



## Die Verkehrspolitik

### Schwerpunktthema dieser Ausgabe für den Norden

**In diesem Heft dreht sich fast alles – nicht im Kreisel – aber doch um die Verkehrspolitik im Norden. Der Landesverband Hamburg befragt einen Verkehrsexperten zur Zukunft des innerstädtischen ÖPNV in der Metropole. In Mecklenburg-Vorpommern gibt es Fragen an den zuständigen Minister zur Anbindung der Insel Usedom an das Eisenbahnnetz. Und in Schleswig-Holstein geht es um die Weiterführung der Autobahn A 20 um Hamburg herum mit einem neuen Elbtunnel.**

Wichtig aus unserer Sicht: Straßenbau und Klimaschutz müssen keine Gegensätze sein, sondern sie gehören zusammen bei allen Versuchen, die Probleme anzupacken und zu lösen. Schließlich geht es darum, Lösungen zu finden, die von den Menschen in allen drei Bundesländern akzeptiert werden können.

Als norddeutsche Metropole steht Hamburg im Mittelpunkt aller Verkehrsnetze. Die Stadt ist Knotenpunkt und Engpass zugleich. Straßen und Schienennetz in Hamburg sind vollkommen überlastet. Eine weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens ist mit der vorhandenen Infrastruktur nicht zu bewerkstelligen. Dazu unser Interview auf den Seiten 4 und 5.

Absehbar wird es nicht ausreichen, die innerstädtischen Pendler in einen attraktiven ÖPNV umzulenken. Nur wenn es auch gelingt, die Pendler aus der gesamten Metropolregion von der täglichen Fahrt mit ihrem

eigenen Auto abzubringen, kann das Straßennetz so entlastet werden, dass Handel und Dienstleistung weiterhin für Kunden und Lieferanten erreichbar bleiben. Was für die Metropolregion richtig ist, muss für das flache Land noch lange nicht gelten. Die von der Politik geforderte „Verkehrswende“ darf sich nicht nur an den Großstädten orientieren. Auch Fernpendler, Handwerker und Freiberufler auf dem flachen Land müssen mobil sein, um Einkommen erwirtschaften zu können. Daraus zahlen sie die Steuern, mit denen der Staat die öffentliche Infrastruktur erhält und ausbaut.

Für den Bund der Steuerzahler kommt es darauf an, dass mit dem vielen Steuergeld, das derzeit zur Verfügung steht, das Richtige getan wird. Darum beschäftigen wir uns auch weiterhin damit, wie die von uns erarbeiteten Steuergelder optimal eingesetzt werden können, um die Verkehrsanforderungen der Zukunft erfüllen zu können. Dabei müssen die vom Verkehr erzeugten Treibhausgase reduziert werden. Doch das kann nur gelingen, wenn jetzt schnell und erfolgreich in die richtigen Projekte investiert wird.

Daher plädieren wir für den raschen Bau der Autobahn 20 von Bad Segeberg unter der Elbe durch weiter nach Niedersachsen. Dazu unser Bericht auf Seite 2.

**Rainer Kersten**  
[rainer.kersten@steuerzahler.de](mailto:rainer.kersten@steuerzahler.de)

### Im Nord-Kurier lesen Sie:



Schleswig-Holstein: Finanzministerin Monika Heinold nutzt Überschüsse für die Verstärkung von Investitionen **S. 3**



Mecklenburg-Vorpommern: Ministerpräsidentin Manuela Schwesig hortet Geld für Wahlgeschenke **S. 6**



Der Weiterbau der A 20 mit einem neuen Elbtunnel ist das größte und teuerste Autobahnprojekt im Norden.

Grafik: Verkehrsministerium Schleswig-Holstein

# A20: Das Zukunftsprojekt schlechthin

Bundesautobahngesellschaft soll es richten trotz Bedenken bei den Grünen

Die neue Bundesautobahngesellschaft hat in Hamburg ihren Betrieb aufgenommen. Wichtigstes Projekt: Der Weiterbau der A 20 als Westumfahrung Hamburgs mit einem neuen Elbtunnel bei Glückstadt – trotz erheblicher Bedenken bei den Grünen gegen dieses für den gesamten Norden so wichtige Projekt.



Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Bernd Buchholz (Bild), FDP, gilt als unverwundlicher Optimist: Wenn alles optimal läuft, könnten schon 2028 die ersten Autos durch den neuen Autobahntunnel bei Glückstadt fahren, hofft er. Richten soll das die neue Autobahn GmbH des Bundes, die in Hamburg ihre erste regionale Niederlassung eingeweiht hat.

Bislang ist die Planung und der Bau von Bundesfernstraßen ein zähes Geschäft: Zwar gibt der Bund das Geld und der Bundestag entscheidet über die Priorität im Bundesfernstraßenplan, die Ausführung wird aber in sogenannter „Bundesauftragsverwaltung“ durch die Länder abgewickelt. In Schleswig-Holstein ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr die dafür zuständige Behörde. In den letzten Jahren hatte sich zunehmend gezeigt, dass länderübergreifende Autobahnen, die von verschiedenen Landesbehörden im Auftrag des Bundes geplant und gebaut werden sollen, nicht wirklich vorwärtskommen. Außerdem fehlt es zumindest bei den schles-

wig-holsteinischen Straßenbauern an der Kompetenz, komplexe Planungs- und Umweltverträglichkeitsprüfungen fachgerecht und schnell zum Abschluss zu bringen. Dieses hat auch die Landesregierung erkannt und deshalb den sechsspurigen Ausbau der A7 bereits an die Bundes-Planungsgesellschaft Deges übertragen. Das Ergebnis überzeugte selbst Kritiker: Planung und Ausführung verliefen in einer in Schleswig-Holstein bislang für den Straßenbau unbekannten Geschwindigkeit und Qualität.

