



Bund der Steuerzahler
Deutschland e.V.

Das Schwarzbuch

Die öffentliche
Verschwendung

2024/25



Das Schwarzbuch

Die öffentliche
Verschwendung
2024/25

ORGLMEISTER Infrarot-Systeme



Der Unternehmer kritisiert das „schlechte Management und die großzügige Geldverschwendung des Staates“ und sagt: „Hier deckt der Bund der Steuerzahler viel auf. Deshalb finde ich den Verband sehr wichtig.“

Albert Orglmeister

Gründer von ORGLMEISTER Infrarot-Systeme GmbH & Co. KG, Walluf, Hessen

Max Gierrth



„Wenn´s zu bunt wird:
Bund der Steuerzahler!
Überzeugend nicht nur in
den Medien, sondern auch
vor Gericht.“

Nina Langer

Founderin und CEO des Institute of Voices, Berlin

Ackermann + Hertel GmbH



„Das Schwarzbuch ist wichtig:
Bei Steuergeldverschwendung muss
die Politik endlich einschreiten!“

Jürgen Kessel

Co-Geschäftsführer (re.; neben Klaus Ackermann),
Ackermann + Hertel GmbH, St. Ingbert, Saarland

Gemeinsam erreichen wir mehr!

Der Bund der Steuerzahler

Seit 75 Jahren sind wir die Interessenvertretung für alle Steuerzahler. Wir sind unabhängig, parteipolitisch neutral und gemeinnützig. Unser Ziel ist es, Steuern und Abgaben zu senken, Verschwendung zu stoppen, die Staatsverschuldung zurückzufahren und Bürokratie abzubauen. Unsere Arbeit finanziert sich ausschließlich aus Mitgliedsbeiträgen und Spenden.

Mit unserer Arbeit

leisten wir einen Beitrag für ein besseres Gemeinwesen, denn wir

- ▶ decken Steuergeldverschwendung auf
- ▶ erarbeiten Reformvorschläge
- ▶ hinterfragen Privilegien von Beamten, Politikern und Regierung
- ▶ machen Sparvorschläge für die öffentlichen Haushalte
- ▶ führen Musterprozesse
- ▶ stehen Bürgern und Betrieben mit zahlreichen Steuertipps und Serviceinformationen zur Seite



Sebastian Panknin

Annette Koroll

Für eine faire Besteuerung und eine sinnvolle Verwendung von Steuergeld setzt sich Reiner Holzengel als Präsident des Bundes der Steuerzahler Deutschland e.V. ein.

Jetzt mitmachen!

www.steuerzahler.de/mitglied_werden

Ihre Vorteile einer Mitgliedschaft im Überblick

Starke Stimme für die Steuerzahler

- ▶ Wir geben den Steuerzahlern eine Stimme. Hartnäckig vertreten wir Ihre Interessen in Politik und Verwaltung.

BdSt- Musterprozesse

- ▶ Mit unseren Musterprozessen setzen wir uns für die Rechte der Steuerzahler ein, in Fällen von grundsätzlicher und allgemeiner Bedeutung. Wir stellen Gutachter und übernehmen auch ganz oder teilweise die Kosten. Erfahren Sie unter www.steuerzahler.de mehr über unsere Musterprozesse.

Zahlreiche Veranstaltungen und Seminare

- ▶ Wir bieten zahlreiche Infoabende und Seminare, z. B. „Rechte und Pflichten bei der Außenprüfung“, „Erbten und Vererben“ oder „Haus und Steuern“. Lesen Sie auf unserer Internetseite, welche Seminare und Webinare gerade in Ihrer Nähe angeboten werden.

Hotline für Mitglieder

- ▶ Wir geben allgemeine Auskünfte und haben Antworten auf Ihre Fragen rund um die Themen Steuern, Gebühren, Abgaben und Behörden. Rufen Sie uns an unter 030 - 25 93 96 0.



Ihre Interessen

- ▶ Wir schauen Politik und Verwaltung auf die Finger – Ihre Interessen sind unser Anliegen. Wenn nötig, schalten wir auch den Rechnungshof, den Staatsanwalt und die Gerichte ein.

Immer auf dem neuesten Stand

- ▶ Als Mitglied erhalten Sie schnelle und sichere Informationen zu zahlreichen steuerrechtlichen Fragen sowie aktuelle Steuertipps rund um die Uhr, ganz bequem über unseren Mitgliederbereich unter www.steuerzahler.de.

