

10 Einsparvorschläge für den Bundeshaushalt 2020

Bund der Steuerzahler Deutschland e. V.
Reinhardtstraße 52
10117 Berlin

info@steuerzahler.de
www.steuerzahler.de

10 Mio. Euro für Klimaschutz-Werbung

Bundeskanzleramt: Fördermittel für neue Heizungspumpen, die Kaufprämie für E-Autos oder Energieberatungen für Haushalte und Unternehmen: Sie gehören zu den steuerfinanzierten Förderprogrammen, für die zum Beispiel das Umwelt-, das Wirtschafts- sowie das Verkehrsministerium intensiv werben. Diese Förderprogramme stammen aus dem sogenannten Energie- und Klimafonds (EKF), in dem die Bundesregierung ihre zentralen Umwelt- und Klimasubventionen bündelt.

Trotz großer Werbekampagnen werden viele Subventionstöpfe des EKF kaum genutzt: So flossen 2019 lediglich 3,2 Mrd. Euro an Programmausgaben aus dem EKF ab – bei einem Fondsvolumen von 9,4 Mrd. Euro ist das lediglich ein Drittel. Diese Schwäche des EKF missfällt der Politik offenbar: Sie möchte das viele Steuergeld vollständig an Bürger, Betriebe oder Kommunen verteilen.

So wird die Bundesregierung ihre zahlreichen Klimasubventionen im EKF – im Zuge ihres neuen Klimaschutzprogramms 2030 – nochmals deutlich aufstocken. Damit in den kommenden zehn Jahren die EKF-Mittel diesmal besser abfließen, wird zusätzlich zu den bereits werbenden Ressorts nun auch das Kanzleramt über sein Bundespresseamt direkt in das Marketing der EKF-Milliarden einsteigen – 2020 vorerst mit 10 Mio. Euro, um über „die zahlreichen Maßnahmen der Bundesregierung für den Klimaschutz zu informieren“. Dadurch werden die Gesamtausgaben für PR-Maßnahmen rund um den EKF nochmals drastisch steigen.

Für den Bund der Steuerzahler sind die geplanten Werbeaktivitäten des Presseamts entbehrlich. Oder: Die anderen Ressorts stellen ihr üppiges EKF-Marketing komplett ein. Ein Mindestmaß an allgemeiner Information über die kaum zählbaren EKF-Fördertöpfe tut not. Wie bereits die Verfehlung der Treibhausgasziele für 2020 gezeigt hat: Statt sich in kleinteiligen Förderungen zu verlieren, muss sich die Regierung endlich auf die nachweislich effektivsten Klimaschutzmaßnahmen konzentrieren! Bunte Plakate mit markigen Sprüchen gehören nicht dazu.

70 Mio. Euro für Pauken und Trompeten

Bundesverteidigungsministerium: Der Bundeswehr mangelt es an allen Ecken und Enden: an Personal, Geld und einsatzfähigem Material. Hinzu kommt die Zusage an die NATO-Partner, mittelfristig bis zu 2 Prozent der Wirtschaftsleistung in das Verteidigungsbudget zu stecken. Das Einhalten dieses Versprechens lastet schwer auf der deutschen Politik – und perspektivisch auf dem Bundeshaushalt.

Dennoch gibt es Bereiche in der Bundeswehr, die offensichtlich keine Personal- und Geldsorgen haben. Eindrückliches Beispiel sind die Musikkorps: Inzwischen unterhält die Truppe 15 Korps – 6 beim Heer, jeweils 2 bei der Luftwaffe sowie der Marine, ein Gebirgsmusikkorps, ein Ausbildungsmusikkorps, das Musikkorps der Bundeswehr, das Stabsmusikkorps und die berühmte Big Band der Bundeswehr. Alle Korps sind dem Zentrum Militärmusik der Bundeswehr unterstellt.

