



Fahrradbügel dienen nicht der Pandemie-Bekämpfung. Das hat das Landesverfassungsgericht festgestellt.

Foto: Union-FreiraumMobiliar

Notkredite für Fahrradbügel

Mit Fahrradfahren sollte das Immunsystem gestärkt werden

20 Millionen Euro hatte das Land Schleswig-Holstein bereits aus Notkrediten für die Corona-Pandemie an die Kommunen ausgezahlt. Erst dann stoppte das Landesverfassungsgericht die Förderung des Fahrradverkehrs aus diesen Mitteln. Denn wie man mit Fahrradbügeln und E-Bikes die nächste Pandemie verhindern will, bleibt das Geheimnis von Landtag und Landesregierung.

In Schleswig-Holstein beschränkt eine Schuldenbremse in der Landesverfassung die Aufnahme neuer Kredite. Ausnahmen davon sind nur im Falle von Naturkatastrophen oder außergewöhnlichen Notsituationen möglich, die sich der Kontrolle des Staates entziehen und die staatliche Finanzlage

erheblich beeinträchtigen. Für die Aufnahme solcher „Notkredite“ ist nach Art. 61 der Landesverfassung eine Zweidrittel-Mehrheit im Landtag notwendig. Dass der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, die Corona-Pandemie und die Ostsee-Sturmflut im Oktober 2023 solche außergewöhnlichen Notsituationen waren, steht außer Frage. Nicht ausreichend begründen konnte die Landesregierung jedoch nach Ansicht der Verfassungsrichter, wie die insgesamt über 1,6 Milliarden Euro Notkredite im Landeshaushalt 2024 dazu beitragen sollten, die Auswirkungen der Notlagen auch wirklich zu bekämpfen. Darum haben sie den Haushaltsplan für verfassungswidrig erklärt.

Diese Einschätzung vertrat auch der Bund der Steuerzahler von Anfang an. Wir berichteten mehrfach darüber. Wie richtig die Bewertung auch in der Nachschau ist, zeigt die Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage der FDP-Abgeordneten Annabell Krämer. Sie ließ sich berichten, wofür die 20 Millionen Euro ausgegeben wurden, die aus den Notkrediten für Investitionen in den Radverkehr noch vor dem Urteil an Kommunen ausgezahlt worden waren. Besonders absurd ist die Begründung der Landesregierung, warum diese Ausgaben die Folgen der Corona-Pandemie bekämpfen sollten: „Diverse Studien belegen, dass moderates Radfahren das Immunsystem stärkt, unter anderem kräftigen Sportarten mit zyklischen Bewegungsformen die Atemmuskulatur, sorgen für eine bessere Ventilation der Lunge und schützen vor Infekten“, so wörtlich das federführende Wirtschaftsministerium. Ein Hohn vor allem für die künftigen Generationen, die diese Kredite noch in 50 Jahren mit Zins und Zinseszins zurückzahlen müssen!

Durchaus erfindungsreich waren die Kommunen im Land, die die Chance gesehen haben, mit diesen Fördermitteln Maßnahmen zu

finanzieren, die vermutlich ohnehin geplant waren. So wurden in allen Kreisen des Landes mit dem Geld Radwege saniert, Fahrradbügel errichtet und Radstrecken neu beschildert. In Lübeck wurden 25.000 Euro in 15 Fahrradreparaturstationen investiert. Außerdem hat man 45.000 Euro für eine Maschine zur Geh- und Radwegunterhaltung ausgegeben.