Wertvolle Info-Broschüren

- ▶ Wir haben verständliche Informationen und wertvolle Tipps zu den wichtigsten Themen des steuerlichen Alltags, wie z. B. zur Betriebsprüfung, Steuern rund ums Haus, Auto und Steuern, Erben und Vererben und vielen anderen mehr.

Unser Wirtschaftsmagazin „DER STEUERZÄHLER“

- ▶ Lesen Sie spannende Berichte über die Verschwendung von Steuergeld. Informationen über aktuelle Steuerrechtsänderungen, Steuertipps und vieles mehr ...

Haben Sie den
Mut, Strukturen
zu überdenken,
um den Staat
effizienter zu
gestalten, das
Gemeinwesen
zu stärken
und Steuergeld
zu sparen!



Annette Koroll

Liebe Leserin, lieber Leser,

Bürokratie kostet Zeit und Nerven – das spüren nicht nur Bürger und Betriebe, sondern auch die Verwaltung selbst. Dabei ist Bürokratie nicht nur eine enorme Belastung für jeden Einzelnen, sondern auch eine gefährliche Investitions-, Innovations- und Wachstumsbremse fürs ganze Land. In unserem 52. Schwarzbuch befassen wir uns mit einer weiteren, oft übersehenen Facette: Bürokratie kostet Steuergeld – sogar furchtbar viel. Es gibt unzählige Beispiele, die zeigen, wie Bürokratie unsere Ressourcen verschwendet. Mal werden Äcker und Getreidefelder aufwendig mit Lärmschutz versehen, obwohl im Umfeld keine Menschen von Lärm betroffen sind – doch die EU will es so. Mal wird ein Sprungturm abgerissen, weil nach 30 Jahren plötzlich festgestellt wird, dass das Schwimmbecken darunter fünf Zentimeter zu flach ist. Mal wird für 500.000 Euro die S-Kurve einer Straße begradigt – und bleibt dennoch eine S-Kurve. Solche Fälle verdeutlichen: Wir haben mittlerweile ein solches Niveau an Bürokratie erreicht, dass sie zum Selbstzweck verkommt.

Für die 100 Beispiele, die wir jedes Jahr in unserem Schwarzbuch aufzählen, haben wir viele Geschichten recherchiert, in denen sich staatliche Akteure verzetteln, Projekte aus dem Ruder laufen – und dennoch nicht nachjustiert wird. Oft wird an einer Idee festgehalten oder der ursprünglich sinnvolle Ansatz derart gedehnt, dass die prakti-

sche Umsetzung höchst fragwürdig ist. Der Tierschutz mündet in Krötentunneln oder Fledermausbrücken für Millionen – nicht Millionen Tiere, sondern Euro. Die Antwort auf den Klimawandel finden Kommunen in „Mobilen Grünen Zimmern“ oder „Stadtmöblierungen“. Und zur Abfederung des Strukturwandels durch das Auslaufen des Bergbaus wird ein „Kranicherlebniszentrum“ gebaut. Obwohl all das die Probleme nicht löst, findet kaum jemand den Mut zum Innehalten, Nachdenken und zur Umkehr.

Deshalb appelliert das Schwarzbuch an alle Entscheider, die in der Verantwortung stehen, weil sie Steuergeld – also fremdes Geld – verwenden: Haben Sie den Mut, Strukturen zu überdenken, die effizienteste Lösung anzugehen, auf Unsinniges zu verzichten und Bürokratie stetig und dauerhaft abzubauen. Nur so lässt sich Steuergeld sparen, der Staat effizienter gestalten und das Gemeinwesen stärken.

Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten und unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende.

Reiner Holznagel

Präsident des Bundes der Steuerzahler

Im Fokus: Bürokratie und ihr konsequenter Abbau

Jahr für Jahr versickern Milliarden Euro Steuergeld durch die wuchernde Bürokratie mit oft nur fragwürdigem Nutzen oder gar echtem wirtschaftlichen Schaden. Ein klarer Fall von Steuergeldverschwendung – und damit ein klarer Fall für unser Schwarzbuch!



Brauchen wir Bürokratie?

Bürokratie fällt vor allem dann auf, wenn ein Verwaltungsvorgang nicht reibungslos läuft, Medien über absurde Possen aus dem bürokratischen Alltag berichten oder politische Akteure einen massiven Bürokratieabbau fordern.

Der Nutzen, den eine **gut funktionierende Bürokratie** für einen demokratischen Rechtsstaat stiften kann, wird jedoch häufig übersehen.