Den höchsten Personalbestand hat das Ausbildungsmusikkorps mit rund 100 Musikern, den geringsten das Marinemusikkorps Wilhelmshaven mit 19 Musikern – doch als 15. Musikeinheit der Bundeswehr wurde dieses Korps erst im Oktober 2019 wiedergegründet, nachdem es erst vor wenigen Jahren aufgelöst worden war. Insgesamt unterhält die Bundeswehr nun ein Musikerheer von rund 950 Frauen und Männern. Das hat seinen Preis: Der BdSt schätzt die Gesamtkosten auf bis zu 70 Mio. Euro pro Jahr. Davon haben allein die Sach- und Verwaltungsausgaben zwischen 2014 und 2019 einen Kostensprung von 6,5 Mio. auf 12,3 Mio. Euro hingelegt – ein Anstieg um 90 Prozent! Im selben Zeitraum legte der gesamte Bundesetat nicht einmal um 20 Prozent zu.

Wir stellen klar: Die tradierten und vielfältigen Aufgaben der Militärmusik stellt der BdSt nicht in Frage. Allerdings sollte das Verteidigungsministerium prüfen, inwieweit 15 verschiedene Korps tatsächlich vonnöten sind. Sicherlich geht's auch eine Nummer kleiner, denn auch die Bundeswehr ist verpflichtet, Steuergeld umsichtig einzusetzen!

13 Mrd. Euro für überteuerte Rüstungsprojekte

Bundesverteidigungsministerium: Immer wieder sorgt das Rüstungsmanagement der Bundeswehr für Hiobsbotschaften für die Steuerzahler – ob es sich um Kostenexplosionen handelt, um drastische Lieferverzögerungen und schließlich um mangelhafte Einsatzfähigkeiten. Nach dem Desaster der Euro-Hawk-Drohne sollte alles besser werden. Für eine kritische Bestandsaufnahme ließ das Verteidigungsministerium 2014 alle großen Militärprojekte von externen Beratern auf Herz und Nieren prüfen.

Gibt es eine Konsequenz aus den Negativ-Ergebnissen der teuren Prüfung? Hier versprach das Ministerium ein professionelles Rüstungsmanagement und -controlling. Doch greifbare Ergebnisse lassen größtenteils noch immer auf sich warten: Die Probleme gehen weiter.

So liegen aktuell alle neun in der Beschaffung befindlichen Top-Großwaffensysteme der Bundeswehr außerhalb der ursprünglichen Preiskalkulationen. Dies betrifft selbst jene, die erst seit 2015 projiziert werden – wie die Sanierung betagter Marineflugzeuge vom Typ P-3C Orion (rund 40 Prozent Kostenüberschreitung) oder der Erwerb von Transportflugzeugen des Typs C-130 Hercules (knapp 10 Prozent Kostenüberschreitung). Die Kostenexplosionen aller Top-Projekte summieren sich auf 12,8 Mrd. Euro und haben sich allein zwischen Mai und Oktober 2019 um 283 Mio. Euro verteuert! Sie werden nach derzeitigem Stand rund ein Drittel teurer als anfangs geplant.

Auch in der Zeitbetrachtung sieht es nicht viel besser aus. Hier liegen sieben der neun Waffensysteme außerhalb der ursprünglichen Kalkulation. Im Durchschnitt hinken die Projekte mehr als fünf Jahre der ursprünglichen Planung hinterher – sie liegen momentan zwei Drittel hinter dem Zeitplan zurück, dem der Bundestag am Anfang zugestimmt hatte.

Der Bund der Steuerzahler bilanziert: Die Zahlen und Fakten zeigen deutlich, dass der gewollte Schutz der Steuerzahler vor Kostenexplosionen und Lieferverzögerungen längst nicht etabliert ist, zumal die Kosten- und Zeitüberschreitungen sogar noch zunehmen. Das Verteidigungsministerium muss sein Rüstungsmanagement erneut kritisch unter die Lupe nehmen, um diese Entwicklung zu stoppen! Denn auch die Bundeswehr ist gegenüber den Steuerzahlern verpflichtet, sparsam und wirtschaftlich mit Steuergeld umzugehen.

250 Mio. Euro für Computerspiele

Bundesverkehrsministerium: Weltweit erfreuen sich Spiele für Computer, Smartphones und Konsolen wachsender Beliebtheit – so auch in Deutschland. Diese Popularität hat jedoch keine Auswirkungen auf den Marktanteil deutscher Produktionen und die Zahl der in Deutschland Beschäftigten: Diese Zahlen schrumpfen, wie das für „Digitales“ zuständige Verkehrsministerium mitteilt. Als ein Hauptgrund werden laut Ministerium die vergleichsweise hohen Produktionskosten gesehen.

