge „ZUG.SH“ gegründet. Sie soll 42 moderne Elektrozüge anschaffen, die ab 2027 auf den Strecken in Richtung Hamburg eingesetzt werden. Die bereits bestellten Fahrzeuge des Herstellers Alstom im Wert von rund 500 Millionen Euro sollen Ende 2027 unter anderem an die künftigen Betreiber der Strecken von Hamburg nach Kiel und Flensburg bzw. von Hamburg nach Wrist und Itzehoe vermietet werden.

Die Gründung der Anstalt war laut Verkehrsstaatssekretär Tobias von der Heide nötig geworden, nachdem wegen der hohen Kreditzinsen auf die vorangegangene Ausschreibung kein Finanzdienstleister ein Angebot abgegeben hatte. Er gehe davon aus, dass das Land durch die Finanzierung der bestellten Schienenfahrzeuge über die Landesanstalt in den nächsten 30 Jahren zwischen 70 und 110 Millionen Euro sparen werde.

Der Staatssekretär betonte, die Anstalt werde nicht nur hochwertige Züge anschaffen, sondern gleichzeitig Möglichkeiten für mehr Wettbewerb auf der Schiene kreieren. „Mit der ZUG.SH wird das Land weiterhin sicherstellen, dass sich künftig auch weniger kapitalstarke Bahnunternehmen an Ausschreibungen für Schienennetze beteiligen können. Denn sie benötigen keinen eigenen Zuggpark und müssen entsprechend auch keine eigene Finanzierung auf die Beine stellen.“ Zum Gründungsvorstand der neuen „ZUG.SH“ wurde der ehemalige Geschäftsführer des Nahverkehrsverbundes NAH.SH, Bernhard Wewers, bestellt, der im untenstehenden Gastbeitrag die Aufgaben der neuen Landesanstalt erläutert.



Gründungsvorstand Bernhard Wewers (links) mit Verkehrs-Staatssekretär Tobias von der Heide bei der Vertragsunterzeichnung.

Foto: Verkehrsministerium SH

Wettbewerb im Schienenverkehr

Gastbeitrag zu Aufgaben der neuen Landesanstalt ZUG.SH

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Schleswig-Holstein lebt vom Wettbewerb. Mit der europaweiten Ausschreibung von SPNV-Leistungen konnten seit 1997 die Kosten deutlich gesenkt und gleichzeitig die Qualität des Bahnverkehrs gesteigert werden. Die Einsparungen wurden für erhebliche Leistungsausweitungen und Verbesserungen des Nahverkehrsangebots genutzt.

Der Wettbewerb im SPNV-Markt ist aber kein Selbstläufer. Zunehmende Streckensperrungen infolge von Baumaßnahmen, Verspätungen infolge von Infrastrukturmängeln, der deutschlandweite Lokführermangel, hohe Gehaltsforderungen der Gewerkschaften, Erlösrisiken infolge der Corona-Pandemie und des Deutschlandtickets, immense Finanzierungskosten für Züge bei Abschreibungszeiträumen von 30 Jahren und schwer kalkulierbare Risiken aus langlaufenden Verkehrsverträgen haben in den letzten Jahren dazu beigetragen, dass die Anzahl der Bieter bei SPNV-Ausschreibungen stetig zurückgegangen ist. Während sich in 2018 in Deutschland noch durchschnittlich 2,5 Verkehrsunternehmen an SPNV-Ausschreibungen beteiligt haben, ging die durchschnittliche Bieteranzahl in 2022 auf nur noch 1,4 zurück (Vgl. BNetzA, 2024, „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023“, Seite 59).

Das Land Schleswig-Holstein bemüht sich intensiv um einen funktionierenden Wettbewerb und ist bereit, diesen stetig weiterzuentwickeln. Beispielsweise wurden die Verkehrsverträge vom Netto- auf das Bruttoprinzip umgestellt, um die Verkehrsunternehmen von Erlösrisiken zu entlasten. Und es wurden Loslimitierungen und Angebotsprämien eingeführt, um neue Bieter zu gewinnen,

und neue Indices zur Fortschreibung von Personalkosten in den Verkehrsverträgen verankert, um Risiken für die Verkehrsunternehmen aus langen Vertragslaufzeiten zu reduzieren.