Aus der Perspektive der Steuerzahler betrachtet: Bürokratie ist immer dann in einem gesunden Maß zu implementieren, wo es um den (umverteilenden) Einsatz von Steuergeld geht. Hierfür sind also – stets unter Wahrung der Gebote von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit – entsprechende Gesetze und Vorschriften zu erlassen und der Vollzug durch spezialisierte Experten in transparenten Verfahren zu gewährleisten.

Die Schattenseiten der Bürokratie

Allem Nutzen zum Trotz: Bürokratie kann ein für den Wohlstand und die Funktionsfähigkeit der Demokratie schädliches Ausmaß annehmen. So sehr Bürokratie ein Garant für wirtschaftliches Handeln, Rechtsstaatlichkeit und die Funktionsfähigkeit von

Demokratien sein kann, kann sie als **überbordende Bürokratie** auch genau die Gegenteilteile befördern.

Wenn die Spielregeln für wirtschaftliche Tätigkeit bis in das kleinste Detail unternehmerischer Aktivitäten eingreifen, nicht aufeinander abgestimmt sind und den Wirtschaftsakteuren enorme Ressourcen abverlangen – dann wirkt die Bürokratie als eine Wachstums- und Investitionsbremse.

Eine Expertenbefragung des Münchener ifo-Instituts kommt zu dem Schluss, dass Bürokratie zu den zentralen Einflussfaktoren der Standortattraktivität Deutschlands zählt, gleichzeitig aber eben genau diese deutsche Bürokratie in ihrer jetzigen Form als der stärkste negative Einflussfaktor angesehen wird (vgl. Abbildungen 1.1 und 1.2).

Bürokratie ist immer dann schlecht, wenn sie unternehmerische Potenziale hemmt, wirtschaftliche Aktivitäten unterbindet und der Funktionsfähigkeit des Rechtsstaates insgesamt zu schaden droht. Zudem schmälert sie die Wirtschaftskraft der Steuerzahler, denn viel Bürokratie bindet viel steuergeldfinanziertes Personal in der Verwaltung.

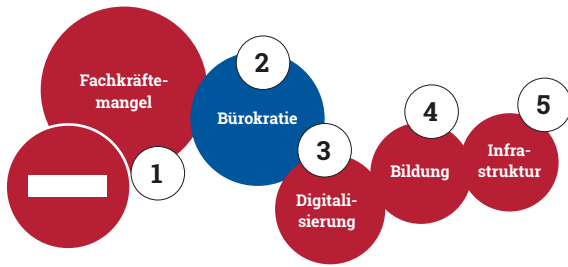


Abbildung 1.1: Top 5 der Einflussfaktoren der künftigen Standortattraktivität Deutschlands in Prozent
Quelle: Eigene Darstellung nach Dörr, Luisa et al. (2023): Experteneinschätzungen zum globalen Standortwettbewerb. Eine Studie im Auftrag des Bundesfinanzministeriums. S. 17.

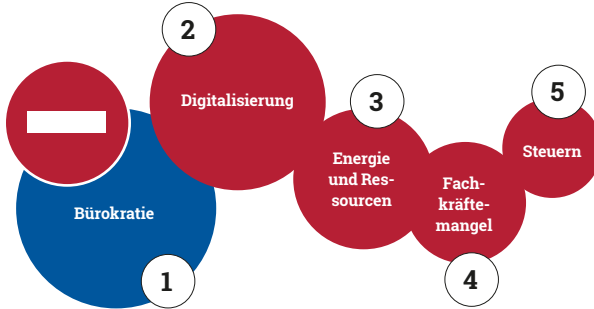


Abbildung 1.2: Top 5 der negativen Einflussfaktoren der heutigen Standortattraktivität Deutschlands in Prozent
Quelle: Eigene Darstellung nach Dörr, Luisa et al. (2023): Experteneinschätzungen zum globalen Standortwettbewerb. Eine Studie im Auftrag des Bundesfinanzministeriums. S. 8.

Wie hoch sind die bürokratischen Lasten in Deutschland?

Um die **Kosten der Bürokratie** für den Steuerzahler zu beziffern, müssen sie gemessen werden. Der Nationale Normenkontrollrat (NKR) veröffentlicht jedes Jahr einen Jahresbericht, in dem er jeweils den Status quo der bürokratischen Lasten für Bürger, Unternehmen und Verwaltung in Deutschland kalkuliert. Dafür prüft und sammelt er die von der Regierung bzw. dem Gesetz-

geber in jedem Gesetzentwurf zwingend vorzunehmende Kalkulation der bürokratischen Lasten und macht allgemeine Reformvorschläge zur Senkung.