Daher greift die Bundesregierung der Branche mit Subventionen unter die Arme – dies hatten Union und SPD bereits im Koalitionsvertrag vereinbart. Für 2019 stellte der Bundestag dann erstmals 50 Mio. Euro für die Förderung der Computerspieleentwicklung zur Verfügung. Bis zum Jahr 2023 sind Subventionen von insgesamt 250 Mio. Euro für die Spieleentwicklung vorgesehen.

Der Start der großangelegten Förderung verzögerte sich jedoch, da sich die Abstimmung über die Subventionen mit der EU lange hinzog. Als „Lückenschluss“ wird jedoch bereits seit Mitte 2019 mittels „Pilotförderung“ in kleinerem Umfang die Entwicklung von Games subventioniert.

Wie lautet eigentlich das offizielle Ziel der Subventionen? Es solle die „Entwicklung von hochwertigen, kulturell oder pädagogisch wertvollen Computerspielen“ gefördert werden. Am Ende lässt sich darüber streiten, was kulturell und pädagogisch wertvoll ist: In einem Spiel tritt der Nutzer zum Beispiel als Betreiber bunter Fahrgeschäfte auf, in einem anderen Spiel lenkt er Roboter, die sich mit Bomben duellieren.

Klar ist, dass Subventionen für die Games-Branche mit den Grundsätzen der Sozialen Marktwirtschaft nicht vereinbar sind, nach denen der Staat einen freien und fairen Wettbewerb ohne Privilegien gewährleisten sollte. Erklärtes Ziel der Games-Förderung ist es, die Anzahl der Spielveröffentlichungen aus Deutschland und somit die Anzahl der Beschäftigten in der Branche zu erhöhen. Damit greift der Staat in den Wettbewerb gezielt ein – zugunsten einer Branche und auf Kosten der Steuerzahler und anderer Unternehmen, die nicht in den Genuss der Förderung kommen. Sinnvoller wäre es, die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes insgesamt zu verbessern: zum Beispiel durch eine Reform der Steuern und Abgaben, durch weniger Bürokratie und durch Investitionen in eine digitale Infrastruktur. Dies würde auch dazu beitragen, die Produktionskosten aller Unternehmen zu senken.

50 Mio. Euro für defizitäre Regionalflughäfen

Bundesverkehrsministerium: „Flüge sind oft kostengünstiger als die Bahnfahrt zum gleichen Ziel.“ Das stellt die Bundesregierung in ihren Eckpunkten zum Klimaschutzprogramm 2030 fest. Deshalb hat sie beschlossen, die Luftverkehrsabgabe „in dem Umfang“ und damit dergestalt zu erhöhen, dass „im Gegenzug die Mehrwertsteuer auf Bahnfahrkarten im Fernverkehr von 19 Prozent auf den ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7 Prozent gesenkt werden kann“. Den Hebel, Flugtickets deutlich zu verteuern, nutzt die Regierung, um „Bürger zu klimafreundlichem Handeln zu ermuntern“.

Offenbar nutzt die große Koalition den Deal allerdings für andere Zwecke, da die Mehreinnahmen aus teureren Flugtickets die Kosten für preiswertere Fernfahrten per Bahn deutlich überstiegen. So taxiert die Regierung die geringeren Umsatzsteuereinnahmen auf rund 500 Mio. Euro pro Jahr, die Mehreinnahmen durch die zusätzliche Luftverkehrsteuer hingegen auf knapp 800 Mio. Euro. Zuvor war davon nicht die Rede! Da hieß es noch: „in dem Umfang“! Jetzt hat der Steuerzahler das Nachsehen.

Postwendend kreierte die Koalition aus ihren Mehreinnahmen neue Subventionen – in diesem Fall für Regionalflughäfen. Diese erwirtschaften in der Regel hohe Verluste und werden meist von Ländern und Kommunen betrieben. An dieser Stelle schaltet sich der Bund ein, um die Regionalflughäfen mit jährlich 50 Mio. Euro zu päppeln – 2020 vorerst mit 20 Mio. Euro. Ziel ist, diese Flughäfen von Flugsicherungskosten zu entlasten. Die neue Subvention ist weder zeitlich begrenzt noch degressiv ausgestaltet.