Darum hat Buchholz sich jetzt auch sehr dafür eingesetzt, die erste bundesweite Niederlassung der Autobahn GmbH in den Norden zu ziehen. Hamburg und Schleswig-Holstein haben ihre bisherigen Aufgaben bei der Planung, dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen bereits zum 1. Januar 2020 auf die neue Gesellschaft übertragen. In den anderen Bundesländern wird diese Übertragung erst ein Jahr später erfolgen. Sukzessive werden jetzt Mitarbeiter vom Ingenieur bis zum Straßenwärter der Autobahnmeisterei durch den Bund übernommen, damit Planung, Bau und Betrieb aus einer Hand geführt werden können.

Wichtigstes Projekt ist die Weiterführung der „Küstenautobahn“ A 20, die von der polnischen Grenze durch Mecklenburg-Vorpommern über Lübeck bis nach Bad Segeberg bereits fertiggestellt ist. Die weiteren Planungen in Schleswig-Holstein mit der Streckenführung zur Unterelbe bei Glückstadt, um dann auf niedersäch-

sischem Gebiet über Bremerhaven bis zur Autobahn in die Niederlande geführt zu werden, stocken jedoch seit Jahren. Befürworter und Gegner, Straßenplaner und Umweltschützer haben sich in ihren Schützengräben verschanzt. In allen Landesregierungen mit Beteiligung der Grünen gab es Streit um die Planungen. Anfang des Jahres wurden die Konflikte noch einmal angeheizt durch Berechnungen des Bundes, nach denen die geplanten Kosten jetzt von 3 Milliarden Euro auf 4 Milliarden Euro angestiegen sind. Erneut rief dieses die Kritiker auf den Plan, einen Stopp der Planungen zu fordern oder, so wie der grüne Verkehrsexperte Andreas Tietze, einen ganz anderen Streckenverlauf entlang vorhandener Bundesstraßen. Der Koalitionsvertrag von Jamaika (also CDU, Grüne und FDP) in Kiel ist da eindeutig: Dort wo Baurecht vorliegt, wird auch gebaut. Diesen Beschluss hat der Landtag noch einmal einstimmig bestätigt. Jetzt setzen die Befürworter auf die Planungsexperten des Bundes, um die unbestritten schwierigen Umweltabwägungen im Trassenverlauf gerichtsfest abschließen zu können.

Klar ist: Die neue Autobahn würde nicht nur den Elbtunnel entlasten, sondern wäre insgesamt eine Möglichkeit, den Norden voran zu bringen. Hier geht es vor allem darum, die Küstengebiete künftig besser ans Autobahnnetz anzuschließen und der Wirtschaft neue Chancen zu erschließen.

Rainer Kersten  
[rainer.kersten@steuerzahler.de](mailto:rainer.kersten@steuerzahler.de)

# Vorsorge hat jetzt Vorrang

## Überschuss im Etat für langfristige Projekte vorgesehen

Der Landeshaushalt von Schleswig-Holstein hat das Jahr 2019 mit einem Überschuss von 557 Millionen Euro abgeschlossen.



Dieses Geld wird nicht für die Schuldentilgung ausgegeben, sondern soll vor allem in langfristige Infrastrukturprojekte gesteckt werden. Damit sollen die öffentlichen Investitionen auf hohem Niveau auch für die Zukunft abgesichert werden.

Schleswig-Holsteins Finanzministerin Monika Heinold (B 90/Grüne) war sichtbar stolz bei der Verkündung der Zahlen: Gegenüber den ursprünglichen Planungen konnte das Land 235 Millionen Euro mehr an Steuereinnahmen verbuchen und bei Personal und Verwaltung die Kosten um 149 Millionen Euro senken. Hinzu kommen 46 Millionen Euro aus geringeren Zinsausgaben. Weitere Überschüsse ergeben sich aus nicht verausgabten Haushaltsmitteln. Die überschüssigen Mittel werden mit 173,7 Millionen Euro für die Stärkung der Infrastruktur und die Verbesserung der Digitalisierung von Landeseinrichtungen verwendet. Für die energetische Sanierung von Landesliegenschaften sind 67 Millionen Euro vorgesehen. 68,3 Millionen Euro stehen zur Verfügung für Maßnahmen, die sich in ihrer Durchführung bislang als unterfinanziert herausgestellt haben.

Kritiker bemängeln, dass der größte Teil des Geldes in Sondervermögen fließt. Praktisch

spart die Landesregierung zweckgebundene Mittel in diesen Schattenhaushalten an, die dann nicht mehr in einem bestimmten Haushaltsjahr abfließen müssen und der Beschlussfassung durch die Landtagsabgeordneten entzogen werden.

Auf der anderen Seite tragen die Sondervermögen dazu bei, den Investitionsfluss zu verstetigen. Derzeit stehen dem Land wie auch dem Bund und vielen Kommunen Investitionsmittel in nie gekannter Größenordnung zur Verfügung. Es ist richtig, dieses Geld für eine Verbesserung der öffentlichen Infrastruktur einzusetzen, um unterlassene Sanierungsarbeiten der Vergangenheit nachzuholen und die Einrichtungen für die Zukunft fit zu machen.

Doch in der aktuellen Konjunkturlage ist es gar nicht möglich, alle Renovierungs-, Bau- und Anschaffungsmaßnahmen innerhalb eines Haushaltsjahres umzusetzen. Weder gibt es genug Kapazitäten bei den Planungsbüros, noch in der Verwaltung für Ausschreibungen und Vergabe oder bei den Firmen, um die vielen Aufträge überhaupt fachgerecht umzusetzen.