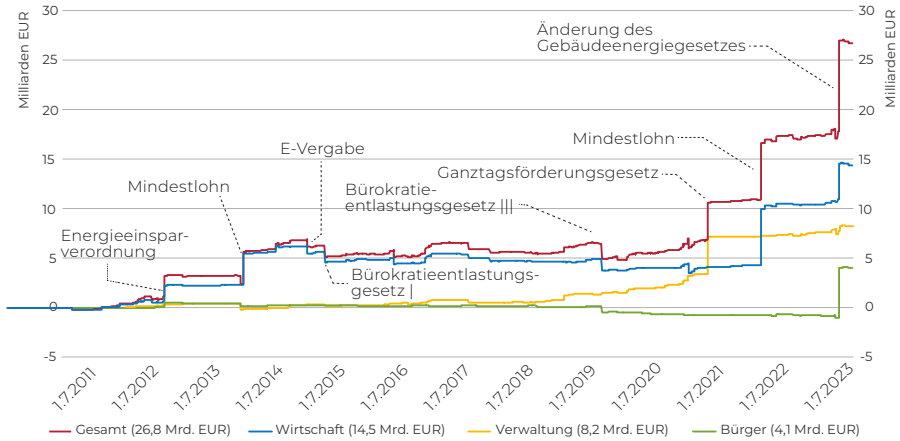
Die folgende Abbildung 2 verdeutlicht, dass der sogenannte jährliche Erfüllungsaufwand für alle Normadressaten (Bürger, Unternehmen und Verwaltung) seit Beginn der Messung im Jahr 2011 beinahe kontinuierlich gestiegen ist und aktuell einen Rekordwert erreicht hat.

Schlechte, überbordende Bürokratie ist Steuergeldverschwendung, weil

- sie die Verwaltung daran hindert, effiziente Arbeit zu leisten.
- sie Ressourcen in Unternehmen bindet, die diese nicht zur Entfaltung ihrer Wirtschaftskraft und Wettbewerbsfähigkeit nutzen können.
- sie die Bürger bevormundet und in ihrer Freiheit beschränkt.



Abbildung 2: Jährlicher Erfüllungsaufwand 2011 bis 2023



Quelle: Nationaler Normenkontrollrat (2023): Weniger, einfacher, digitaler. Bürokratie abbauen. Deutschland zukunftsfähig machen. Jahresbericht. S. 11.

Der Aufwuchs von der Berichtsperiode 2021/2022 zu 2022/2023 in Höhe von 9,3 Mrd. Euro, also rd. 54 Prozent, ist einer der größten Sprünge seit Beginn der Messung. Wesentlicher Treiber dieses Aufwuchses war das Gebäudeenergiegesetz (GEG; umgangssprachlich: Heizungsgesetz).

Ein weiterer Rekord: Der vom NKR beziferte einmalige Erfüllungsaufwand in der aktuellen Berichtsperiode 2022/2023 war der höchste seit dem Beginn der Messung. Er betrug für die Bürger, die Unternehmen und die Verwaltung insgesamt rd. 23,7 Mrd. Euro. Besonders stark war die Wirtschaft betroffen, auf der ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 20,2 Mrd. Euro lastete. Er war damit rd. acht Mal höher als in der Vorperiode.

Der Erfüllungsaufwand erfasst nicht nur Bürokratiekosten im eigentlichen Sinn. Es geht auch um die allgemeinere Frage, welcher Aufwand den Bürgern, den Unternehmen und der Verwaltung entsteht, wenn ein Bundesgesetz befolgt wird. Ein Beispiel, um

das zu verdeutlichen, ist das Mindestlohngesetz. Bei einer Mindestloohnerhöhung entsteht davon betroffenen Unternehmen ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe der Lohndifferenzkosten, da sie dazu verpflichtet sind, ihren Arbeitnehmern den Mindestlohn zu zahlen, also mitunter den Lohn zu erhöhen. Das ist aber nicht unbedingt das, was allgemein unter „Bürokratiekosten“ verstanden wird.