Der Bund der Steuerzahler hält diese Politik für paradox. Wenn die Regierung meint, dass „das in besonders hohem Maße klima- und umweltschädliche Fliegen weiter verteuert werden“ müsse, sollte sie keine Flughäfen – erst recht keine hochgradig defizitären Kleinflughäfen – massiv subventionieren, zumal die eigentlich protegierte Verkehrsalternative – die Fernfahrten – im direkten Wettbewerb geschwächt wird. Der schon längst in das Europäische Emissionshandelssystem eingebundene Flugverkehr ist zur Senkung von Treibhausgasemissionen verpflichtet. So ist es unredlich, die Steuerzahler dann über die Kosten der Umsatzsteuerreduzierung bei Bahnfernfahrten hinaus abzukassieren.

20 Mio. Euro für den geteilten Regierungssitz

Bundesregierung: Wenn Bundesbeamte mehrmals die Woche von Berlin nach Bonn und retour unterwegs sind, ist die Rede vom geteilten Regierungssitz. Grundlage ist das Berlin/Bonn-Gesetz, das nach BdSt-Schätzung mit 20 Mio. Euro Steuergeld pro Jahr zu Buche schlägt. Doch diese Doppelstruktur ist nicht nur teuer, sondern auch ineffizient.

Seit 1994 arbeitet die Bundesregierung an zwei Standorten gleichzeitig: Acht Bundesministerien und das Kanzleramt haben ihren ersten Dienstsitz in Berlin – in Bonn sind es sechs. Zudem hat jedes Ressort einen zweiten Dienstsitz in der jeweils anderen Stadt. Bis heute hält die Politik an dieser Zwangsteilung fest, obwohl sie das Berlin/Bonn-Gesetz offenbar schon seit Jahren unterwandert: Dieses Gesetz gibt der Politik nämlich vor, dass stets mehr als die Hälfte der Ministeriums-Mitarbeiter in Bonn stationiert sein muss. Doch bereits seit 2008 arbeiten mehr Beamte in Berlin als in Bonn – mit steigender Tendenz. Inzwischen sind in der Hauptstadt sogar 70 Prozent der Ministeriellen tätig, auch Neueinstellungen finden fast ausschließlich dort statt. Konkrete Beispiele des praktizierten Widerspruchs: Obwohl das Verteidigungs- sowie das Gesundheitsressort ihre ersten Dienstsitze in Bonn haben, arbeitet jeweils mehr als die Hälfte ihrer Mitarbeiter am zweiten Dienstsitz in Berlin. Das Justizministerium ist nur noch mit einer Stelle am rheinischen Dienstsitz vertreten. Doch Bundesregierung und Bundestag – dieser ist der Gesetzgeber – kümmern sich nicht um den jahrelangen Rechtsbruch. Fazit: Das Berlin/Bonn-Gesetz ist eine Farce!

Die Alltagsprobleme im Einzelnen: Jedes Jahr werden 40.000 teilungsbedingte Video-Konferenzen anberaumt, um die zersplitterte Ministerialbürokratie zwischen Spree und Rhein abzustimmen und am Laufen zu halten – dies entspricht durchschnittlich 180 Video-Talks pro Werktag. Zusätzlich werden 500 separate Pendlerräume für die zigtausend hin- und herreisenden Beamten in Berlin und Bonn vorgehalten, ergänzt um Doppelstrukturen zum Beispiel für Post, Pförtner, Wachdienste oder Kopierräume.

Für die Steuerzahler ist vor allem die Pendelei ein großes Ärgernis. Denn die immer noch hohe Zahl von rund 20.000 Dienstreisen pro Jahr verursacht steigende Reisekosten – wegen der Air Berlin-Pleite und dem damit verbundenen Ausfall des Shuttle-Betriebs. Ersatzweise müssen teure Linienflüge gebucht oder die Reisen quer durch Deutschland mit der Bahn angetreten werden. Letzteres führt zu deutlich steigenden Arbeitszeitverlusten bei der teuren Beamtenschaft, die die Regierung nicht ermittelt und beziffert.