Der Kreis Dithmarschen hat für sage und schreibe 127.000 Euro E-Bikes für seine Beschäftigten beschafft. Dazu kommen noch 18.000 Euro für E-Rikschas. Wer damit von wem gefahren werden soll, ist bislang nicht bekannt. Erfindungsreich war man auch im Kreis Herzogtum Lauenburg. Hier wurde für 104.000 Euro ein neues Bauhoffahrzeug gekauft und für 193.000 Euro wurden Forstwege in den Kreiswäldern für den Radverkehr ertüchtigt. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt, wofür das Fahrzeug und die Wege noch genutzt werden können – über den Fahrradverkehr hinaus. Geradezu bescheiden wirkt das Amt Schwarzenbeck-Land, das sich für 290 Euro Anhänger für die Dienstfahrräder geleistet hat. Warum die Stadt Neumünster für 124.000 Euro acht Dauerzählstellen benötigt, mit denen täglich die Benutzung von Radwegen gemessen wird, bleibt dagegen schleierhaft. Mit einer Pandemie-Bekämpfung hat das ganze zumindest nichts zu tun!

Selbstverständlich gibt es überall im Land gute Ideen, den Fahrradverkehr zu verbessern. Doch eine Finanzierung aus Notkrediten zur Pandemie-Bekämpfung ist hanebüchen! Hier müssen sich die Landtagsabgeordneten, die mit Zweidrittel-Mehrheit dem Unsinn zugestimmt haben, fragen lassen, warum sie die verfassungswidrige Verwendung des Geldes nicht verhindert haben.

Rainer Kersten, rainer.kersten@steuerzahler.de



Kappeller Bücherei wird noch teurer

Unser Vorschlag einer Mietlösung hätte der Stadt viel Geld gespart

Die Zukunft der Stadtbücherei in Kappeln steht immer noch in den Sternen. Die Kosten für die Umbaupläne werden immer höher. Dabei haben wir uns schon 2019 für einen Vorschlag stark gemacht, der der Stadt viel Geld gespart hätte.

Seit 2016 streiten die Stadtvertreter in Kappeln über die Zukunft ihrer Bücherei. Diese befindet sich in einem Altbau in der Schmiedestraße, der früher einmal von der Landeszentralbank genutzt worden war. Doch das Gebäude ist stark sanierungsbedürftig. Die Haustechnik ist veraltet, das Mauerwerk durchfeuchtet und aus statischen Gründen mussten die Decken bereits abgestützt werden. Außerdem sind erhebliche weitere Maßnahmen erforderlich, um die zweigeschossige Nutzung barrierefrei zu gestalten. 2019 hatte man den Sanierungsaufwand auf rund 970.000 Euro reine Baukosten geschätzt.

Für die Dauer der Sanierungsarbeiten muss die Bücherei den jetzigen Standort verlassen und vorübergehend in einem Mietobjekt untergebracht werden. Das war bereits 2019 geplant. Doch der damalige Zwischenstandort wäre auch geeignet gewesen für eine dauerhafte Unterbringung. Die sogenannte Stadtpassage am Deekelsenplatz stand leer, ist gut erreichbar, weitgehend barrierefrei und für die flexible Nutzung einer modernen Bibliothek geradezu prädestiniert. Der Eigentümer war bereit, die leerstehende Fläche über 20 Jahre für einen im ortsüblichen Vergleich günstigen Preis zu vermieten. Die von der Stadt für notwendig gehaltenen Umbauten wollte er vorfinanzieren und in die langfristige Miete mit einkalkulieren. Doch die bereits zwischen Stadtverwaltung und Vermieter ausgehandelten Verträge wurden von der Politik in Kappeln nicht genehmigt. Eine Mehrheit in der Stadtvertretung befürchtete, dass der Einfluss der Stadt und insbesondere der ehrenamtlichen Kommunalpolitiker auf die konkrete Ausgestaltung der Räumlichkeiten in einem Mietobjekt zu gering sein könnte. Heute steht die Stadtpassage nicht mehr zur Verfügung, weil sie an eine Arztpraxis vermietet worden ist. Übrigens zu einem deutlich höheren Quadratmeterpreis als das Angebot an die

Stadt, wie uns der Vermieter in einem persönlichen Gespräch mitteilte.

2020 beschloss dann die Stadtvertretung, für die Bücherei einen Neubau auf eigenem Grund am Deekelsenplatz zu planen. Doch während der Grundsatzbeschluss noch einstimmig ausfiel, kippte die Zustimmung als die Planung inklusive der Kostenkalkulation vorlag. Dann wurde ein Bürgerbegehren initiiert, das sich mit



Die Stadtbücherei in Kappeln muss teuer saniert werden. (Archivfoto)

deutlicher Mehrheit für den Verbleib der Stadtbücherei an ihrem traditionellen Standort aussprach. 2021 scheiterten dann mehrere Anträge, wie es mit dem Gebäude weitergehen soll, an einer Patt-Situation im Bauausschuss.

Heute steht die Stadtbücherei noch so da wie vor fast zehn Jahren. Immer noch gibt es weder einen vorschriftsmäßigen Fluchtweg, noch die barrierefreie Erreichbarkeit aller Räume. Mittlerweile hat sich das Nutzungskonzept für Büchereien in Schleswig-Holstein aber geändert: Weil immer weniger gelesen wird, sollen sie Räume der Begegnung und für Veranstaltungen werden. Außerdem wird das Auswahlprogramm über Bücher hinaus erweitert. Alles Ziele, die sich in den jetzigen Räumen an der Schmiedestraße nicht umsetzen lassen. In der Stadtpassage hätte man dagegen diese Pläne schon längst realisieren können.

Aktuell hat die Stadt Kappeln ein millionenschweres Städtebauförderprogramm auf den Weg gebracht, in dem die alte Bücherei das erste wichtige Projekt sein soll. Die Stadtvertretung hat beschlossen, Architektenleistungen für die Sanierung und den Umbau auszuschreiben. Dafür rechnet man mit einem Gesamtkostenrahmen von ca. 4,2 Millionen Euro. Das ist mehr als das Vierfache der ursprünglichen Pläne. Für diesen Betrag hätte man bei dem damaligen Angebot die Räumlichkeiten in der Stadtpassage für 100 Jahre anmieten können. Die Nutzfläche wäre sogar noch größer gewesen als bei den heutigen Plänen!

Neben der extremen Kostenexplosion bleibt es ungewiss, ob sich die Sanierung und Umgestaltung des jetzigen Gebäudes überhaupt so realisieren lässt, wie es die Anforderungen für eine moderne Stadtbücherei erfordern. Sanierung alter Gebäude unter Einbeziehung des Denkmalschutzes im dicht bebauten Innenstadtbereich sind immer mit erheblichen Kosten- und Bauzeitrissen verbunden. Hinzu kommen die Kosten für eine Auswechlösung während der Bauzeit.

Wäre die Kappeller Stadtvertretung 2019 dem Vorschlag des Bundes der Steuerzahler gefolgt, stünden heute Millionen-Beträge für andere wichtige Aufgaben der Stadt zur Verfügung.

Rainer Kersten
rainer.kersten@steuerzahler.de

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, Schiffbauer Damm 40, 10117 Berlin

Verantwortlich: Roger H. Müller, Rainer Kersten

Erscheinungsweise: 10 x jährlich als Beilage von Der Steuerzahler

Auflage: 7.000, 54. Jahrgang, 12/2025

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

Straßenbau im Land mit Weitsicht

Warum die schlechtesten Straßen manchmal länger warten müssen

Endlich werden in Schleswig-Holstein wieder mehr Straßen saniert. Doch nicht immer können die Autofahrer die Prioritäten verstehen. Oft werden Abschnitte vorgezogen, die auf den ersten Blick noch gar nicht so dramatisch aussehen. Deshalb haben wir uns beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr erkundigt, nach welchen Kriterien über die Sanierung von Straßen entschieden wird.