Durch die überhitzte Konjunktur steigen die Preise für öffentliche Aufträge enorm. Die von der Landesregierung aufgelegten Sonderprogramme sorgen dafür, den Investitionsstau über mehrere Jahre gleichmäßig zu verteilen. Mittel für Maßnahmen, die gar nicht schnell geplant und umgesetzt werden

können, müssen nicht zwangsläufig bis zum Jahresende ausgegeben werden. Sie bleiben in dem Sondervermögen zweckgebunden erhalten. Damit können Firmen, die beispielsweise die Digitalisierung der Schulen umsetzen oder energetische Sanierungen durchführen, langfristige Aufträge einplanen, die auch bei einem Konjunkturerinbruch mit geringeren Steuereinnahmen nicht wieder gekürzt werden müssen.

Fragwürdig ist aber, dass die Haushaltsreste überhaupt in dieser Größenordnung entstehen konnten und die Fachministerien die von ihnen geplanten Mittel nicht ausgegeben haben. Im Gegensatz zum Land haben viele Gemeinden Haushaltsdefizite und bräuchten dringend mehr Geld für Investitionen und die Kinderbetreuung.

Auf Dauer wird es die Finanzministerin nicht durchhalten können, immer wieder Haushaltsüberschüsse zu erwirtschaften, die dann in Investitionsfonds übertragen werden. Denn sie macht sich damit unglaublich vor den vielen Interessengruppen, die mehr Geld vom Land erhalten wollen. Darum sagen wir: Das Investitionsvolumen des Landes zu verstetigen, ist gut und richtig. Aber ebenso wichtig ist es, die Haushaltsplanung realistisch aufzustellen, damit es gar nicht erst zu ungeplanten Überschüssen kommt.

**Rainer Kersten**  
[rainer.kersten@steuerzahler.de](mailto:rainer.kersten@steuerzahler.de)

## Keine Urabstimmung

Die Diskussionen über die ungeliebte Pflegeberufekammer in Schleswig-Holstein nehmen kein Ende. Die neu eingerichtete Berufsvertretung, in der alle in der Pflege Beschäftigten Zwangsmitglieder mit Pflichtbeiträgen sind, wird weiterhin von vielen Pflegekräften abgelehnt.

Um Ruhe zu erhalten, hatten die Jamaika-Fraktionen im Schleswig-Holsteinischen Landtag im Dezember beschlossen, der Kammer eine weitere Anschubfinanzierung von drei Millionen Euro zu gewähren. Damit sollte die Pflichtmitgliedschaft für das Jahr 2019 beitragsfrei bleiben. Beschlossen wurde auch, Anfang 2021 alle Kammermitglieder in einer Urabstimmung darüber beschließen zu lassen, ob die Kammer bestehen bleiben oder abgewickelt wer-

den soll. Dagegen wehren sich jetzt aber die gewählten Vertreter der Kammer. Allen voran Präsidentin Patricia Drube spricht der Politik das Recht ab, in einer Urabstimmung über den Fortbestand der Kammer entscheiden lassen zu dürfen. Dieses könnten nur die gewählten Versammlungsmitglieder. Deshalb hat die Kammerversammlung beschlossen, lieber auf die Anschubfinanzierung zu verzichten als es auf eine Urabstimmung ankommen zu lassen.

Absehbar wird die Politik mit ihrem Geldgeschenk das selbst gemachte Problem also nicht lösen können. Auch wir haben dringend gewarnt, eine Pflegeberufekammer mit Zwangsmitgliedschaft und Pflichtbeiträgen zu beschließen. Jetzt steht die Politik vor einem Scherbenhaufen.

**Rainer Kersten**  
[rainer.kersten@steuerzahler.de](mailto:rainer.kersten@steuerzahler.de)

# Plädoyer: Der Norden muss über die Sta

Interview: Verkehrsclub warnt Hamburg davor, ausschließlich auf den Ausbau des Busve

**Die Mobilitätswende war eines der Hauptthemen im zurückliegenden Bürgerschaftswahlkampf. Der Nord-Kurier hat Alexander Montana, Mitglied im Vorstand des Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nord e.V., gefragt, was der nächste Senat angehen muss, um die Attraktivität des städtischen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des gesamten norddeutschen Schienenverkehrs zu steigern.**

**Herr Montana, im Zuge der globalen Klimadebatte ist das Thema Mobilität und hier insbesondere des schienengebundenen Verkehrs plötzlich in aller Munde. Das müsste dem VCD doch richtig Auftrieb geben.**

In der Tat. Die Politik hat endlich erkannt, dass die Schiene ein wichtiger Problemlöser sein kann. Doch bei allem aufkommenden Engagement muss man auch realistisch bleiben. Beim bundesweiten Verkehrsaufkommen liegt der Anteil des schienengebundenen Verkehrs bei lediglich 10 Prozent. Wenn es dann aus der Politik heißt, dass wir

diesen Anteil verdoppeln müssen, wären wir bei 20 Prozent. Dies würde unsere Klimaprobleme aber noch lange nicht lösen.

**Der Pkw wird also auch in Zukunft eine große Rolle bei der Personenbeförderung spielen?**  
Ja.

**Wie ist die Situation in Norddeutschland in Sachen Mobilität?**

In Kiel liegt der Anteil des ÖPNV an der Mobilität bei 10 Prozent. In Lübeck sind es gerade mal 8 Prozent. In Hamburg sind es zwar 22 Prozent, im Vergleich mit Berlin und München ist Hamburg aber abgeschlagen, denn dort sind es jeweils rund 30 Prozent.

**Was sind die Gründe dafür, dass Hamburg im Vergleich der größten Städte so hinterherhinkt?**

Da gibt es einen ganz entscheidenden Faktor, nämlich den Bus. Dort, wo der Bus eines der dominanten Transportmittel ist, lassen sich insbesondere Autofahrer nur schwer davon überzeugen, auf den ÖPNV umzusteigen. Der Bus hat nämlich das gleiche Problem wie das Auto: er steht im Stau. Auch hat er nicht den Ruf, besonders komfortabel zu sein.