Für den Bund der Steuerzahler gehört das überkommene Berlin/Bonn-Gesetz abgeschafft! Da die meisten Ministerien inzwischen über großzügige Büro-Kapazitäten in Berlin verfügen, wäre ein Komplettumzug vom Rhein an die Spree zeitlich und finanziell zu schultern.

542 Mio. Euro für die parteinahen Stiftungen

Bundesregierung: Die Arbeit der großen parteinahen Stiftungen von CDU, CSU, SPD, FDP, Linke und Grüne wird kräftig mit Steuermitteln subventioniert: Für 2020 erhalten die Stiftungen insgesamt 542 Mio. Euro aus den Etats des Auswärtigen Amts, des Innen- sowie des Entwicklungsministeriums (Mittel für die Begabtenförderung bleiben unberücksichtigt). Das Problem: Obwohl es sich um Staatstransfers von mehr als einer halben Milliarde Euro pro Jahr handelt, existiert für die Stiftungen keine Gesetzgebung, die Anspruch, Umfang, Obergrenzen, Verwendung und Kontrolle der Steuermittel regelt. Lediglich auf Basis einer gemeinsamen Erklärung der privatrechtlich organisierten Stiftungen aus dem Jahr 1998 machen die Bundestagsparteien die üppigen Zuschüsse an ihre Stiftungen untereinander aus.

Die Folgen spüren die Steuerzahler im Portemonnaie: Allein in der Bereinigungssitzung des Bundestags-Haushaltsausschusses zum Bundesetat 2020 wurden die Steuermittel für die kaum zählbaren Auslandsaktivitäten der Stiftungen kurzerhand um 21 Mio. Euro auf 340 Mio. Euro aufgestockt. Zusammen mit Mitteln aus dem Auswärtigen Amt fließen inzwischen 75 Prozent der Staatszuschüsse ins Ausland – 2010 waren es lediglich rund zwei Drittel. Das Entwicklungsministerium selbst muss die regelmäßigen kräftigen Budget-Steigerungen für die Stiftungen hinnehmen und konstatiert nüchtern: „Der Haushaltsgesetzgeber hielt es für erforderlich, die entwicklungspolitisch wichtige Arbeit der politischen Stiftungen substantiell zu stärken.“

In derselben Bereinigungssitzung legten die Fraktionen auch die Investitionszuschüsse an die Stiftungen fest. Die für 2020 festgelegten 6 Mio. Euro verteilen sich auf die sechs Stiftungen ähnlich der Sitz-Stärken von Union, SPD, FDP, Linke und Grüne im Bundestag. Diese Steuergeld-Verteilung sieht nicht nach einer Bedarfsanalyse für notwendige Investitionen im Jahr 2020 aus. Und was sagt das Innenministerium dazu, das für diese Investitionsmittel zuständig ist? Auf Nachfrage teilte das Ressort mit, dass es „übliche Praxis“ sei, dem Willen des Gesetzgebers „Rechnung zu tragen“ und keine eigene Bedarfsschätzung vorzunehmen. Wollen die Fraktionen etwa nicht, dass sich die Fachministerien bei der Finanzierung der Fraktionen einmischen? Der Verdacht liegt nahe.

Der Bund der Steuerzahler stellt grundsätzlich nicht in Frage, dass die politischen Stiftungen wichtige Aufgaben im öffentlichen Interesse erfüllen. Das dürfen die Parteien und Fraktionen jedoch nicht als Freibrief missbrauchen! Während der Bundeshaushalt zwischen 2010 und 2020 um rund 19 Prozent ansteigt, ziehen die Zuschüsse an die Stiftungen mit einem Wachstum von mehr als 61 Prozent im selben Zeitraum deutlich an dieser Dynamik des Gesamtetats vorbei. Diese enormen Zuwachsraten müssen gestoppt werden! Daher ist endlich ein separates Gesetz für die politischen Stiftungen erforderlich, das in Anbetracht der Millionen-Zuschüsse auch umfängliche Transparenzpflichten vorschreibt.

308 Mio. Euro für ein unnötig teures Dienstreise-Management

Bundesregierung: Innerhalb der Bundesregierung gilt das sogenannte Ressort-Prinzip. Danach leitet jede Ministerin bzw. jeder Minister das eigene Ministerium samt dazugehörigem Geschäftsbereich in eigener Verantwortung. Dazu gehören auch Standardaufgaben der Verwaltung, die in allen Ressorts mehr oder weniger identisch anfallen. Eine solche Aufgabe ist die Vorbereitung und Abwicklung von Dienstreisen. So sieht der aktuelle Bundeshaushaltplan für die Dienstreisen der Bundesverwaltung 308 Mio. Euro vor – 42 Mio. mehr als im Haushaltsjahr 2019.

Während die meisten Ministerien ihre Reiseplanungen inzwischen weitgehend oder sogar vollständig durch das Travel Management des Bundesverwaltungsamts (BVA) zentral erledigen lassen, boykottieren einige andere Ministerien den BVA-Service und unterhalten eigene Reisetellen mit Reisemittelbeschaffung, Dienstreiseberatung und Abrechnung. Dadurch entstehen zum Beispiel dem Wirtschaftsressort Kosten von mehr als 4,2 Mio. Euro pro Jahr, dem Landwirtschaftsressort von mehr als 3 Mio. Euro und dem Verkehrsressort mehr als 4,3 Mio. Euro.

Auch das Entwicklungsministerium lehnt den Rundum-Reiseservice des BVA ab, indem es auf die „hohe Anzahl an komplexen Auslandsdienstreisen“ verweist. Im Gegensatz dazu steht, dass das ähnliche reiseintensive Auswärtige Amt vollends dem BVA vertraut und sämtliche Travel-Dienstleistungen für seine Mitarbeiter über dieses Amt abwickelt.

Das BdSt-Fazit: Das Travel-Management des BVA „optimiert Ausgaben und Prozesse rund um die Dienstreise“, so die Eigenwerbung. Dass die gebündelte Reiseorganisation Entlastungen bringt, hat der Bund selbst bestätigt – die Einsparungen lagen zuletzt bei rund 50 Mio. Euro im Jahr. Bei solchen Querschnittsaufgaben kann es also durchaus sinnvoll sein, wenn das Ressort-Prinzip aufgeweicht wird. Schließlich kann die Delegation an Experten teure Doppel- und Mehrfachstrukturen vermeiden und somit einen sparsameren Einsatz von Steuergeld sicherstellen. Genau das sollten die anders handelnden Ressorts noch einmal intensiv prüfen!

6,9 Mio. Euro für den Fahrdienst des Bundestags

Bundestag: Das XXL-Parlament mit aktuell 709 Abgeordneten erzeugt an allen Ecken und Enden hohe Mehrkosten. So steigen nicht nur die Ausgaben für Entschädigungen oder Büroausstattungen – auch der Fahrdienst für die Abgeordneten wird deutlich stärker genutzt als früher und ist damit ein großer finanzieller Posten.

So beliefen sich die Ausgaben für den Fahrdienst im Jahr 2019 auf knapp 6,9 Mio. Euro – zumindest auf Grundlage der bisher geleisteten Abschlagszahlungen. Der Fahrdienst umfasst in Sitzungswochen bis zu 120 Limousinen mit Chauffeur, steht den Abgeordneten kostenlos zur Verfügung und eskortiert diese auf Bestellung kreuz und quer innerhalb der Stadtgrenzen von Berlin.

Knapp 136.000 Mandatsfahrten wurden vergangenes Jahr gezählt. Dadurch kamen exakt 1.549.847 Kilometer zusammen – im Durchschnitt waren das rund 11 Kilometer pro Dienstfahrt. Die Kosten pro Kilometer lagen dadurch bei 4,44 Euro – hochgerechnet auf eine durchschnittliche Dienstfahrt also bei rund 50 Euro, die damit fast doppelt so teuer ist wie eine übliche Taxi-Fahrt in Berlin.

Im Vergleich zu 2016, dem Jahr vor der Bundestagswahl, haben sich wesentliche Parameter des Bundestags-Fahrdienstes erhöht. Mehr Mandatsfahrten (2016 waren es noch 127.451), mehr Kilometer (2016: 1.420.785), mehr Limousinen (2016: 100). Offen bleiben die Kosten für den Fahrdienst im Jahr 2016. Damals wickelte ein privater Anbieter die Berlin-Touren ab, der hierzu aber schweigt. Seit 2017 stellt eine Eigengesellschaft des Bundes die Fahrbereitschaft, womit man getrost von einem staatlichen Chauffeur-Dienst mit exklusiver Mandantschaft reden kann.

Für den Bund der Steuerzahler steht fest: Der Fahrdienst ist teuer, denn die Berlin-Fahrten kosten die Steuerzahler im Schnitt nahezu 10.000 Euro pro Abgeordneten und Jahr. Transparenz über die Kosten stellt die Bundestagsverwaltung leider nicht her – diese sind im Haushaltsplan lediglich in den Gesamt-Titel für „Mieten und Pachten“ integriert. Dessen Ausgaben liegen 2020 mit 20,9 Mio. Euro um 70 Prozent höher als 2016. Hinzu kommt die Monopolstellung des neuen, staatlichen Chauffeur-Dienstleisters, da dieser mit der Bundestagsverwaltung einen unbefristeten Vertrag geschlossen hat.

Eine regelmäßige Suche nach besseren Dienstleister-Angeboten im Zuge einer wettbewerblichen Ausschreibung entfällt dadurch – im Zweifel zum Nachteil für die Steuerzahler.

1 Mrd. Euro für den größten Bundestag

Bundestag. Bei der nächsten Bundestagswahl droht ein neuer Rekord: Die Zahl der Abgeordneten könnte die Marke von 800 Sitzen deutlich knacken. Derzeit verfügt der Deutsche Bundestag über 709 Sitze – das sind 111 Mandate über der gesetzlichen Soll-Größe von 598.

Das hat Konsequenzen für den Bundeshaushalt – und damit für die Steuerzahler: Mit Ausgaben von insgesamt mehr als einer Milliarde Euro ist das Parlament schon in diesem Jahr so teuer wie nie zuvor. Zu dieser Summe gehören auch die Kosten der Bundestagsverwaltung – zum Beispiel Personalausgaben für Beamte, Unterhaltung der Liegenschaften, Sachausgaben, Investitionen oder der Besucherdienst. Schaut man sich nur die „aktiven mandatsbezogenen“ Kosten an – zum Beispiel die Kostenpauschale, die Mitarbeiterpauschale oder auch Zuschüsse für Krankheit und Pflege sowie Dienstreisen – liegen wir allein hier bei 533 Millionen Euro. Somit erzeugt jedes einzelne Mandat jährlich mehr als 750.000 Euro an unmittelbaren Kosten.

Weil die Zeit knapp wird, um für die reguläre Bundestagswahl 2021 ein neues Wahlrecht zu beschließen und die Größe des Bundestags endlich wieder berechenbar zu machen, sind alle Mandatsträger gefordert. Umso problematischer ist, dass sich die großen und kleinen Fraktionen kaum versöhnlich gegenüberstehen – und dies trotz regelmäßiger Ermahnungen des Bundestagspräsidenten. So pochen die kleinen Fraktionen auf den Zweitstimmenproporz, also eine Sitzverteilung rein nach der Wählerzustimmung für die Parteien. CDU/CSU verteidigen hingegen ihre Erststimmen-Mandate – diese können zu Überhangmandaten führen, die durch Ausgleichsmandate kompensiert werden müssen und den Bundestag weiter vergrößern.

Unsere Kostenprojektion besagt: Bei möglichen 800 Abgeordneten liegen allein die „aktiven mandatsbezogenen“ Kosten bei 597 Millionen Euro pro Jahr – eine Steigerung von 64 Millionen. Gekostet hat der XXL-Bundestag aber schon weit mehr – nämlich Vertrauen in der Bevölkerung. Schließlich geht es um die Würde jedes einzelnen Mandats, weil die Frage der Parlamentsgröße auch eine Frage der Arbeitsfähigkeit ist. Deshalb appelliert der Bund der Steuerzahler an die Bundestagsfraktionen, ihre eigenen Interessen hintenanzustellen und die Demokratie zu stärken. Ziel muss sein, eine Reform des komplizierten Wahlrechts mit seinen Überhang- und Ausgleichsmandaten einzuleiten, damit der Bundestag nicht weiter ausufert und der Bürger bei seiner Stimmabgabe weiß, wie groß der Bundestag überhaupt wird. Schluss mit dem XXL-Bundestag!