



Schwarzbuchfälle 2024/25

	Seite
Brücken, Straßen und Verkehr	
Neue Granitstelen gleich wieder abgesägt	45
Teure Annehmlichkeiten	
Fahrradparkhaus: Mehr als 11.000 Euro pro Stellplatz	89
Teure Fehler	
Untaugliche Solarfähre wieder stillgelegt	112
Teurer Anwalt brachte keinen Erfolg	122
Verschwendung droht	
Millionenschaden durch fehlende Höhenmessung	154
Erst Warenhaus gekauft, dann Nutzung geplant	159
Erfolge	
Ende für den „E-Highway“ in Schleswig-Holstein	176

Neue Granitstelen gleich wieder abgesägt

Bei der Umgestaltung der Jürgen-Wullenwever-Straße zu Lübecks erster Fahrradzone wurden auch 350 Granitstelen verbaut. Sie sollten Grünflächen vor unerlaubtem Parken schützen. Doch nach Anwohnerprotesten wurde die Hälfte wieder abgebaut und der Rest um ein Drittel gekürzt. Denn viele der Steine waren für ihren Zweck schlichtweg überflüssig. Vermeidbare Mehrkosten: mindestens 50.000 Euro.

Lübeck (SH). Lübeck (SH). Die Jürgen-Wullenwever-Straße in Lübeck liegt am Rande der Altstadt, hier stehen vor allem historische Villen. Zwischen Fahrbahn und Häusern gibt es großzügige Grünflächen mit zahlreichen Bäumen. Für rund zwei Millionen Euro wurde die Straße zu Lübecks erster Fahrradzone umgebaut. Das Befahren und Parken auf den Grünflächen mit der Beschädigung der Baumwurzeln sollte durch das Aufstellen von Granitstelen verhindert werden. Lübecks Denkmalschützer hielten diese Variante für die verträglichste gegenüber der vorhandenen Bebauung. Doch als die Arbeiter fertig waren, trauten die Anwohner ihren Augen nicht: 350 Granitsteine wurden verbaut. Nicht nur dort, wo es etwas zu schützen gab, sondern auch an Parkbuchten, Wassergräben und hohem Bordstein, die ein Befahren durch Autos ohnehin verhinderten. Die Anwohner, die den Bau der Fahrradzone sehr begrüßen, fühlten sich wie auf einem „Soldatenfriedhof“. Ihren Unmut taten sie dadurch kund, dass sie die Granitsteine mit Grablichtern „verzierten“. Nach kritischen Medienberichten reagierte dann auch die Stadt: Die Hälfte der Stelen wurde wieder entfernt, die anderen um ein Drittel abgesägt, um ein etwas verträglicheres Gesamtbild zu erreichen. Die Mehrkosten wurden gegenüber der örtlichen Tageszeitung mit 33.000 Euro angegeben. Nicht enthalten in dieser Summe sind der Kauf und die ursprüngliche Errichtung der anschließend wieder entfernten Steine. Unsere Anfrage nach den genauen Kosten hat die Stadt nicht beantwortet, weil diese angeblich auch dem Bauamt nicht bekannt seien.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT:

Dass die Hälfte der Granitstelen überflüssig war, hätte schon ein einfacher Blick in die Ausführungsplanung ergeben. Die Behauptung, die Einzelpreise nicht zu kennen, ist für Lübecks Straßenbauverwaltung ein Armutszeugnis.

Fahrradparkhaus: Mehr als 11.000 Euro pro Stellplatz

Für über 15 Millionen Euro erhält das Universitätsklinikum in Kiel eine Mobilitätsstation. Das Fahrradparkhaus mit Luxusausstattung bietet Platz für 1.340 Räder. Jeder Fahrradstellplatz kostet damit über 11.000 Euro.

Kiel (SH). Das Universitätsklinikum Schleswig-Holstein möchte möglichst vielen Beschäftigten und Studierenden den Umstieg auf das umweltfreundliche Fahrradfahren erleichtern. Dazu gibt es seit längerem ein attraktives Fahrrad-Leasing-Modell für Mitarbeiter, bei dem Pedelecs bis zum Gesamtwert von 6.000 Euro günstig erworben werden können.

Als weiterer Baustein wird am Kieler Universitätskrankenhaus jetzt eine Mobilitätsstation errichtet. Hinter diesem Begriff verbirgt sich ein Fahrradparkhaus mit Luxusausstattung: So gibt es 63 Stellplätze speziell für Lastenfahrräder. 280 Stellplätze sind mit einer Lademöglichkeit für Akkus ausgestattet. Insgesamt hat das dreistöckige Gebäude Platz für 1.340 Fahrräder. Den Nutzern werden abschließbare Spinde für die Fahrradkleidung angeboten, außerdem gibt es einen Serviceraum, in dem man kleinere Reparaturarbeiten an seinem Fahrrad durchführen kann. Das Ganze hat einen stolzen Preis: Geplant waren 14,65 Millionen Euro für das Gebäude. Heute sind bereits Mehrkosten von 410.000 Euro sicher. Insgesamt wird das Fahrradparkhaus also mehr als 15 Millionen Euro kosten, das sind mehr als 11.000 Euro pro Stellplatz.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT:

Weniger Luxus wäre mehr gewesen! Mit dem eingesparten Geld ließen sich überdachte Fahrradständer an vielen Klinikhäusern bauen, die derzeit noch gar keine Fahrradplätze haben.

Untaugliche Solarfähre wieder stillgelegt

Die für die Fährstelle Missunde an der Schlei für rund 4 Millionen Euro neu gebaute Solarfähre hat sich als untauglich erwiesen, sie kann nicht sicher betrieben werden. Deshalb wurde das bereits veräußerte Vorgängerboot für den dreifachen Verkaufspreis zurückgekauft.

Missunde (S-H). Die Schlei ist ein 42 km langer Meeresarm der Ostsee, der bei Schleswig fast bis in die Mitte des Landes reicht. An der engsten Stelle der Schlei unterhält der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN) eine Fähre, die sich mit Motorkraft an einem im Wasser liegenden Seil von einem zum anderen Ufer zieht. Der Betrieb ist verpachtet. Die bislang eingesetzte Fähre „Missunde II“ war nach 21 Betriebsjahren marode. Die maximale Zuladung von 22,5 t musste aus Sicherheitsgründen zuletzt auf 7,5 t reduziert werden. Das sogenannte Fährzeugnis, vergleichbar mit dem TÜV-Stempel beim Auto, war abgelaufen. Um ein neues Zertifikat zu bekommen, waren Reparaturen im geschätzten Umfang von 1,8 Millionen Euro notwendig. Nach der Machbarkeitsstudie durch ein Ingenieurbüro entschied der Landesbetrieb, eine komplett neue Fähre zu bauen.

Mit dem alten Boot wurden pro Jahr im Schnitt 120.000 Fahrzeuge sowie 50.000 Fahrräder befördert. Gewünscht wurde eine größere Transportkapazität, um auch Reisebussen und Landwirtschaftsgespanssen große Umwege zu ersparen. So wurde in Abweichung von der Machbarkeitsstudie eine größere Fähre projektiert, die eine maximale Zuladung von 45 t tragen konnte. Außerdem hat sich das Land Schleswig-Holstein zum Ziel gesetzt, das erste klimaneutrale Industrieland Deutschlands zu werden. Deshalb sollte anstelle eines Dieselmotors ein rein elektrischer Antrieb mit Solarzellen gebaut werden. Diese Kombination gab es bislang in Deutschland nicht. Heute wissen wir, dass das Experiment gründlich ins Wasser gefallen ist. müsste, für die Großzügigkeit der Politiker zur Kasse gebeten zu werden.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT:

Mit den Plänen für die futuristische Solarfähre ist der LKN deutlich übers Ziel hinausgeschossen. Warum man sich nicht an die Abmessungen der in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie gehalten hat, ist ein Geheimnis. So sind mehr als vier Mio. Euro buchstäblich ins Wasser geworfen worden.

Teurer Anwalt brachte keinen Erfolg

Die Stadt Bad Bramstedt plante ein Neubaugebiet für 2.000 Einwohner. Dazu wurden für 1,6 Millionen Euro Flächen gekauft. Doch eine Bürgerinitiative wehrte sich gegen die Bebauung der Feuchtwiesen. Beim Streit um ein Bürgerbegehren ließ sich die Gemeinde von einem Anwalt beraten, der dafür 60.000 Euro erhielt. Doch ohne Erfolg: Denn das Bürgerbegehren war erfolgreich und nach der Kommunalwahl beendete die Ratsversammlung das Projekt.

Bad Bramstedt (SH). In der 14.000-Einwohner-Stadt plante man das Baugebiet „Quartier Auenland“. 2.000 Menschen sollten hier später einmal leben. Entwickelt werden sollte das Gebiet durch einen Investor, die Stadt stellt die Grundstücke. Zu den vorhandenen 13 ha eigene Flächen wurden 6 ha Wiesenland für 1,6 Millionen Euro dazu gekauft. Hierfür musste ein Kredit aufgenommen werden.

Doch es gab Widerstand: Eine Bürgerinitiative wehrte sich gegen die geplante Bebauung von Feuchtwiesen. Sie strebte ein Bürgerbegehren an, das zunächst für unzulässig erklärt wurde. Hiergegen klagte die Initiative erfolgreich vor dem Verwaltungsgericht. Außerdem erreichte sie einen vorläufigen Planungsstopp. In dem Verfahren ließ sich die Stadt Bad Bramstedt von einer Anwaltskanzlei aus Frankfurt am Main vertreten. Es wurde ein Sonderhonorarvertrag vereinbart, um den bestmöglichen Beistand zu erhalten, argumentierte die Bürgermeisterin. Die Honorarkosten summieren sich bis heute auf 60.000 Euro. Erreicht wurde durch die teure anwaltliche Beratung nichts. Denn nachdem 1.600 Bürger, das sind 14 Prozent der Wahlberechtigten, das Bürgerbegehren gegen die Bebauung unterschrieben hatten, zog die Stadtvertretung nach der letzten Kommunalwahl die Reißleine. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan wurde aufgehoben. Anwaltskosten und Grundstücksankauf sind verloren. Leider hat die Stadt unsere mehrfachen Anfragen bis zum Redaktionsschluss nicht beantwortet.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT:

Den Bürgerwillen kann man nicht durch teure Anwälte beeinflussen. Gefragt gewesen wäre hier ein moderierter Diskussions- und Entscheidungsprozess. Die Meinungsbildung muss abgeschlossen sein, bevor Geld ausgegeben wird.

Millionenschaden durch fehlende Höhenmessung

Ein mit einem Hafenkran beladener Schwergutfrachter war bei der Einfahrt in den Nord-Ostsee-Kanal vier Meter zu hoch. Der Kranausleger beschädigte gleich zwei Straßenbrücken über dem Kanal. Reparaturkosten: Neun Millionen Euro. Bei der Seeunfalluntersuchung kam heraus, dass das Personal in der Schleuse nicht über die richtige Messtechnik verfügte, um die Höhe des Schiffes mit Ladung richtig zu bestimmen.

Kiel (SH). In den frühen Morgenstunden des 30. November 2022 fuhr der finnische Schwergutfrachter „Meri“ durch die Kieler Schleuse in den Nord-Ostsee-Kanal. Beladen war er mit einem in Rostock gebauten Hafenkran. Nach den Berechnungen sollte die Höhe von Schiff und Ladung gerade so unter den Kanal-Brücken hindurch passen. Deshalb erhielt das Schiff eine Einfahrtgenehmigung. Doch bereits an den ersten beiden Straßenbrücken blieb der Kran hängen. Monatelange Verkehrsbeeinträchtigungen und Reparaturkosten von insgesamt neun Millionen Euro waren die Folge.

Bei der Seeunfalluntersuchung kam heraus, dass die Höhenangaben nicht stimmten. Bei der Berechnung war man von einem kleineren Kran als Ladung ausgegangen und so war das Schiff insgesamt 4 m zu hoch. Festgestellt wurde von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung aber auch, dass die Versuche des Schleusenpersonals, in der Nacht und bei schlechter Sicht die genaue Höhe per Messgerät zu überprüfen, nicht funktionierten, weil man nicht über die dafür notwendige Messtechnik verfügte.

Wer glaubt, dass Versicherungen den Gesamtschaden tragen werden, der irrt sich: Die Versicherungssummen im Schiffsverkehr sind durch internationale Vereinbarungen begrenzt. Experten gehen davon aus, dass mehr als die Hälfte der Reparaturkosten beim deutschen Steuerzahler hängen bleiben.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT:

Wäre das Schleusenpersonal mit geeigneten Messgeräten ausgestattet gewesen, hätte dieser Schaden leicht vermieden werden können.

Erst Warenhaus gekauft, dann Nutzung geplant

Schon vor der endgültigen Schließung der Karstadt-Filiale in der Lübecker Innenstadt hat die Hansestadt 2022 ein Gebäude des ehemaligen Kaufhauses für 13 Millionen Euro erworben. Seitdem arbeitet man an einem Nachnutzungskonzept. Doch die Umsetzung ist schwierig. Bislang gibt es nur Übergangslösungen.

Lübeck (SH). Der Warenhauskonzern Karstadt hat sich aus Lübeck vollständig zurückgezogen. Anfang 2024 war der letzte Verkaufstag. Schon 2020 schloss das Unternehmen das frühere Haus B, in dem auch die Sportabteilung untergebracht war. Das ehemalige Kaufhaus liegt mitten in der Altstadt und hat eine zentrale Bedeutung für das Einkaufszentrum. Die Stadt überlegte, wie sie einen langen Leerstand verhindern konnte. Und so entschied man im November 2022, das frühere Haus B für 13 Millionen Euro zu erwerben. Für die Verwendung stellte man sich ein „Mixed-Use-Konzept“ vor. Zu den Nachnutzern sollten vor allem die vier Lübecker Innenstadt-Gymnasien gehören, denen derzeit 46 Klassenräume fehlen. Mindestens 30 könnte man im ehemaligen Karstadt-Gebäude schaffen, glaubte die Stadt. Auf dem Dach, das derzeit noch für die Lüftungstechnik genutzt wird, müsste dann der Schulhof entstehen.

Aus den ursprünglichen Vorstellungen, schon 2024 die ersten Schüler einziehen zu lassen, wird aber nichts. Jetzt rechnet man frühestens 2028 mit einer Fertigstellung, denn der Umbau ist technisch schwierig: Das Gebäude muss saniert, Rolltreppen durch Treppenhäuser ersetzt, Schultoiletten eingerichtet und geräuschkämmende Brandschutzwände eingebaut werden. Das alles kostet Zeit und Geld. Derzeit rechnet man mit Umbaukosten von mindestens 24 Millionen Euro.

Bis alle Planungen stehen und die beantragten Fördermittel bewilligt sind, wird das Gebäude als „Übergangshaus“ genutzt. Kultur, Bildung, Wissenschaft und Kreativ-Szene sollen hier vorübergehend für eine Belebung der Räume sorgen. Dieses kostet aber weiteres Geld: Die provisorische Herrichtung wird mit 880.000 Euro und die Projektförderung mit 625.000 Euro kalkuliert.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT:

Hier wird das sprichwörtliche Pferd von hinten aufgezäumt: Erst gab es das Gebäude, dann wurde das Nutzungskonzept ausgearbeitet. Das dauert erfahrungsgemäß lange und wird teuer. Auch der Bedarf an zusätzlichen Klassenräumen kann mit dieser „Lösung“ nur teilweise erfüllt werden.

Ende für den „E-Highway“ in Schleswig-Holstein

Der Bund der Steuerzahler hat sich mit seiner Forderung durchgesetzt, den Testbetrieb für Oberleitungs-Lkw auf der Autobahn A1 in Schleswig-Holstein zu beenden. Das Projekt „E-Highway“ endet zum 31.12.2024. Bis dahin sind über 30 Millionen Euro ausgegeben worden. Die Technik funktioniert, sie hat aber keine Aussicht auf eine weitere Nutzung.

Schleswig-Holstein. Im Schwarzbuch 2019/20 berichteten wir über die drei Teststrecken für Oberleitungs-Lkw in Deutschland („E-Highways“). Wir forderten, die Projekte zu beenden, weil weder weitere Erkenntnisse zu erwarten waren noch eine Übernahme der Technologie in den Alltagsbetrieb sinnvoll erschien. Für die Teststrecke in Schleswig-Holstein kommt jetzt das endgültige Aus zum Jahresende 2024. Bis dahin hat der Steuerzahler allein für diese Strecke mehr als 30 Millionen Euro ausgegeben.

Ein fünf Kilometer langer Abschnitt der Autobahn A1 zwischen Reinfeld und Lübeck wurde auf beiden Seiten mit elektrischen Oberleitungen versehen. Darunter fahren Lkw, die für den Testbetrieb extra geleast wurden. Sie werden mit der elektrischen Energie aus der Oberleitung angetrieben. Für Strecken ohne Oberleitung sind sie zusätzlich mit einem Dieselmotor oder einer besonders leistungsfähigen Batterie ausgestattet. Maximal waren fünf Lkw gleichzeitig im Testbetrieb, zumeist war es aber nur einer. Die Technik funktioniert, das hat der Versuch ergeben. Eine Alternative für die Lösung der Verkehrsprobleme der Zukunft kann sie jedoch nicht sein. Denn der überwiegende Teil des Straßengüterverkehrs ist europaweit unterwegs. Es ist vollkommen ausgeschlossen, dass große Teile des europäischen Fernstraßennetzes mit einer Oberleitung versehen werden. Dieses wäre schlichtweg zu teuer. Folgerichtig haben sich die großen Nutzfahrzeughersteller in Europa aus der Weiterentwicklung dieser Technik verabschiedet. Sie setzen auf andere Antriebstechnologien. Deshalb war es überfällig, das Versuchsprojekt jetzt zu beenden.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT:

Die beste und schnellste Lösung zur Reduzierung der Klimabelastungen durch den Güterverkehr ist der Ausbau von Eisenbahn und Schifffahrt. Hier fehlen jedoch diejenigen Investitionsmittel, die für die „E-Highways“ aufgewendet wurden.

PS: In Hessen geht das Projekt „E-Highway“ erst einmal weiter. Trotz viel Kritik investierte der Bund 2022 weitere 22 Mio. Euro, um die Strecke um sieben km auszubauen. Der Test soll noch bis Mitte 2025 andauern. Wie es dann weitergeht und wie hoch die Kosten für einen etwaigen Abbau sind, ist unklar. Siehe dazu den Fall **„E-Highway: Ausfahrt vorerst verpasst“** im Kapitel „Verschwendung droht“.