**Viele Busse auf Hamburgs Straßen scheinen aber eher überfüllt als leer zu sein.**

Das liegt an fehlenden Alternativen. Belegen

Wenn ich kurzfristig das ÖPNV-Netz erweitern oder verdichten möchte, ist das Verkehrsmittel Bus eine gute Lösung, da hierfür kaum Infrastruktur geschaffen werden muss. Langfristig muss die Strategie allerdings eine andere sein.

**Langfristig haben die letzten beiden Senate auf den Bau der neuen U5 gesetzt. Ist diese der große Wurf für die Weiterentwicklung des städtischen ÖPNV?**

Die U5 kann gleich unter zwei Aspekten

nicht der große Wurf sein. Fangen wir mit den Klimazielen 2030 an. Die Hamburger Politik hat sich bis dahin lediglich vorgenommen, im Rahmen des ÖPNV möglichst viele Autofahrer vom Bus zu überzeugen. Das wird aus besagten Gründen nur bedingt gelingen. Die U5 wird lediglich für die Klimaziele 2040 eine Rolle spielen können, da sie erst Mitte oder Ende der dreißiger Jahre fertiggestellt sein wird.

**Und der zweite Aspekt?**

Auch die U5 wird nicht die dringend benötigten

Querverbindungen schaffen. Letzten Endes wird wieder jeder Fahrgast, der die U5 nutzt, zum Hauptbahnhof gekarrt.

**Ein Argument der U5-Befürworter ist aber, dass laut Untersuchungen kein Bedarf an Querverbindungen besteht.**

Das ist eine Frage der Art der Untersuchung. Wenn der ehemalige Hochbahn-Chef sagt, dass kein Bedarf bestehe, weil in den Bussen, die Querverbindungen bedienen, kaum jemand sitzt, ist diese Art der Untersuchung doch sehr fragwürdig. Denn wie gesagt, der Bus ist nicht besonders komfortabel. Richtigerweise müsste man anhand eines Verkehrsmodells untersuchen, von wo nach wo die Hamburger aufgrund eines fehlenden oder nur rudimentär vorhandenen ÖPNV auf das Auto zurückgreifen. Anhand solcher Ergebnisse könnte man dann feststellen,



Alexander Montana, Verkehrsclub Deutschland

lässt sich der nicht so gute Ruf des Busses am Schienenersatzverkehr. Wenn eine U-Bahn beispielsweise 300 Fahrgäste genutzt haben, so nutzen den Bus im Ersatzverkehr dann plötzlich nur noch 50 Leute. Die anderen 250 suchen sich entweder eine andere Route oder fahren mit dem Auto oder mit dem Fahrrad. Das Verkehrsmittel Bus ist einfach nicht sonderlich beliebt. Fragen Sie doch mal die Autofahrer in Ihrem Umfeld, wie oft diese mit dem Bus fahren. Die meisten werden Ihnen sagen, dass sie hin und wieder mal die S- oder die U-Bahn nutzen. Von den wenigsten werden Sie hören, dass sie auch mal Bus fahren.

**Die letzten beiden Senate jedoch haben insbesondere auf das Verkehrsmittel Bus gesetzt. Auch langfristig soll dieser einen hohen Anteil am Hamburger ÖPNV haben. Ein Fehler?**

# Stadtgrenzen hinaus denken

## Verkehr zu setzen

welche Lücken es zu schließen gilt, um den Autoanteil an der Mobilität zu senken. In Schleswig-Holstein wird das übrigens schon heute so gemacht.

**Querverbindungen lassen sich mit einer U- oder S-Bahn jedoch nur für viel Geld über Jahrzehnte herstellen.**

Deshalb schlägt der VCD den Bau einer Stadtbahn vor. Von den größten zwanzig deutschen Städten haben lediglich Münster und Hamburg keine Stadtbahn. Und man kann grundsätzlich sagen: Je größer der schienengebundene Anteil im ÖPNV ist, umso attraktiver ist dieser und umso weniger Autoverkehr hat man in der Regel dann auch.

**Die Idee der Wiedereinführung einer Stadtbahn kommt in Hamburg seit rund zwanzig Jahren immer wieder auf. Die Stadtbahn-Gegner argumentieren, dass mit einer Stadtbahn der ohnehin knappe Straßenraum noch mehr eingeengt würde.**

Wenn ich tatsächlich das Ziel habe, den Anteil des individuellen Autoverkehrs weiter zu senken, kann ich mich nicht hinstellen und sagen, dass ich keinen Platz für oberirdische Verkehrsmittel habe. Denn in der Regel kann ich für das gleiche Geld mehr oberirdische als unterirdische Streckenkilometer bauen. Auch löst die U5 ein ganz zentrales Problem nicht: Die Berufspendler aus der Metropolregion haben oft erst in Hamburg die Möglichkeit, komfortabel auf den ÖPNV umzusteigen, da ihre Gemeinden nicht an das Hamburger Netz angeschlossen sind.

**Worin liegt Ihrer Meinung nach der Grund, dass Schleswig-Holstein und Niedersachsen oft außen vor sind, wenn in Hamburg der ÖPNV geplant wird?**

Das Problem ist, dass die Leute, die in Kiel und Hannover in den zuständigen Ministerien arbeiten, zu weit weg vom Geschehen der Metropolregion sind. Hinzu kommt, dass Norddeutsche einfach grundsätzlich viel zu wenig miteinander reden. So ist das leider auch auf den Ebenen von Politik und Verwaltung. Aber eines ist doch jedem klar, egal ob in Hamburg, Hannover oder Kiel: Wenn weniger Berufspendler mit dem eigenen Auto in die Stadt fahren, steigt in dieser automatisch auch die Lebensqualität.