Der Zustand vieler Straßen in Schleswig-Holstein ist besorgniserregend. Darum ist es gut, dass jetzt vermehrt saniert wird. Doch die Auswahl der Maßnahmen führt bei vielen Autofahrern zum Kopfschütteln. Häufig werden Abschnitte saniert, deren Zustand noch längst nicht so schlimm aussieht. Andere dagegen, die offenkundig desolat sind, müssen warten. Dieses führt bei uns zu zahlreichen Nachfragen. Immer wieder wird vermutet, dass eine falsche Prioritätensetzung zur Verschwendung von Steuergeldern führt.

Zuständig für die meisten Straßen im Land ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr. Er kümmert sich im Auftrag des Bundes um die Bundesstraßen im Land, alle Landesstraßen und viele Kreisstraßen. Wir haben uns deshalb dort erkundigt, nach welchen Kriterien die Prioritäten bei der Sanierung festgelegt werden. Die Antwort war sehr umfassend und trägt sicherlich zum Verständnis bei vielen Autofahrern bei.

Eine Landstraße ist danach grundsätzlich aus drei Schichten aufgebaut, die eine unterschiedliche Lebensdauer haben. Ganz unten im Aufbau befindet sich die Tragschicht, die zwischen 55 und 75 Jahre alt werden kann. Darüber kommt eine Asphaltbinderschicht mit einer Lebensdauer von 26-30 Jahren. Ganz oben im Straßenaufbau gibt es eine Deckschicht, die nur etwa 16-22 Jahre lang hält. Die Angaben beruhen auf Erfahrungswerten, die nach der Intensität der Nutzung, vor allem durch den Schwerverkehr, variieren können. Die Autofahrer sehen nur die oberflächliche Deckschicht. Für die Straßenbauer sind aber die darunterliegenden Schichten viel wichtiger für die Gesamtkonstruktion der Fahrbahn.

Auch aus finanziellen Gründen sind die technischen Zusammenhänge von Bedeutung: Versagt nämlich die Tragschicht, weil sie beispielsweise absackt und den Gewichtslasten vor allem des Schwerverkehr nicht mehr standhält, ist eine umfassende Sanierung des gesamten Straßenaufbaus erforderlich. Dieses ist um ein Vielfaches teurer als eine bloße Deckenerneuerung und dauert Monate. Deshalb versucht der Landesbetrieb Straßenbau die Grundsubstanz geschädigter Straßen so lange wie möglich zu erhalten. Hierfür ist es eben erforderlich, die obere Deckschicht rechtzeitig zu erneuern. Denn oberflächliche Schäden an der Deckschicht, die für den darüberfahrenden Autofahrer oft gar nicht zu erkennen sind, weiten sich schnell in tiefere Schichten aus und führen zu einem vorzeitigen Versagen der Gesamtkonstruktion. Schon kleine Risse und Löcher können dafür sorgen, dass Regenwasser eindringt und in den unteren Straßenschichten zu Frostschäden führt. Darum ist



Nur eine regelmäßige Erneuerung der Deckschicht schützt den Unterbau der Straße.
Foto: pixabay/Charly Gutmann

es sinnvoll, die oberste Deckschicht regelmäßig zu erneuern, damit der untere Straßenaufbau gar nicht erst geschädigt wird.

Genau umgekehrt verhält es sich aus wirtschaftlichen Gründen mit Straßen, deren Unterbau bereits geschädigt ist. Denn hier gibt es zu einer teuren und langwierigen Komplettsanierung keine Alternative. Deshalb versuchen die Straßenbauer diese Abschnitte so lange wie möglich „am Leben zu halten“. Hier wird also mit allen möglichen Flickmaßnahmen versucht, den vollständigen Neuaufbau möglichst lange hinauszuschieben. Dieses führt immer wieder zu Schlaglöchern, angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen und eine Einschränkung des Fahrkomforts. Dieser Straßenzustand ärgert die regelmäßigen Nutzer und erzeugt auch einen erhöhten Verschleiß an den Fahrzeugen. Darum entsteht hier auch das berechtigte Unverständnis, warum diese Streckenabschnitte nicht bevorzugt saniert werden.