Als weitere Maßnahme zur Steigerung der Wettbewerbsintensität wurde im Juli 2024 die ZUG.SH gegründet, eine Anstalt öffentlichen Rechts mit exzellenten Finanzierungsbedingungen. Die ZUG.SH soll vom Land beschaffte Züge nicht nur kostengünstig finanzieren, sondern auch allen Bietern in SPNV-Ausschreibungen zu gleichen Konditionen bereitstellen. Damit werden Wettbewerbsnachteile kleinerer Eisenbahnverkehrsunternehmen im Vergleich zur bundeseigenen DB Regio AG ausgeglichen, die bei der Beschaffung, der Finanzierung sowie beim Wiedereinsatz der Züge im Anschluss an den Verkehrsvertrag entstehen können.

Des Weiteren entfallen bei der Bereitstellung von Zügen durch die landeseigene ZUG.SH externe Kosten, die bei herkömmlichen Bereitstellungsmodellen seitens der privaten Finanzierungsgesellschaften als Marge eingepreist wurden. Die ZUG.SH schätzt, dass die daraus resultierenden Einsparungen alleine für die Züge des Ausschreibungsnetzes Mitte / Süd-West über 100 Millionen Euro in 30 Jahren betragen. Die ZUG.SH trägt somit auf zwei Wegen zur langfristigen Finanzierbarkeit des SPNV bei: Sie ermöglicht eine unmittelbare Reduzierung der Fahrzeugvorhaltekosten und sie leistet einen wichtigen Beitrag für die Steigerung der Wettbewerbsintensität bei der Ausschreibung von SPNV-Leistungen.

Bernhard Wewers (ZUG.SH)

Jan Glienicke (NAH.SH)

Blick durch das Land



Wann ist ein Wald eigentlich ein Wald? Diese Frage beschäftigt in Deutschland die Gerichte. Die Ergebnisse sind für unser tägliches Leben gar nicht unwichtig. Für einen Wald gilt nämlich das Landeswaldgesetz. Und danach ist es jedem von uns erlaubt, den Wald zu betreten oder in ihm auch mit dem Fahrrad zu fahren, wenn wir denn die angelegten Wege nicht verlassen. Wir dürfen auch unseren Hund mitnehmen – allerdings nur angeleint. Die Kehrseite dieses Rechts ist unsere Verantwortung: Wir betreten den Wald auf eigene Gefahr und dürfen den Waldbesitzer nicht in Haftung nehmen, wenn wir über eine Wurzel stolpern oder im Sturm ein Ast abbricht.

Gibt es im Wald Einrichtungen, die zu einem längeren Aufenthalt einladen, wie zum Beispiel Sitzbänke, Mülleimer oder sogar Laternen, dann gilt die Eigenverantwortung nicht mehr, haben Gerichte geurteilt. In diesem Fall muss also der Waldbesitzer für die sogenannte Verkehrssicherung sorgen. Er muss die Wege ordnungsgemäß unterhalten und sein Waldstück nötigenfalls sperren, wenn Äste abzubrechen drohen. Deshalb wollen Waldbesitzer keine Bänke oder andere Einrichtungen im Wald, die einem längeren Aufenthalt dienen.

Wann ist ein Teich eigentlich ein Teich? Wir ahnen schon, dass sich auch damit unsere Gerichte beschäftigen. Handelt es sich um ein natürliches Gewässer, ist jeder Besucher selbst dafür verantwortlich, dass er nicht hineinfällt und möglicherweise im Winter im Eis einbricht. Ist das Gewässer jedoch künstlich angelegt, sieht es schon wieder ganz anders aus: Für Regenrückhaltebecken und Feuerlöschteiche beispielsweise gilt die Verkehrssicherungspflicht der Gemeinde. Diese Teiche müssen also so eingezäunt werden, dass kein neugieriges Kind hindurch oder darüber hinweg klettern kann, um am Ufer zu spielen. Denn sollte es dabei ins Wasser fallen, ist im Zweifelsfall der Bürgermeister verantwortlich.

Nun gibt es zahlreiche Zweifelsfälle: Natürliche Gewässer werden ausgebagert,

damit sie den Regen aufnehmen oder als Löschwasserquelle dienen können. Es gibt Regenrückhaltebecken, in die natürliche Gewässer einmünden und auch wieder herausführen. Wir merken schon, es gibt viel zu regeln in Deutschland. Versicherungen und risikoscheue Beamte mahnen zur größtmöglichen Vorsicht – nicht zuletzt aus Eigeninteresse. Bürgermeistern und anderen Verantwortlichen, die den gesunden Menschenverstand walten lassen wollen, wird gern schon mal mit persönlicher Haftung gedroht.