**In jedem Fall ist klar, egal was kommt, die U5, weitere S-Bahn-Linien oder ein Stadtbahnnetz, all diese Projekte werden sehr viel Geld kosten. Kann das nur mit Hilfe des Bundes funktionieren?**

Da muss man realistisch sein. Selbst wenn die Fördertöpfe des Bundes in den kommenden Jahren stärker gefüllt werden, kann man jeden Euro nur einmal ausgeben. Zukünftig gibt es vielleicht zwei oder drei Milliarden Euro für den Ausbau. Und zwar für ganz Deutschland. Hamburg muss also schauen, dass die vorhandenen eigenen Mittel möglichst wirtschaftlich eingesetzt werden.

Zudem: wenn in den Metropolen für sehr wenige Projekte sehr viele Bundesmittel zur Verfügung gestellt werden sollen, ist das ungerecht gegenüber anderen Städten, aber auch gegenüber dem ländlichen Raum. Denn gerade auch dort gibt es großen Nachholbedarf in Sachen ÖPNV.

**Da die Verbindungen von Schleswig-Holstein nach Niedersachsen ausnahmslos über den Hamburger Hauptbahnhof verlaufen, gibt es auch vom VCD Gedankenspiele zu einem Bahntunnel von Altona bis zum Raum südlich der Elbe. Wäre ein solches Großprojekt überhaupt finanzierbar?**

Ich glaube, wenn wir jetzt in Kürze zu dem Punkt kommen werden, und damit rechne ich ganz fest, dass wir den Klimanotstand ausrufen müssen, wird sich die Frage stellen, wo die Reise eigentlich hingehen soll. Und spätestens dann wird sich die Politik entscheiden müssen, ob sie Ideen aus dem vergangenen Jahrhundert, nämlich beispielsweise Autobahnen, umsetzt und ausbaut oder ob sie doch lieber in den CO<sub>2</sub>-armen Schienenverkehr investiert. Auch habe ich aus der Politik vernommen, dass die Finanzierung eines solchen Tunnels weniger das Problem ist als die Planung und das Tempo.

Und lassen sie mich abschließend noch eines sagen: spätestens dann, wenn wir als Gesellschaft uns mit den fortschreitenden zwanziger Jahren überlegen müssen, was zur Erreichung der Klimaziele 2030 am meisten Nutzen bringt, wird die Politik hin zu den Projekten umsteuern, die das meiste CO<sub>2</sub> sparen. Und das sind ganz klar ÖPNV-Projekte.

## Straßenbau kann helfen

Während wir in anderen Bereichen mit der Reduzierung der klimaschädlichen Treibhausgase schon ein gutes Stück vorangekommen sind, hinkt der Verkehrsbereich in Deutschland noch deutlich hinterher.

Auch bei der Verkehrspolitik müssen wir deshalb die Klimawende schaffen. Das sind unumstößliche Fakten. Doch Verkehr kann man nicht verbieten! Im Gegenteil: Unser gesamter gesellschaftlicher Wohlstand hängt am Verkehr. Ohne den internationalen Handel könnten wir uns unseren Lebensstandard nicht leisten. Und ohne den täglichen Weg zur Arbeit und die dienstlichen Fahrten hätten viele Menschen und Unternehmen keine Einkünfte. Deshalb ist es Aufgabe der Politik, den Verkehr zu gestalten und nicht zu unterbinden.

Dort wo es möglich ist, sollten tägliche Pendelfahrten mit attraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgen. Doch das geht nicht überall. Und der internationale Güterverkehr sollte nach Möglichkeit auf die Schiene verlegt werden. Doch die vorhandenen Kapazitäten sind bereits voll ausgelastet. Und das wichtigste Schienenverkehrsprojekt zur Entlastung der Autobahnen, die Feste Fehmarnbeltquerung, wird derzeit ausgerechnet von den Umweltverbänden blockiert, die doch eigentlich für einen klimafreundlichen Verkehr sein sollten. Bei allem Optimismus wird in den nächsten Jahrzehnten weiterhin ein großer Teil des Güterverkehrs auf der Straße stattfinden. Die Umfahrung Hamburgs auf der A 20 mit einer neuen Elbbrücke Richtung Bremen und den Benelux-Staaten verkürzt die Strecken, die mit dem Lkw zurückgelegt werden, sie reduziert die Stauzeiten im hoffnungslos überlasteten Hamburger Verkehrsnetz und sorgt damit dafür, dass bei gleicher Verkehrsleistung weniger Treibhausgase ausgestoßen werden. Der Weiterbau der A 20 ist also eine Maßnahme für den Klimaschutz! Genauso wie übrigens auch der Ausbau der Festen Fehmarnbeltquerung für den Eisenbahngüterverkehr.

Wir lernen daraus: Straßenbau und Klimaschutz müssen keinen Widerspruch darstellen!

**Rainer Kersten**  
[rainer.kersten@steuerzahler.de](mailto:rainer.kersten@steuerzahler.de)

## Strategiefonds massiv aufgefüllt

### Haushaltsrecht beachten

Wie auch schon in den Vorjahren verbucht das Land erneut einen dreistelligen Haushaltsüberschuss. Und auch wenn das zunächst nach gutem Wirtschaften klingt. Die Sache hat einen Haken: „Es ist einerseits erfreulich“, sagt Diana Behr, Landesgeschäftsführerin des Bundes der Steuerzahler Mecklenburg-Vorpommern e.V., „bedeutet andererseits jedoch auch, dass Spielraum zur Entlastung der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler vorhanden ist. Das Land sollte hier genau prüfen, wo Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und Unternehmen spürbar entlastet werden können.“ Neben der Überschusshöhe wurden auch die Verwendungspläne im Januar bekannt. Fast die Hälfte der 269 Millionen, so will es die Landesregierung unter Ministerpräsidentin Manuela Schwesig, soll zur Schuldentilgung eingesetzt werden. „Das ist eine sinnvolle Investition in die Zukunft unseres Landes“, lobt Diana Behr. Auch das Auffüllen der Konjunkturrücklage „mit Augenmaß“ sei sinnvoll. Zuletzt hatte der Bund der Steuerzahler M-V das massive Zurückfahren der Rücklage bemängelt. Deutliche Kritik gibt es jedoch erneut am Strategiefonds: „Der Bund der Steuerzahler M-V e.V. kritisiert das Auffüllen des Strategiefonds. Unser wichtigstes Argument für die Ablehnung: Diese Ausgaben sind der parlamentarischen Kontrolle entzogen. Einmal mehr entsteht der Eindruck, die Abgeordneten der Regierungskoalition erhalten hier das notwendige ‚Kleingeld‘, um in ihren Wahlkreisen Geschenke zu verteilen.“ Genau deswegen pocht der Bund der Steuerzahler seit vielen Jahren darauf, sich buchstabengetreu an die Haushaltsordnung des Landes zu halten und der Versuchung nicht zu erliegen, schwarze Kassen zu bilden. Bereits in den vergangenen Jahren hatte der Bund der Steuerzahler M-V e.V. immer wieder kritisiert, dass die Haushaltsplanungen bei ständigen Überschüssen in dreistelliger Millionenhöhe nicht genau und transparent genug geplant würden. Zur Erinnerung: Es darf nicht sein, dass das Haushaltsrecht des Parlaments stückweise ausgehöhlt wird. Die Kontrolle über alle Geldflüsse ist schließlich der Kern der parlamentarischen Demokratie.

# Land setzt für Usedom weiter auf die Schiene

## Drei Fragen an Minister Christian Pegel

Knapp drei Millionen Euro will das Land für Vorplanungen zur Wiedererrichtung einer zweiten Bahnstrecke nach Usedom über die Karniner Brücke ausgeben. Und das, obwohl der Bund bisher darauf verzichtet hat, diese Strecke in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen. Anlass genug, beim zuständigen Minister Christian Pegel (Bild) nachzufragen.

**Insgesamt 2,8 Millionen Euro hat das Land im neuen Doppelhaushalt für die Vorplanungen zur Karniner Brücke eingestellt. Weshalb ist die zweite Bahnanbindung auf die Insel Usedom und die Wiederherstellung der Bahnlinie Ducherow – Swinemünde / Heringsdorf über Karnin aus Sicht der Landesregierung notwendig?**

Das Land Mecklenburg-Vorpommern hält die zweite Bahnanbindung auf die Insel Usedom und damit verbunden das Wiederherstellen der Bahnlinie Ducherow – Swinemünde/ Heringsdorf über Karnin für ein wesentliches Verkehrsprojekt für diese für das Land bedeutende Tourismusregion, auch aus ökologischen Gründen. Nur wenn wir es schaffen, die Schienenanbindung in Richtung Usedom zu verbessern, bieten wir den Urlaubern eine wirkliche Alternative zur Anreise mit dem Pkw an. Allein 2018 kamen laut statistischem Bundesamt mehr als eine Million Gäste auf die Urlaubsinsel – davon der weitaus überwiegende Teil mit dem eigenen PKW. Der südliche Teil der Insel ist zurzeit per Bahn aus Mittel- und Süddeutschland nur mit einem Umweg über Wolgast erreichbar. Die für die Erschließung der Badeorte auf der Insel wichtigen, jedoch zahlreichen Halte führen für die Fernreisenden zu sehr langen Fahrzeiten. Mit der Verbindung über Karnin wären die Kaiserbäder im Süden der Insel mit erheblich kürzeren Fahrzeiten erreichbar – ein Anreiz für Touristen, das eigene Auto stehen zu lassen und stressfrei mit der Bahn

anzureisen. Zudem würde dies die Insel Usedom von den Verkehrsbelastungen auf den Straßen vor allem in Tourismushochzeiten entlasten.

**2015 hatte der Bund diesen Streckenabschnitt nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Eine Garantie gibt es also nicht, dass die 2,8 Millionen Euro aus Steuergeldern letztlich eine sinnvolle Vorinvestition für die Strecke sind. In der dazugehörigen Pressemitteilung „glauben“ Sie lediglich, dass damit die Chancen für eine Aufnahme steigen. Reicht der „Glaube“ zur Begründung für eine solche Investition?**

Bedauerlicherweise hat der Bund die Karniner Brücke und die dazu gehörende Bahnstrecke Ducherow - Swinemünde (Polen) 2015 nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Wir halten aber die Chance für eine Aufnahme dieses Bahnprojekts in den nächsten Bundesverkehrswegeplan für größer, wenn es gelingt, durch eine erste Grundlagplanung die Kostenschätzungen und Rahmenbedingungen des Projekts weiter zu konkretisieren. Ein weiterer Vorteil der gewählten Lösungsvariante ist, dass die erstellten Planunterlagen gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) für die Genehmigungs- und Ausführungsplanung nachgenutzt werden können. Aus diesen Gründen wurden in den aktuellen Landeshaushalt für die Haushaltsjahre 2020 und 2021 jeweils 1,4 Millionen Euro für Vorplanungen zur Karniner Brücke eingestellt.

**Gibt es alternative Planungen, sollte die DB AG auch weiterhin diese Strecke nicht in das Fernverkehrsnetz aufnehmen?**

Nein, aufgrund der geografischen Herausforderungen der Insel Usedom gibt es keine Alternative zur Bahnanbindung über die Karniner Brücke, die derart attraktive Fahrzeiten aufweist.



© Jens Büttner

# Langes Warten auf Investoren

## Wirtschaftsförderung stößt an ihre Grenzen – Projekt gehört auf Prüfstand

© BilderBox.com

**Großer Bahnhof im Oktober 2018 in Pasewalk, Städtchen in Vorpommern, verkehrsgünstig zur polnischen Stadt Szczecin und gleichzeitig auch Berlin: Wirtschaftsminister Harry Glawe übergibt mit Vorpommern-Staatssekretär Patrick Dahlemann einen Scheck mit Fördermitteln. Insgesamt 200.000 Euro, davon die Hälfte aus dem Vorpommernfonds zur Errichtung des „Industrieparks Berlin-Szczecin“. Das Problem: Die Entwicklung des Projekts hat Mängel.**

Die Entwicklung des Bebauungsplanes schlug mit 247.000 Euro zu Buche und sollte aus der Summe gefördert werden. Insgesamt geht es um drei Flächen. Gemeint sind der „Großstandort Pasewalk“, das Gewerbegebiet „Torgelower Straße West“ und das Gewerbegebiet „Torgelower Straße Ost“.

Wirtschaftsminister Harry Glawe umreißt das Vorhaben in der damaligen Pressemitteilung (Nr. 345/18) so: „Die Region soll künftig unter anderem Pasewalk als Industrieproduktionsstandort im norddeutschen

Mittelpunkt zwischen den Metropolen Berlin und Stettin positionieren. Aus diesem Grund trägt die Gewerbefläche den Namen „Industriepark Berlin-Szczecin (Stettin)“. Weiterhin ist angedacht, Aktivitäten der Agrar- und Lebensmittelindustrie und der Logistikbranche zu verstärken. Um im Standortwettbewerb bei potenziellen Investoren zu bestehen, ist es notwendig, infrastrukturell gut ausgestattete Flächen anzubieten. Dabei unterstützen wir die Kommunen“.

Weitere 100.000 Euro aus Mitteln des „Europäischen Fonds für regionale Entwicklung“ (EFRE) flossen in die Landeswirtschaftsförderungsgesellschaft „Invest in Mecklenburg-Vorpommern“. Dazu der Wirtschaftsminister: „Wir wollen Vorpommern im In- und Ausland verstärkt als Industriestandort vermarkten und auf die vorhandenen Unternehmen als Arbeitgeber aufmerksam machen. Dabei soll die Region für Ansiedlungen noch intensiver beworben werden. Im besonderen Fokus steht neben dem Standort Pasewalk auch das Pommerndreieck bei Grimmen“.

Gleichwohl der Bund der Steuerzahler Mecklenburg-Vorpommern e.V. den Vorpommernfonds dem Grunde nach kritisiert, begrüßte die Interessenvertretung der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler die Investitionen für die Wirtschaftsförderung. Doch eine kleine Anfrage im Landtag (DS 7/4597) zeigt nun auf, dass trotz der vielfältigen Förderung und der Vermarktungsoffensive der „Invest in MV“ bisher knapp 20 Unternehmen in den Gebieten der „Torgelower Straße West und Ost“ angesiedelt sind. Bei einem Großteil der zusätzlichen Flächennutzung handelt es sich ebenfalls nicht um Neuan siedlungen, sondern um Unternehmenserweiterungen. Es scheint, als würde der Plan, die Region als Industriestandort für große Investoren – auch aus dem Nachbarland Polen – zu entwickeln, bisher nicht aufgehen. Hoffen wir, dass es sich dabei nur um Startschwierigkeiten handelt. Der Bund der Steuerzahler M-V e.V. empfiehlt, die weitere Vermarktungsstrategie auf den Prüfstand zu stellen und gegebenenfalls neu zu justieren.

[presse@steuerzahler-mv.de](mailto:presse@steuerzahler-mv.de)

## Finanzämter erneut im hinteren Mittelfeld

Bei der durchschnittlichen Bearbeitungsdauer für eine Einkommenssteuererklärung liegt Mecklenburg-Vorpommern mit durchschnittlich 57,5 Tagen erneut im hinteren Mittelfeld. Dies sind Rahmendaten, die sich die Menschen nicht dauerhaft gefallen lassen und die auch nicht passen zum Anspruch des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Spitzenplätze anzustreben. Gegenüber dem Vorjahr sind dies knapp drei Bearbeitungstage mehr. Die schnellsten Finanzämter sitzen, mit einer durch-

schnittlichen Bearbeitungsdauer von 47 Tagen, in Nordrhein-Westfalen. Der Bundesdurchschnitt beträgt 54,7 Tage. Der Bund der Steuerzahler Mecklenburg-Vorpommern e.V. kritisiert diese langen Bearbeitungszeiten als nicht hinnehmbar, da bundesweit zur Berechnung der Steuerlast die gleichen Systeme verwendet werden. Mit Bekanntwerden der Meldung im Januar forderte der Bund der Steuerzahler M-V das Finanzministerium auf, hier intensiv Ursachenforschung zu betreiben und alles Notwendige zu veranlassen, dass die Steuererklärungen schneller bearbeitet werden können. Die Beantwortung einer detaillierten Anfrage des Bundes Steuerzahler M-V an das Land zu den Bearbeitungszeiten steht noch aus.

# Blick durch den Norden



schlechter abschneidet als in Thüringen, werden sich die etablierten Parteien mittelfristig mit der Frage auseinandersetzen müssen, ob und wie es dauerhaft gelingen soll, jenseits der AfD Mehrheiten zu bilden. In

Schleswig-Holstein sind Grüne und FDP bereits ein ungewohntes Bündnis eingegangen, um den Politikbetrieb am Laufen zu halten. Das funktioniert bislang ohne übergroße Reibungsverluste, aber eben häufig auch um den Preis von Kompromissen, die zwar die Stabilität der Landesregierung garantieren, aber nicht unbedingt die Ultima Ratio darstellen für das Land Schleswig-Holstein.

Der Nord-Kurier wird beispielsweise jetzt in Hamburg genau hinsehen, wenn es um die Regierungsbildung geht. Ins Haus stehen wichtige Entscheidungen in der Verkehrspolitik, deren Bedeutung für die Metropole und ihr Umland immens sind. Nicht ohne Grund beschäftigen wir uns in dieser Ausgabe mit Schwerpunktthemen aus diesem Bereich.

Der Norden wird enger zusammenrücken müssen, um in Zukunft mithalten zu können mit anderen Regionen in Deutschland. Dies bedeutet konkret, dass alle Bundesländer auch Kröten schlucken müssen, um den Großraum Hamburg konkurrenzfähig zu gestalten. Dies wiederum ist die Voraussetzung für die Schaffung neuer Arbeitsplätze und kräftig sprudelnde Steuereinnahmen.

Nein, wie im Katastrophenwinter Ende der 70er Jahre wünschen wir uns das Winterwetter nicht. Aber ein bisschen Schnee und überfrorene kleine Teiche hätten wir dann doch ganz gerne gehabt im Januar. Stattdessen gab es den wärmsten Jahresauftakt seit Beginn der Wetteraufzeichnungen: Zumindest subjektiv reichlich Regen, aber eben keine Kälte. Und dann – noch vor dem Orkan – die politische Wettersensation, als in Thüringen ein FDP-Politiker sich mit den Stimmen der AfD zum Ministerpräsidenten wählen ließ. Die Bundesparteien piffen ihre Leute zwar umgehend zurück, aber Fakt bleibt: Ein FDP-Mann hat sich von der AfD ins Amt heben lassen und fand das erst ehrenrührig, als in der Bundespartei darauf nachdrücklich aufmerksam gemacht wurde. Offen ist, ob und welche Auswirkungen die Thüringer Schlagzeilen in den alten Bundesländern haben werden und hier speziell in Hamburg. Der Redaktionsschluss dieser Ausgabe des Nord-Kuriers beißt sich genau mit dem Hamburger Wahlsonntag. Wir werden deshalb erst in vier Wochen genauer eingehen können auf die Entscheidung der Wähler in der Metropole. Klar ist: Auch wenn die AfD in Hamburg deutlich

## BdSt intern: Delegiertenversammlung vormerken

Der Termin für die Delegiertenversammlung 2020 des Bundes der Steuerzahler Schleswig-Holstein steht fest: Am Mittwoch, 30. Sept. 2020, findet die reguläre Sitzung des höchsten Gremiums des Landesverbandes in Kiel statt. Im Anschluss wird es im öffentlichen Teil eine Diskussionsveranstaltung geben zu dem Thema „Landwirtschaft am Scheideweg – mit den vorhandenen Steuermitteln das Richtige tun!“. Wir freuen uns auf Beiträge aus der Wissenschaft, von Landwirtschaftsvertretern und aus der Regierung. Für uns ist klar: Die Entwicklung in der Landwirtschaft kann so nicht fortgesetzt werden. Die Proteste der Bauern sind verständlich. Gleichzeitig müssen wir aber auch feststellen, dass genug Geld für eine moderne Landwirtschaft zur Verfügung steht.

## Impressum

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

**Redaktion:** Bund der Steuerzahler Schleswig-Holstein, Rainer Kersten, Lornsenstraße 48, 24105 Kiel, Tel. 0431/99 01 65-0, Fax 99 01 65-11 E-Mail: info@nord-kurier.de, www.nord-kurier.de

**Verlag:** BdSt Steuerzahler Service GmbH, Haus der Bundespressekonferenz, Schiffbauer Damm 40, 10117 Berlin

**Verantwortlich:** Schleswig-Holstein: Roger H. Müller, Rainer Kersten; Hamburg: Christoph Metzner; Mecklenburg-Vorpommern: Diana Behr

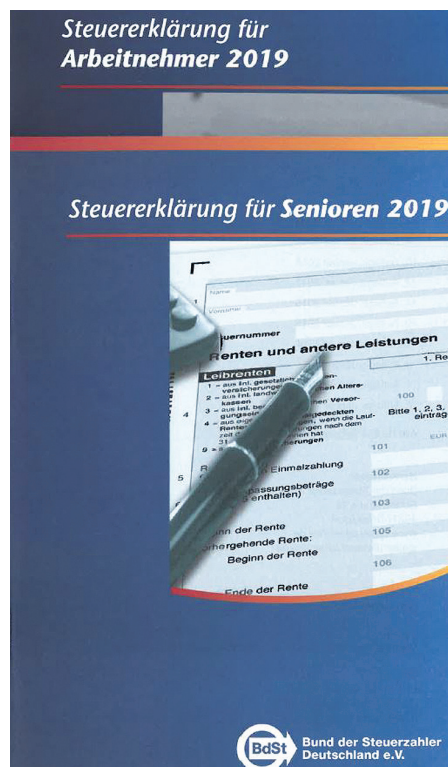
**Erscheinungsweise:** 9 x jährlich  
**Auflage:** 21.000, 49. Jahrg., 3/2020

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

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

**Satz:** LINE Media Agentur, info@linemedia.de, 04334/18 91 18

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



## Das ist neu



Der aktuelle Ratgeber „Steuererklärung Antragsveranlagung 2019“ kann ab sofort beim Nord-Kurier angefordert werden. Wieder gibt es zwei unterschiedliche Versionen für Arbeitnehmer und Rentenbezieher.

Die Broschüre richtet sich an Privatpersonen, die eine Steuererklärung abgeben müssen oder wollen. Besonders wertvoll ist die Ausgabe „Senioren“ für alle steuerpflichtigen Rentenbezieher.

Die Broschüre kann gegen eine Schutzgebühr von 2,50 Euro (inklusive Mehrwertsteuer und Versand) angefordert werden beim

**NORD-KURIER Verlag und Werbe GmbH**  
Lornsenstraße 48, 24105 Kiel  
Tel. 04 31/99 01 65-0, Fax 04 31/99 01 65-11  
schleswig-holstein@steuerzahler.de

Mit der Broschüre erhalten Sie eine Rechnung. Bitte geben Sie an, ob Sie die Ausgabe für Arbeitnehmer oder Rentner wünschen.