Der Landesbetrieb Straßenbau hat uns versichert, dass er sowohl substanzerhaltende Deckenerneuerungen als auch umfassende Sanierungen tief greifend geschädigter Straßen parallel bearbeitet. Dennoch sei aus wirtschaftlichen Gründen der Werterhalt bestehender Straßen durch regelmäßige Deckenerneuerungen entscheidend, um den mit steigender Sanierungstiefe zunehmenden Aufwand zu vermeiden. Aus der technischen und wirtschaftlichen Perspektive ist diese Sichtweise sicher zu verstehen. Letztlich wollen die Straßenbauer mit den vorhandenen Mitteln möglichst viele Kilometer Straße erhalten. Dabei müssen auch Prioritäten gesetzt werden.

Die Autofahrer haben aber den berechtigten Anspruch, dass die Straßen ordnungsgemäß erhalten werden. Schließlich bringen sie über die Kfz-Steuer und die Mineralölsteuer mehr als genug Geld hierfür auf. Darum dürfte es gar nicht dazu kommen, dass die Straßenbauer Schwerpunkte setzen müssen.

Rainer Kersten

rainer.kersten@steuerzahler.de

Blick durch das Land

Nicht nur das Bundeskanzleramt im ferneren Berlin wird massiv ausgebaut. Unser Bundesverband berichtet regelmäßig über die beinahe Verdopplung der Büroflächen und die damit verbundenen Kosten. Auch bei uns im Land gibt es viele Verwaltungen, die über angeblich zu knappe Büroflächen jammern. Teilweise sind die neuen Kreishäuser, Amtsverwaltungen und Rathäuser schon im Bau, andere befinden sich noch im Planungsstadium. Fast überall streiten sich Verwaltungschefs und Politik über die Kosten und die Notwendigkeit.

Wenn man beispielsweise auf der Bundesstraße, die immer noch mitten durch Bad Segeberg führt, an dem Neubau der Kreisverwaltung vorbeifährt, wundert man sich auch als Laie. Denn in dem Neubau brennt auch nachts permanent das Licht. Nun gehen wir nicht nur aus Kosten- sondern auch aus Klimaschutzgründen davon aus, dass es sich sicherlich um eine energiesparende LED-Beleuchtung handelt. Doch wir stellen uns eine ganz andere Frage: Wer soll eigentlich einmal hinter diesen ganzen Fenstern am Schreibtisch sitzen?

Selbstverständlich gibt es für jeden Neubau eine Bedarfsermittlung und eine



Raumplanung. Nicht nur von den Baukosten wird uns ganz schön mulmig, auch die pure Anzahl von Men-

schen, die angeblich für die Verwaltung unseres täglichen Lebens notwendig sind, macht uns plümerant. Denn es kommen ja noch die Mitarbeiter der Gemeinde- oder Amtsverwaltung, der Landes- und Bundesebene sowie vieler Spezialbehörden hinzu.

Wenn wir aber den für unsere Frage zuständigen Sachbearbeiter einmal persönlich aufsuchen wollen, wird es schwierig. Denn immer wieder hören wir, dass er heute nicht am Arbeitsplatz sitzt, weil er im Home-Office tätig ist. Nun ist das mobile Arbeiten, wie es offiziell heißt, seit der Corona-Pandemie auch in der Privatwirtschaft mittlerweile gang und gäbe. Immer mehr Mitarbeiter arbeiten zu großen Teilen von zu Hause und erscheinen nur noch zu Terminen und Besprechungen im Bürogebäude. Dazu mag man stehen, wie man will. Einige Mitarbeiter können sich zu Hause sogar besser konzentrieren und sind effektiver. Bei anderen ist das wohl eher nicht der Fall.