Was ist eigentlich mit dem Strand? Die Uferstreifen von Nord- und Ostsee sind mit wenigen Ausnahmen frei zugänglich. Jeder von uns darf da spazieren gehen und sich den Wind um die Nase wehen lassen. Gern dürfen wir auch unsere Hunde mitnehmen, wenn sie denn angeleint sind. Wenn vor Ort jedoch Einrichtungen vorgehalten werden, die dem Aufenthalt dienen und dazu einladen, an dieser Stelle zu baden, dann wird aus dem Strandbereich eine Badestelle. Damit gilt dann die Badestellenverordnung, die der Gemeinde Auflagen zur Sicherheit, zur Aufsicht und zur Sauberkeit macht. An einer Badestelle ist das Mitführen von Hunden verboten.

Ufer, an denen es keine Einrichtungen und keine Kurtaxe gibt, werden landläufig als „Freistrände“ bezeichnet. Doch Vorsicht: Auch aus einem freien Strand kann schnell eine Badestelle werden, wenn sich dort nämlich an sommerlichen Tagen regelmäßig mehr als 30 Personen aufhalten, um ins Wasser zu gehen. So haben es die Gerichte entschieden. Die Gemeinde ist dann, auch wenn sie es gar nicht will, dazu verpflichtet, die Badestelle entsprechend einzurichten und zu betreiben.

Geradezu verheddert in diesem Gestrüpp der Regelungen hat sich jüngst die Gemeinde Noer an der Eckernförder Bucht. Sie hat einen langen naturbelassenen Küstenstreifen, der gerne von Spaziergängern und anderen Ausflüglern besucht wird. Dicht gedrängte Handtücher findet man hier ebenso wenig wie eine Aufsicht, Kioske oder andere Badeeinrichtungen. In der Gemeindevertretung war man sich einig, diesen Strandabschnitt das ganze

Jahr über für Besucher mit Hunden freizugeben. Doch die Ausweisung eines offiziellen „Hundestrandes“ ist für die Gemeinde teuer. Denn dafür ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig, die regelmäßig wiederholt werden muss. Damit soll ausgeschlossen werden, dass die Hunde dort lebende Tiere gefährden.

Die findigen Gemeindevertreter haben deshalb ihren Uferstreifen als „Frestrand“ deklariert. Allerdings ist durch Juristen jetzt festgestellt worden, dass die Grenze von 30 Badegästen über den gesamten Strandabschnitt zu ermitteln ist. Zwar liegen diese Badegäste selbst im Hochsommer weit voneinander entfernt, doch durch die Länge des Abschnittes kommt diese Zahl wohl an heißen Wochenenden zusammen. So haben sich die Kommunalvertreter durch ihre gut gemeinte Idee selbst ein Problem geschaffen.

Übrigens: In den Medien Schleswig-Holsteins wurde in den letzten Wochen darüber berichtet, dass immer mehr ehrenamtliche Bürgermeister von ihren Ämtern zurücktreten, weil sie sich durch die Vorschriften und Regelungen überfordert fühlen und sich zudem auch noch öffentlicher Kritik aussetzen müssen.

Nun werden Sitzbänke im Wald, die Einzäunung von Regenrückhaltebecken und die Ausweisung von Hundestränden nicht den Ausschlag geben für die Entscheidung, ob jemand Bürgermeister ist oder bleibt. Aber auch hier gilt, dass das eine zum anderen kommt. Irgendwann ist das Fass übergelaufen.

Impressum

Herausgeber: Bund der Steuerzahler Schleswig-Holstein e.V., www.steuerzahler-sh.de

Redaktion: Rainer Kersten, Lornsenstraße 48, 24105 Kiel, Tel. 04 31 / 99 01 65-0, Fax 99 01 65-11
Mail: schleswig-holstein@steuerzahler.de

Verlag: BdSt Steuerzahler Service GmbH, Haus der Bundespressekonferenz, Schiffbauerdamm 40, 10117 Berlin

Verantwortlich: Roger H. Müller, Rainer Kersten

Erscheinungsweise: 10 x jährlich als Beilage von Der Steuerzahler

Auflage: 7.000, 54. Jahrgang, 4/2025

Konzeption & Gestaltung: J. Holz, www.diegestalten.com, Mainz

Satz: LINE Media Agentur, Mail: info@linemedia.de

Druck & Versand: Dierichs Druck Media GmbH & Co KG, Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel