



Bund der Steuerzahler Niedersachsen und Bremen e.V.

Anlage zu PRESSEMITTEILUNG Nr. 16/2022 vom 19. Oktober 2022: Wortlaut der Beiträge aus Niedersachsen und Bremen zum Schwarzbuch 2022: Die öffentliche Verschwendung

Abrissbirne statt Trainingszentrum? (Land Niedersachsen/Oldenburg) <i>Zukunft von 11,77 Mio. Euro teuren Immobilie ungewiss</i>	2
Verspekuliert: 22 Jahre Franken-Abenteuer (Osnabrück) <i>Stadt Osnabrück verlor 14,2 Mio. Euro mit Fremdwährungskrediten</i>	4
Mit dem Taxi auf kurzem Weg zur Grundschule (Braunschweig) <i>Wegen schlechter Straßen ist ein Schulweg für Grundschüler nicht sicher genug.....</i>	6
Darf's auch etwas mehr sein? (Bremen) <i>Statt zu schrumpfen, wächst das Bremer Landesparlament.....</i>	8
Teure Aufklärung skandalöser Vorgänge (Bremen) <i>Steuerzahler haften für Behörden-Verfehlungen</i>	10
Teure Experimente auf Hauptverkehrsstraße (Bremen) <i>Überflüssige Versuche und teurer Straßen-Freizeitspaß.....</i>	12
Außer Spesen nichts gewesen (Springe) <i>Einführung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge wird zum Verlustgeschäft</i>	14
Kosten für Stadthallen-Sanierung verdoppelt (Göttingen) <i>Verdopplung binnen 5 Jahren.....</i>	16
Goldener Handschlag in Göttingen (Göttingen) <i>Nach nur 2 Jahren: Versorgungsansprüche von fast einer halben Mio. Euro.....</i>	18

Alle bundesweiten Fälle können unter www.schwarzbuch.de eingesehen werden.

Abrissbirne statt Trainingszentrum?

Zukunft von 11,77 Mio. Euro teuren Immobilie ungewiss



Für 11,77 Mio. Euro hat das Land Niedersachsen im Dezember 2017 ein knapp 30.000 qm großes Areal nahe der Polizeiakademie in Oldenburg erworben. Darauf stehen ein Bürogebäude sowie sechs Hallen. In den Hallen sollte ein modernes Trainingszentrum für die Polizei entstehen. Bisher ist allerdings nichts daraus geworden. Stattdessen droht inzwischen der

größten Halle wegen akuter Einsturzgefahr der Abriss.

Land Niedersachsen/Oldenburg. Bei der symbolischen Schlüsselübergabe an den Niedersächsischen Innenminister im Juni 2018 waren sich alle Beteiligten sicher: Auf dem ehemaligen Industriegelände an der Bloherfelder Straße, das das Land ein halbes Jahr zuvor erworben hatte, entsteht eines der modernsten Polizei-Trainingszentren Deutschlands. Künftig würden Polizeibeamte hier unter realistischen Bedingungen auf alltägliche, aber auch extreme Einsatzszenarien vorbereitet. Laut ersten Planungen sollte dafür in den Hallen sogar eigens eine Kleinstadt mit Häusern, Ladengeschäften, einer Polizeiwache sowie Straßen und Plätze nachgebaut werden. Büro- und Seminar-räumlichkeiten sollten dank modernster Medientechnik die Vor- und Nachbereitung der Trainingseinheiten ermöglichen.

Während mit der Zentralen Kriminalinspektion (ZKI) ein Teil der Oldenburger Polizeidirektion tatsächlich in das Bürogebäude einziehen konnte, ist von dem Trainingszentrum, das mit rund 10.000 qm einen bedeutenden Teil des Areals beanspruchen sollte, bis heute nichts zu sehen. Der Grund: Nach dem Kauf stellte sich heraus, dass der bauliche Zustand der größten Halle deutlich schlechter war als angenommen. Infolgedessen wurden sämtliche Hallen für einen möglichen Trainingsbetrieb gesperrt, der größten Halle droht sogar der Abriss. Dabei war nach Auskunft des Finanzministeriums vor dem Kauf eigens ein Verkehrswertgutachten erstellt worden. Dieses attestierte allen Hallen altersentsprechend einen guten bis sehr guten Unterhaltungszustand. Der Kaufpreis wurde

auf 11,77 Mio. Euro festgelegt und der Vorbesitzer vor Grundstücksübergabe zur baulichen Herrichtung der von der ZKI beanspruchten Büroflächen verpflichtet. Später kamen jedoch Zweifel an der Begutachtung auf. So soll zum Zeitpunkt der Besichtigung eingelagerte Kleidung den Blick auf einige Gebäudeteile versperrt haben.

Wie die zwischenzeitliche Verschlechterung des baulichen Zustands der Hallen zu erklären ist, vermochte das Ministerium nicht aufzuklären. Das ist sonderbar und Steuerzahler fragen sich deshalb: Hat das Land womöglich – zumindest in Teilen – eine Schrottimmoblie erworben? Das Finanzministerium wiegelt ab: Die Nutzung der Hallen als Polizei-Trainingszentrum sei nicht der vorrangige Grund für den Grundstückserwerb gewesen. Man habe die Chance genutzt, sich „in einer Stadt mit angespanntem Immobilienmarkt Grundstücks- und Hallenflächen für künftige weitere Entwicklungsmöglichkeiten des Landes zu sichern“. Überzeugen kann diese Erklärung über einen angeblichen Vorkaufsrecht jedoch nicht, denn die Polizei hatte schon wenige Wochen nach dem Immobilienerwerb ein grobes Nutzungskonzept für das Gesamtareal vorgelegt. Und das zielte gerade auf die Nutzung der Hallen als Trainingszentrum ab.

Was nun künftig mit dem Gelände und den Hallen geschehen soll, ob das Trainingszentrum trotz der Zustandsverschlechterung realisiert werden kann und welche Kosten dabei anfallen, soll nun ein bereits in Auftrag gegebenes Gesamtkonzept klären, das bis Ende 2022 vorliegen soll.

Der Bund der Steuerzahler meint:

Das Land Niedersachsen hat ein bebauter Grundstück erworben, ohne die Bausubstanz gewissenhaft zu prüfen. Ob das großspurig angekündigte Trainingszentrum der Polizei realisiert wird, steht in den Sternen. Fest steht nur: Für die bereits bezahlten Hallen wird der Steuerzahler nochmals zur Kasse gebeten – sei es für eine Sanierung oder einen Abriss.

Verspekuliert: 22 Jahre Franken-Abenteuer

Stadt Osnabrück verlor 14,2 Mio. Euro mit Fremdwährungskrediten



Über 20 Jahre hat die Stadt Osnabrück einen Teil ihrer Liquiditätskredite in Schweizer Franken aufgenommen, um Zinsen zu sparen. Eine Zeit lang schien diese Rechnung aufzugehen, doch dann tat sich infolge der Eurokrise ein Problem auf, das man lange nicht wahrhaben wollte: das Wechselkurs-Risiko! Statt zu sparen, zahlte die Stadt am Ende kräftig drauf.

Osnabrück. Im April 2000 beschloss der Osnabrücker Stadtrat, zur Liquiditätssicherung Kredite teilweise auch in Schweizer Franken (CHF) aufzunehmen. Die Stadt wollte das in der Schweiz vergleichsweise niedrige Zinsniveau ausnutzen, um Kreditkosten einzusparen. Der Zinsvorteil gegenüber Euro-Krediten lag seinerzeit bei bis zu 1,5 Prozent. Insgesamt nahm Osnabrück Frankenkredite in einem Umfang von 49,4 Mio. CHF auf. Zum Aufnahmezeitpunkt entsprach dies einem Gegenwert von 32,4 Mio. Euro zum durchschnittlichen Kaufkurs 1,53 EUR/CHF. Auf eine Absicherung der möglichen Wechselkurs-Schwankungen wurde verzichtet, da diese den Zinsvorteil vermutlich aufgezehrt hätten. Zudem galt der Wechselkurs als stabil.

Seit Beginn der Eurokrise 2010 hat der Euro gegenüber dem Schweizer Franken jedoch massiv an Wert verloren. Das Niedersächsische Innenministerium warnte im September 2014: „Von Krediten in fremder Währung ist möglichst Abstand zu nehmen. Sie sind mit besonderen Risiken behaftet.“ Zu diesem Zeitpunkt belief sich der Wechselkurs auf circa 1,21 EUR/CHF. Die Stadt Osnabrück hätte also schon rund 41 Mio. Euro auf den Tisch legen müssen, um ihre Frankenkredite abzulösen. Dies hätte einen Verlust von rund 7 Mio. Euro bedeutet. Weil sich die Stadt durch einen seit September 2011 von der Schweizerischen Nationalbank (SNB) festgelegten und scheinbar garantierten Mindestwechselkurs von 1,20 EUR/CHF vor einem weiteren Kursrutsch geschützt sah, hielt sie an den Krediten fest. Doch es kam noch schlimmer.

Im Januar 2015 entschied die SNB, den Mindestwechselkurs nicht weiter aufrechtzuerhalten. Die Folge: Der Franken wertete gegenüber dem Euro abermals massiv auf – und die Rückzahlung in Euro verteuerte sich enorm. Osnabrück reagierte und beschloss

einen geordneten Ausstieg innerhalb von 10 bis 50 Jahren. Bis Ende 2021 reduzierte sie ihre Frankenkredite so auf 43,4 Mio. CHF. Der verbliebene Gegenwert lag zu diesem Zeitpunkt bei mehr als 42 Mio. Euro und damit weit über dem ursprünglichen Gesamtwert. Diesen Kursverlust konnten auch die bis dahin realisierten Zinersparnisse (circa 1,9 Mio. Euro) nicht aufwiegen.

Die anhaltend negative Kursentwicklung veranlasste die Stadt im März 2022, den Ausstiegszeitraum deutlich auf zweieinhalb Jahre zu verkürzen – und im Juni gab sie bekannt, sogar schon im Juli 2022 auszusteigen und sämtliche ausstehenden Frankenkredite zurückzuzahlen. Damit endete das Franken-Abenteuer der Stadt Osnabrück nach 22 Jahren endgültig.

Nach Angaben der Stadt beläuft sich der Verlust, der im Laufe der Jahre aufgelaufen ist, auf 14,2 Mio. Euro.

Der Bund der Steuerzahler meint:

Erneut zeigt sich, wie wichtig es ist, nur so viel auszugeben, wie man hat. Massive Schuldenberge treiben Kommunen immer wieder dazu, in riskanten Finanzgeschäften noch die letzten Prozentpunkte Zinersparnis herauszuholen. Sich wie Osnabrück dabei auf ausländische Notenbanken zu verlassen, ist leichtsinnig, denn letztlich sind diese nur eigenen Zielen verpflichtet und nicht denen deutscher Schuldner.

Mit dem Taxi auf kurzem Weg zur Grundschule

Wegen schlechter Straßen ist ein Schulweg für Grundschüler nicht sicher genug



Seit drei Jahren werden Kinder aus einem Braunschweiger Neubaugebiet zum Unterricht in die nahegelegene Grundschule mit dem Taxi gebracht und dort wieder abgeholt. Der Grund: Weil die Straßen des Neubaugebiets noch nicht fertig gebaut sind, ist der nur rund 1 km lange Schulweg für Grundschüler nicht sicher genug. Die Kosten der Taxibeförderung: bisher knapp 40.000 Euro.

Braunschweig. Obwohl die ersten Bewohner des Braunschweiger Neubaugebiets „Heinrich-der-Löwe-Kaserne“ bereits 2019 ihre Häuser bezogen haben, sind Straßen und Gehwege dort noch immer nicht fertig. Das hängt auch mit den offenbar unzureichenden vertraglichen Vereinbarungen zwischen der Stadt Braunschweig und dem privaten Investor zusammen, der das Baugebiet erschließt und vermarktet. In dem Vertrag ist unter anderem geregelt, dass der Investor mit dem Endausbau der Straßen erst dann beginnen darf, wenn mindestens 75 Prozent der Wohnhäuser fertiggestellt sind. Statt der im Bebauungsplan genannten 400 Wohneinheiten plant der Investor jedoch die Errichtung von mehr als 650 Einheiten. Zwar liegt er auch damit innerhalb des ihm bauplanerisch und vertraglich zugestandenen Rahmens, doch dauert es entsprechend länger, bis die für den Beginn des Endausbaus der Straßen vorgesehene Fertigstellungsquote erreicht ist.

Das hat unter anderem zur Folge, dass auf den provisorischen Baustraßen innerhalb des Baugebiets noch immer Baustellenverkehr herrscht. Eigene Fuß- oder Fahrradwege gibt es bisher nicht. Die am Wegesrand gelagerten Baumaterialien und abgestellte Privatfahrzeuge erschweren die Übersicht zusätzlich. Für Schulkinder ist deshalb nach Einschätzung der Polizei der rund 1 km lange Fußweg zur Grundschule Rautheim nicht sicher genug.

Als gesetzmäßiger Träger der Schülerbeförderung sah sich die Stadt Braunschweig daher gezwungen, den Grundschulern für diese kurze Strecke – auf Antrag von Eltern –

eine Taxibeförderung zu gewähren. Die ersten Anträge wurden im August 2019 gestellt. Seitdem wurden täglich bis zu 18 Schüler mit dem Taxi zur Grundschule gebracht und nach dem Unterricht wieder abgeholt. Die Kosten für die Taxibeförderung beliefen sich – trotz zwischenzeitlich pandemiebedingter Schulschließungen – bis Ende des vergangenen Schuljahrs (Juli 2022) auf fast 40.000 Euro. Die Stadt und somit die Steuerzahler kommen dafür auf.

Auf Nachfrage teilte die Stadt Braunschweig dem Bund der Steuerzahler mit, dass eine Weiterreichung der entstandenen Kosten an den Investor aufgrund des bereits geschlossenen städtebaulichen Vertrags nachträglich nicht möglich sei. Für künftige Verträge solle allerdings die Aufnahme einer entsprechenden Vertragsklausel geprüft werden.

Der Bund der Steuerzahler kritisiert:

Die vertraglichen Vereinbarungen mit dem Investor waren unzureichend. Bei einem Neubaugebiet dieser Größenordnung sollte ein Erschließungsträger dazu verpflichtet sein, frühzeitig einen sicheren, wenn auch zunächst nur provisorischen Schulweg herzustellen. Der Allgemeinheit dürfen die Kosten einer Individualbeförderung zur Grundschule nicht aufgebürdet werden.

Darf's auch etwas mehr sein?

Statt zu schrumpfen, wächst das Bremer Landesparlament



Ab Juni 2023 werden in der Bremischen Bürgerschaft 3 Abgeordnete mehr sitzen als bisher. Die Aufstockung wird mit der unterschiedlichen Bevölkerungsentwicklung der Städte Bremen und Bremerhaven begründet. Dieser Entwicklung hätte stattdessen auch durch eine Parlamentsverkleinerung begegnet werden können – dies wäre deutlich günstiger gewesen.

Bremen. Die Freie Hansestadt Bremen wird gemeinhin zu den drei deutschen Stadtstaaten gezählt. Anders als Berlin und Hamburg ist das Bundesland Bremen jedoch ein Zwei-Städte-Staat, bestehend aus den Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven. In das gemeinsame Landesparlament, die „Bremische Bürgerschaft“, ziehen Abgeordnete aus beiden Städten ein, die bei separaten Landtagswahlen gewählt werden.

Wie viele der bisher insgesamt 84 Parlamentssitze den beiden Städten jeweils zustehen, orientiert sich an der jeweiligen Einwohnerzahl und ist im Bremischen Wahlgesetz geregelt. Weil in Bremen mehr Wahlberechtigte leben als in Bremerhaven, erhält Bremen entsprechend mehr Sitze im Parlament. Nach der Landtagswahl 2019 zogen 69 Abgeordnete aus Bremen und 15 aus Bremerhaven in die Bürgerschaft ein.

Seitdem haben sich die Einwohnerzahlen beider Städte unterschiedlich entwickelt: Bremen ist gewachsen, Bremerhaven geschrumpft. Eine Beibehaltung der bisherigen Mandatsverteilung (69/15) könnte somit nach den nächsten Landtagswahlen im Mai 2023 zu einem Ungleichgewicht zugunsten Bremerhavens führen. Daher sollte das Parlament auf Empfehlung der Landesregierung im Juli 2022 über eine Änderung des Wahlgesetzes entscheiden und die Sitzverteilung an die Bevölkerungsentwicklung anpassen.

Es standen verschiedene Optionen zur Wahl. Und wofür entschied sich die Politik? Für die größtmögliche und somit die teuerste Lösung: Trotz Bevölkerungsschwund soll Bremerhaven weiterhin 15 Parlamentssitze haben – und im Gegenzug wurden dem gewachsenen Bremen 3 zusätzliche Mandate zugesprochen. Ab Juni 2023 werden in der Bremischen Bürgerschaft also insgesamt 87 statt wie bisher 84 Abgeordnete sitzen. Das kostet: Nach Einschätzung der Landesregierung fallen rund 420.000 Euro jährlich zusätzlich an. Macht 1,68 Mio. Euro allein in der nächsten Wahlperiode.

Im Sinne der Steuerzahler hätte man stattdessen einfach einen Bremerhavener Sitz streichen und die Anzahl der Bremer Sitze konstant halten sollen. Dies wäre rechtlich möglich gewesen und hätte in der nächsten Legislaturperiode – statt zu Mehrkosten – zu einer Einsparung in Höhe von 560.000 Euro geführt! Unterm Strich wird das Parlament von Bremen in der nächsten Wahlperiode also rund 2,24 Mio. Euro teurer als nötig.

Der Bund der Steuerzahler meint:

In Zeiten, in denen Bürgern Einsparungen und Verzicht abverlangt werden, gönnt sich die Bremer Politik 3 teure zusätzliche Sitze im Parlament – ein falsches Signal. Und ob die Neuregelung zu einer besseren Politik führt, darf auch bezweifelt werden. Vermutlich scheute die Politik wohl lediglich den Streit mit den Parlamentariern aus Bremerhaven.

Teure Aufklärung skandalöser Vorgänge

Steuerzahler haften für Behörden-Verfehlungen



Im Bremer Bildungsressort kam es über Jahre hinweg zu irregulären und millionenschweren Überzahlungen an einen für die Behörde tätigen Verein. Ermöglicht wurde dies durch ein innerbehördliches System aus Intransparenz, fehlender Kontrolle und dem Machtmissbrauch durch einzelne Personen. Erst externe Berater brachten Licht in das skandalöse Geschehen. De-

ren Rechnung von rund 400.000 Euro begleicht jetzt der Steuerzahler.

Bremen. Bremen hat die mit Abstand höchste Pro-Kopf-Verschuldung unter den Bundesländern. Man sollte deshalb meinen, dass die Senatsbehörden öffentliches Geld mit besonderer Strenge und Achtsamkeit bewilligen. Doch weit gefehlt! Ein eingetragener Verein, der im Auftrag der Bremer Bildungssenatorin überwiegend Lehramtsstudenten als Vertretungslehrer an Schulen im gesamten Stadtgebiet vermittelt, konnte seit dem Jahr 2015 aus ungerechtfertigten Überzahlungen eine Finanzreserve von knapp 9 Mio. Euro ansammeln. Er hortete also über Jahre hinweg Millionen Steuergeld, die er für seine Aufgabe „flexible Unterrichtsvertretung“ gar nicht brauchte. Denn: Das Geld wurde auf einem Sparbuch geparkt und erst im Sommer 2021 zurückgezahlt, als der Finanzskandal öffentlich wurde. In der Zwischenzeit hatte es dem klammen Bremen nicht für andere Zwecke zur Verfügung gestanden.

Wie in solchen Fällen üblich, wurden externe Berater mit einer Untersuchung der Vorgänge betraut. Ihre Ergebnisse stellten die Prüfer im Juli 2022 vor. Sie bestätigten, dass das Zuwendungsprozedere im Bildungsressort nicht den rechtlichen Vorgaben entsprochen hatte. Darüber hinaus zeichneten sie ein erschreckendes Bild von den internen Zuständen im Bremer Ressort für Kinder und Bildung. Die systematischen Überzahlungen seien erst durch den Machtmissbrauch durch einzelne Personen in diesem Ressort möglich geworden. Dies sei verbunden gewesen mit fehlenden Kontrollmechanismen, fehlender Kontrolle und einer bewussten Intransparenz durch unvollständige Akten. Die Prüfer empfahlen schließlich, die Fördermittelvergabe neu zu ordnen, um künftig die

Rechtmäßigkeit der Zuwendungen der Behörde an für sie tätige Vereine sicherzustellen – schließlich sollte das Honorar von rund 400.000 Euro, für das die Steuerzahler aufkommen mussten, nicht ganz umsonst gewesen sein. Dass dieser Betrag durch Budgetkürzungen im Verwaltungsapparat der Bildungsbehörde in gleicher Höhe wettgemacht wird, ist wohl nicht zu erwarten.

Der Bund der Steuerzahler meint:

Die zutage getretenen langwierigen und systematischen Verstöße gegen Rechtsvorschriften bei der Verwendung öffentlichen Geldes müssen Steuerzahler schockieren. Zugleich tragen sie auch noch die finanziellen Lasten der Aufarbeitung dieser Vorgänge. Die Verantwortlichen werden dagegen wohl wieder einmal nicht zur Rechenschaft gezogen.

Teure Experimente auf Hauptverkehrsstraße

Überflüssige Versuche und teurer Straßen-Freizeitspaß



Von Juli 2021 bis April 2022 probierte das Bremer Verkehrsressort auf der stark befahrenen Martinistraße verschiedene Möglichkeiten aus, wie dort der Kfz-Verkehr beschränkt werden könnte. Dazu gehörte auch ein temporäres, unnötiges Spaßprogramm – finanziert vom Steuerzahler.

Bremen. Die Bremer Martinistraße ist eine rund 800 m lange innerstädtische Hauptverkehrsstraße, welche die Straße „Tiefer“ mit dem zentralen Verkehrsknotenpunkt „Am Brill“ verbindet. Schon lange herrscht in Bremen das Gefühl, dass die vierspurige und stark befahrene Martinistraße die Altstadt samt der Fußgängerzone baulich zu stark von der Weser und der historischen Uferpromenade abschneidet – bereits seit 2014 ist ihre Umgestaltung daher im Verkehrsentwicklungsplan vorgesehen. Darüber, dass der Kfz-Verkehr hier künftig nur noch auf 2 Fahrspuren soll, bestand schon seit einiger Zeit weitgehende Einigkeit.

Die denkbar einfachste und zugleich konsensfähige Lösung wäre es, in jeder Fahrtrichtung eine Spur wegzunehmen und den frei werdenden Raum den Fußgängern und dem Radverkehr zur Verfügung zu stellen. Doch dabei allein wollte es das Bremer Verkehrsressort nicht belassen, stattdessen wollte es weitere Varianten erproben. Rund 1 Mio. Euro ließ sich Bremen diese Versuche bisher kosten, veranschlagt waren zunächst sogar bis zu 1,3 Mio. Euro.

Den Auftakt machte eine verkehrlich nicht ganz ernstzunehmende Variante: Ein zentraler Abschnitt der Martinistraße wurde für rund zweieinhalb Wochen zur autofreien Zone, um dort ein buntes Unterhaltungsprogramm anzubieten. Dafür wurde der Kreuzungsbereich mit der Pieperstraße zum Stadtgarten und mit Rollrasen, Blumenbeeten und Liegestühlen ausgestattet – samt einer aufblasbaren Surf-Station, die das Surfen auf einer künstlichen Wasserwelle inmitten der Fahrbahn ermöglichte. Ein begrünter hölzerner

Aussichtsturm lud dazu ein, das bunte Treiben von oben zu betrachten. Zudem fanden Kunst-, Kultur- und Musikdarbietungen statt. Mit der Vorbereitung und Umsetzung war eine Agentur beauftragt worden.

Das Ganze hatte seinen Preis: Rund 672.000 Euro ließ sich die Stadt die Volksfeststimmung kosten – Rückschlüsse auf eine geeignete Verkehrsführung konnten daraus aber natürlich nicht gezogen werden. Auf eine Evaluation der verkehrlichen Auswirkungen dieser „Variante“ verzichtete die Verkehrsbehörde daher.

Mehr Erkenntnisse erhoffte man sich beim zweiten Versuch: Die Martinstraße wurde mit Pollern und farblicher Markierungen auf 2 Fahrspuren verkleinert und wurde teilweise zur Einbahnstraße. Das Ergebnis: Der rege Durchgangsverkehr wich in hohem Maße auf die umliegenden Straßen aus, die allerdings nicht in der Lage waren, diese zusätzlichen Verkehrsströme aufzunehmen. Entsprechend kam es regelmäßig zu Rückstaus und Überlastungen. Als dauerhafte Lösung war dies also eher nicht empfehlenswert.

Im dritten und letzten Versuch wurde schließlich die Einbahnstraßenregelung wieder aufgehoben und endlich die naheliegendste Variante erprobt – ein jeweils durchgängig einspuriger Kfz-Verkehr in beide Richtungen. Und siehe da: Die Verkehrsprobleme waren im Vergleich zur Einbahnstraßenregelung deutlich geringer, sodass auch der Evaluationsbericht der Verkehrssenatorin zu der Empfehlung gelangte, dass diese Variante bei nur geringfügigen Änderungen für die Umsetzung vorzusehen sei.

Der Bund der Steuerzahler kritisiert:

Die „Verkehrsversuche“ waren blinder Aktionismus. Der Verkehrssenatorin der überschuldeten Hansestadt hätte es gut zu Gesicht gestanden, von Anfang an die einfachste und zugleich konsensfähige Rückbauvariante mit einspurigem Verkehr in beide Richtungen auf Machbarkeit zu untersuchen. Alle anderen Varianten und vor allem das bunte Unterhaltungsprogramm auf der Straße hätten es nicht gebraucht.

Außer Spesen nichts gewesen

Einführung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge wird zum Verlustgeschäft



Entgegen ausdrücklicher Warnungen vor überbordender Bürokratie hatte der Rat der Stadt Springe 2018 die Einführung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge beschlossen. Nach nur viereinhalb Jahren schaffte die Stadt am Deister die umstrittenen Beiträge rückwirkend wieder ab. Das kurze Intermezzo bescherte der Stadt – und somit dem Steuerzahler – vermeidbare

Aufwendungen von rund 1,1 Mio. Euro.

Springe. Seit dem 1. April 2017 erlaubt das Land Niedersachsen seinen Kommunen, Straßenausbaubeiträge auch in Form wiederkehrender Beiträge zu erheben. Anders als bei den einmaligen Straßenausbaubeiträgen werden hier nicht mehr nur die unmittelbar von einer einzelnen Ausbaumaßnahme betroffenen Grundstückseigentümer zur Kasse gebeten, sondern es werden größere Abrechnungseinheiten gebildet, die in der Regel aus mehreren Straßen oder ganzen Ortschaften bestehen. Die Kosten sämtlicher in der jeweiligen Einheit durchzuführenden Ausbaumaßnahmen werden über mehrere Jahre auf alle in dieser Einheit ansässigen Grundstückseigentümer verteilt. Die Idee dahinter: Statt einer großen leistet der Einzelne viele kleine Beitragszahlungen. Die Zahllast soll dadurch erträglicher werden.

Niedersachsenweit wurden diese wiederkehrenden Beiträge allerdings kaum angewandt. Neben Springe gab es nur eine weitere Gemeinde, die bereit war, diese Beiträge einzuführen – und das aus gutem Grund: Sie sind extrem verwaltungsaufwendig und dazu äußerst streitanfällig. Die Springer Stadtverwaltung warnte die ehrenamtlichen Kommunalpolitiker ausdrücklich und empfahl stattdessen, auf die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen zu verzichten. Die Ratsmehrheit ließ sich jedoch nicht überzeugen und beschloss im Juni 2018 die rückwirkende Einführung der wiederkehrenden Beiträge zum 1. Januar 2018. Das Unheil nahm seinen Lauf.

Wie befürchtet, gingen Tausende Widersprüche von Grundstückseigentümern ein, die für das Jahr 2018 einen Beitragsbescheid erhalten hatten. Obwohl bis zu drei Vollzeitkräfte mit der Beitragserhebung betraut waren, kam es zu einem derart großen Bearbeitungsstau, dass die Stadt für die Folgejahre 2019 bis 2022 darauf verzichtete, Beitragsbescheide zu verschicken. Außerdem fand sich die Stadt vor dem Niedersächsischen Obergericht wieder, nachdem ein Eigentümer Normenkontrollklage eingereicht hatte – Springe unterlag und musste die Beitragssatzung anpassen.

Wegen all dieser Querelen konnte die Stadt seit 2018 lediglich Beitragseinnahmen von 800.000 Euro erzielen. Und selbst diese sieht die Stadt wegen der zahlreich anhängigen Widersprüche keinesfalls als gesichert an. Im Sommer 2022 zog die Stadtpolitik schließlich die Reißleine und beschloss neben der Abschaffung der Straßenausbaubeiträge auch gleich die Rückzahlung bereits bezahlter Beiträge. Straßenbaumaßnahmen sollen künftig anderweitig finanziert werden.

Diese späte Einsicht bedeutet allerdings auch, dass sämtliche in Zusammenhang mit der Beitragsumstellung ausgegebenen Gelder endgültig verloren sind. Die Stadt hat, wie sie angibt, u. a. für externe Berater, Gerichts- und Prozesskosten und Verwaltungspersonal rund 1,1 Mio. Euro ausgegeben. Geld, das besser für konkrete Straßensanierungen eingesetzt worden wäre.

Der Bund der Steuerzahler fordert:

Die Finanzierung von Gemeindestraßen sollte nicht einseitig den Grundstückseigentümern auferlegt werden – weder durch einmalige noch wiederkehrende Straßenausbaubeiträge. Die Straßen werden schließlich von allen Bürgern genutzt und sollten daher von der Allgemeinheit finanziert werden. Das hätten die Springer Kommunalpolitiker früher erkennen müssen.

Kosten für Stadthallen-Sanierung verdoppelt

Verdopplung binnen 5 Jahren



Die Sanierung der in den 1960er-Jahren erbauten Stadthalle, wegen der markanten Gestaltung ihrer Außenfassade liebevoll auch „Kachelofen“ genannt, kommt die Stadt Göttingen teuer zu stehen. Statt der einst angedachten 19,5 Mio. Euro, belaufen sich die Kosten der Sanierung inzwischen auf mehr als 40 Mio. Euro. Weitere Kostensteigerungen sind nicht ausgeschlossen.

Göttingen. Seit ihrer Eröffnung 1964 bietet die Göttinger Stadthalle für kleinere Konzerte, Lesungen und Theateraufführungen Platz für bis zu 1.500 Besucher. Auch Tagungen, Ausstellungen oder kleinere Messen fanden dort regelmäßig statt. Mehr als 50 Jahre Veranstaltungsbetrieb gingen natürlich nicht spurlos an der Halle vorbei. Eine veraltete Technik sowie ihr schlechender Verfall hievt die Stadthalle in den 2010er-Jahren zwangsläufig auf die Tagesordnung der städtischen Gremien.

Im Mai 2017 beschloss der Stadtrat schließlich eine umfassende Sanierung. Die Verwaltung ging davon aus, dass dies für 19,5 Mio. Euro zu bewerkstelligen sei. Die Kosten eines alternativen Ersatzneubaus ließ sie nicht genauer untersuchen, um das Planer-Honorar einzusparen; eine nur überschlägige Schätzung ging von 40 bis 45 Mio. Euro aus. Für die Verwaltung war dies Grund genug, um dem Rat die vermeintlich günstige Sanierung zu empfehlen.

Anfang 2019 dann der erste Rückschlag: Die Sanierung wurde mit 29,5 Mio. Euro rund 10 Mio. Euro teurer. Neben allgemeinen Preissteigerungen begründete die Stadt dies u. a. mit einer moderneren Bühnentechnik, erhöhten Anforderungen an die Baustelleneinrichtung, einer aufwendigeren Dachsanierung sowie der Neugestaltung der markanten Außenfassade, für die eigens ein Gestaltungswettbewerb ins Leben gerufen worden war – allesamt Dinge, über die eigentlich vor Baubeginn Planungssicherheit hätte bestehen müssen. Um weitere Überraschungen zu vermeiden, plante die Stadt einen Puffer von 1,8 Mio. Euro ein.

Zu wenig, wie sich im Laufe des Jahres 2021 herausstellen sollte. Weil nach städtischen Angaben der bauliche Zustand einiger Gebäudeteile schlechter und die Schadstoffbelastung höher war als angenommen, stiegen die Kosten auf 34,6 Mio. Euro. Abermals versprach ein Puffer in Höhe von 1,2 Mio. Euro Sicherheit. Die Wiedereröffnung wurde auf Sommer 2023 verschoben; zu Beginn hatte man noch mit einer Eröffnung im Jahr 2021 gerechnet.

Im Juni 2022 der nächste Schock: Die Sanierung der Stadthalle wurde schon wieder teurer – diesmal 6,9 Mio. Euro. Das ist der dritte große Kostensprung innerhalb von 5 Jahren. Mit 41,5 Mio. Euro wird die Stadthallensanierung also mindestens doppelt so teuer wie bei Beschlussfassung im Mai 2017 angegeben. Verantwortlich macht die Stadt jetzt Material- und Lohnpreiserhöhungen im Bausektor. Sie seien Folge der Auswirkungen der Coronapandemie und des Ukraine-Kriegs, die zu einer Materialverknappung und zu gestörten Lieferketten geführt hätte.

Es könnte sogar noch schlimmer kommen. Die Stadtverwaltung warnt, dass die Prognosen „unter dem Vorbehalt erheblicher Risiken aufgestellt“ worden seien. Weitere Kostensteigerungen und Verzögerungen können demnach nicht ausgeschlossen werden. Gut möglich also, dass das Ende der Fahnenstange noch nicht erreicht ist.

Der Bund der Steuerzahler kritisiert:

Eine Verdopplung der Baukosten innerhalb von 5 Jahren ist auch durch die rasante Baupreisentwicklung der vergangenen Jahre nicht zu erklären – die Planungen der Stadt waren schlicht und ergreifend unvollständig. Zudem unterschätzte sie offenbar die Risiken, die mit dieser Sanierung einhergehen würden. Es rächt sich nun, dass die Stadt einen Neubau nie ernsthaft in Erwägung gezogen hat.

Goldener Handschlag in Göttingen

Nach nur 2 Jahren abgewählt – Versorgungsansprüche von fast einer halben Mio. Euro



Obwohl für 8 Jahre gewählt und ohne offiziell die Gründe zu nennen, trennte sich durch Abwahl des Rats im Mai 2022 die Stadt Göttingen nach kaum mehr als 2 Jahren Amtszeit von einer Baudezernentin. Trotz ihrer kurzen Amtszeit hat die Ex-Spitzenbeamtin allein in den nächsten Jahren Ansprüche auf Versorgung von etwa 450.000 Euro

aus der Steuerkasse. Der Grund sind die generösen Versorgungsregelungen des Landes Niedersachsen für kommunale Wahlbeamte.

Göttingen. Zweifellos der teuerste Weg für die Steuerzahler ist es, wenn ein kommunaler Wahlbeamter abgewählt wird – vor allem in Niedersachsen. Im aktuellen Göttinger Fall können für eine abgewählte Dezernentin wegen der anschließenden Versorgungslasten bis zum Ende ihrer gewählten Amtszeit im März 2028 nach Berechnungen des Bundes der Steuerzahler Versorgungsansprüche von rund 450.000 Euro fällig werden.

So haben wir berechnet: Für die ersten 3 Monate nach der Abwahl wird das volle Amtsgehalt (9.493 Euro) gezahlt. Es folgen 57 Monate mit einer „erhöhten Versorgung“, die 71,75 Prozent des Amtsgehalts, also rund 6.811 Euro pro Monat, beträgt. Für die verbleibenden Monate bis zum Ende der regulären Amtszeit wird die „erdiente Versorgung“ gewährt. Die 52-jährige frühere Spitzenbeamtin ist also die nächsten Jahre gut versorgt. Doch damit nicht genug.

Nach Ablauf der ursprünglich vorgesehenen Amtszeit schließt sich unmittelbar ein lebenslanges Ruhegehalt an. Bei der Höhe gilt die Besonderheit, dass Amtszeiten, die wegen einer Abwahl nicht vollständig erbracht werden konnten, dennoch pensionssteigernd wirken. Es ist also davon auszugehen, dass der abgewählten Stadtbaurätin ab März 2028 ein lebenslanges Ruhegehalt von monatlich über 5.000 Euro zusteht. Die kurze Dienstzeit kommt die Stadt Göttingen also richtig teuer zu stehen.

Warum aber erfolgte dieser „goldene Handschlag“ auf Kosten der Steuerzahler? In der zur Abwahl veröffentlichten Pressemitteilung der Stadt Göttingen hieß es unter anderem: „Das Vorgehen ist in Abstimmung mit der Dezernentin erfolgt“. Das hört sich wie

ein Ausscheiden in beiderseitigem Einvernehmen an – auf Kosten Dritter, also der Steuerzahler. Die darauf angesprochene Oberbürgermeisterin wies die Bund der Steuerzahler-Einschätzung zurück: Das Wort „Abstimmung“ sei dahingehend zu verstehen, dass die Beamtin vor dem Antrag auf Abwahl zu unterrichten gewesen sei.

Zu den Gründen der Trennung schweigt die Stadt nach wie vor. Wir finden: Als Steuerzahler darf man sehr wohl Aufklärung und Aufarbeitung verlangen, während die Stadt Göttingen sich auf das niedersächsische Kommunalverfassungsrecht zurückzieht, das keine materiellen Abwahlvoraussetzungen vorsieht: Ein „Vertrauensverlust“ genügt als Grund für eine Abwahl, solange dabei die formellen Regelungen eingehalten werden.

Über inoffizielle Quellen war zu erfahren, dass die Wahlbeamtin ihren Amtspflichten völlig unzureichend nachgekommen und in politischen Gremiensitzungen häufig unvorbereitet gewesen sein soll sowie städtische Bauprojekte nicht in gebotener Weise vorangebracht habe. Es fragt sich deshalb, welche disziplinarischen Maßnahmen die Stadtspitze vor dem teuren „goldenen Handschlag“ ergriffen hat, um diese offensichtliche Schlechtleistung rechtzeitig zu sanktionieren und um Besserung zu erzielen. Wenn millionenschwere Sanierungsprojekte bei städtischen Gebäuden nicht vorangehen und sich dadurch verteuern, muss es auch personelle Konsequenzen geben. Aber nicht ausschließlich auf Kosten der Steuerzahler.

Der Bund der Steuerzahler fordert:

Solch generöse Versorgungsregelungen sind aus Steuerzahlersicht untragbar! Der Niedersächsische Landtag ist aufgefordert, die versorgungsrechtlichen Regelungen für kommunale Wahlbeamte auf ein vertretbares Maß zurückzuführen. Konkrete Vorschläge hat der BdSt der Politik bereits geliefert.