Dennoch schwärmen viele Arbeitgeber von dieser neuen Form der Arbeit, weil sie ihnen viel Geld spart! Denn für Mitarbeiter, die nur sporadisch an ihrem eigentlichen Arbeitsplatz erscheinen, braucht kein eigenes Büro vorgehalten zu werden. Und

sie brauchen natürlich auch keinen Parkplatz. Darum sind in den meisten privaten Verwaltungsgebäuden die persönlichen Arbeitsplätze längst abgeschafft. Möchte oder muss ein Mitarbeiter persönlich erscheinen, meldet er den Bedarf im Verwaltungsprogramm an und bekommt einen freien Arbeitsplatz zugewiesen. Das führt bei den Unternehmen zu erheblichen Kosteneinsparungen. Denn sie müssen nur noch so viele Büros einrichten und unterhalten, dass die maximale Zahl der gleichzeitig anwesenden Kollegen arbeiten kann. Persönliche Unterlagen und Ausschmückungen müssen die Mitarbeiter dann natürlich immer mitnehmen, denn es gibt ja keine eigene Schreibtischschublade mehr.

Nur in der öffentlichen Verwaltung ist es anders: Hier dürfen die Mitarbeiter auch zu Hause arbeiten, behalten aber ihr persönliches Büro. Es werden also nach wie vor für alle Mitarbeiter von Schleswig-Holsteins Behörden neue Büros gebaut, Parkplätze und Fahrradstellplätze hergerichtet, selbst wenn sie nur sporadisch dort erscheinen. Es wird täglich geheizt, gereinigt und das Büro mit allen notwendigen Utensilien ausgestattet. Auch dann, wenn an den meisten Tagen nur das Farbfoto vom Hund und das von den eigenen Kindern gemalte Bild dort anwesend sind.

Wir meinen: Wenn sich der öffentliche Dienst schon an der Privatwirtschaft orientieren will, dann muss er dieses aber auch mit allen Konsequenzen tun!

Mitgliederversammlungen im Nordwesten und Südosten

BdSt-Mitglieder diskutierten und bekamen wertvolle Informationen

Im November fanden die turnusgemäßen Mitgliederversammlungen des Kreisverbandes Nordfriesland in Risum-Lindholm und des Bezirksverbandes Lübeck-Stormarn in Hamberge statt. Interessierte Mitglieder konnten sich austauschen, über aktuelle Fragen diskutieren und wertvolle Informationen mit nach Hause nehmen.

In Risum-Lindholm ging es vor allem um die Zukunft der Kommunen im ländlichen Raum und die Energiepolitik, die für Nordfriesland eine ganz wichtige Rolle spielt. Unter Moderation des Kreisbeiratsvorsitzenden Christian Petersen, Steuerberater aus Bredstedt, thematisierten die Mitglieder, wie sich die Region auf ein Auslaufen des ersten Energieeinspeisegesetzes vorbereiten kann. Auch der geplante Aufwuchs der Bundeswehr und der Umgang mit Flächen für den Naturschutz spielt in Nordfriesland eine bedeutende Rolle.

In Hamberge referierte der Bezirksbeiratsvorsitzender Hans-Jörg Niether (Bild), langjähriger Rechtsanwalt und Notar in Lübeck, selbst vor den Mitgliedern. Er ging der Frage nach, für wen und mit welchem Ziel Privatpersonen und Unternehmen Vollmachten ausstellen sollten. Zahlreiche Mitglieder hatten interessante Fragestellungen zu Verfügungsberechtigungen und Handlungsvollmachten mitgebracht.

Regelmäßig berichtet bei den Mitgliederversammlungen der Geschäftsführer oder ein Vorstandsmitglied über die aktuellen Themen des Bundes der Steuerzahler in Bund, Land und der jeweiligen Region. Auch hierzu gibt es immer wieder Diskussionen und wertvolle Anregungen für unsere Arbeit.