**»23,7 Mrd. Euro
einmaliger
Erfüllungsaufwand
2022/2023.
Absoluter Rekord!«**

Das, was unstrittig Bürokratielasten im eigentlichen Sinn entspricht, misst der Bürokratiekostenindex. Er fokussiert sich allerdings ausschließlich auf die Bürokratiekosten, die den Unternehmen aus Infor-

mationspflichten entstehen. Die über den Bürokratiekostenindex gemessenen Bürokratiekosten sind eine Teilmenge des Erfüllungsaufwands. Zur Veranschaulichung der Relation sei hier das GEC herangezogen: Den Unternehmen entsteht dadurch ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 3,6 Mrd. Euro. Die Bürokratiekosten belaufen sich hingegen auf 450.000 Euro.

Die gute Nachricht: Seit 2012 sind diese Bürokratiekosten in der Tendenz gesunken (vgl. Abbildung 3).

Aber bei der Interpretation der Daten ist Vorsicht geboten: Zum einen ist der Bürokratiekostenindex seit 2012 um lediglich drei Prozent gesunken, bewegt sich also nach wie vor auf einem hohen Niveau. Das deckt sich auch mit der oben bereits beschriebenen Ansicht der Experten, die die hohen Bürokratielasten in Deutschland als gewichtigen Standortnachteil sehen. Zum anderen blendet der Bürokratiekostenindex

»Die echten Bürokratiekosten werden im Bürokratiekostenindex massiv unterschätzt.«

einige wichtige Faktoren aus, die eigentlich auch ein Bestandteil der Kalkulation sein sollten.

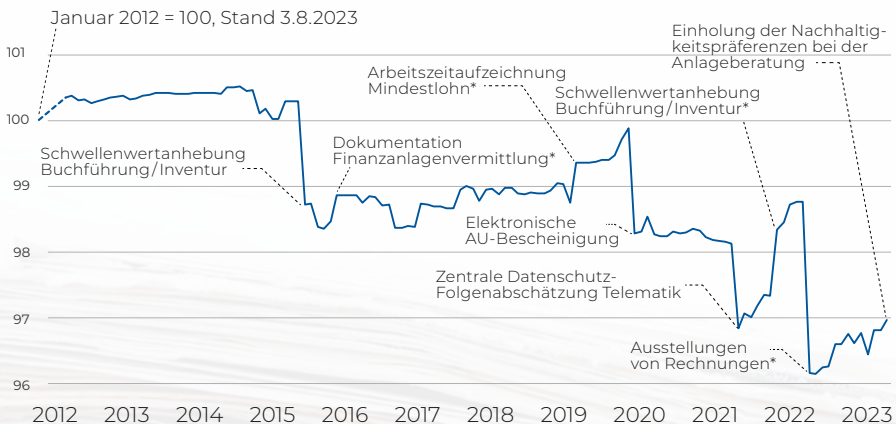
Der Bürokratiemotor in Deutschland brummt zuverlässig

Neben den bereits dargestellten Kennzahlen gibt es weitere Indizien, anhand derer sich die Bürokratielast in Deutschland ablesen lässt.

Eines dieser Indizien ist die **Entwicklung der jährlichen Anzahl von gültigen Gesetzen und Normen**. Zwar muss nicht aus jedem Gesetz oder jeder Rechtsverordnung automatisch ein bürokratischer Aufwand

Abbildung 3: Entwicklung des Bürokratiekostenindex 2012 bis 2023

Bürokratiekostenindex



*Nachmessung: Die dem Index zugrunde liegenden Kostenschätzungen sind teilweise noch nicht validiert, die Angaben daher vorläufig.

Quelle: Nationaler Normenkontrollrat (2023): Weniger, einfacher, digitaler. Bürokratie abbauen. Deutschland zukunftsfähig machen. Jahresbericht. S. 15.

für Bürger und Unternehmen entstehen. Schließlich bedarf es auch entsprechender Vorschriften, um Bürokratie abzubauen – man denke z. B. an die Bürokratienteilungsgesetze.

Aber jede bürokratische Verpflichtung resultiert sehr wohl aus einem Gesetz oder einer Rechtsverordnung. Je mehr Gesetze und Rechtsverordnungen es also gibt, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass damit höhere bürokratische Pflichten und Aufwände für das Gemeinwesen entstehen.

2015 waren 44.522 Einzelnormen in Gesetzen auf Bundesebene in Kraft. Zehn Jahre später, Anfang des Jahres 2024, waren es 52.468 Einzelnormen. Ein Anstieg von knapp 20 Prozent. Auch bei den Einzelnormen in Rechtsverordnungen ist in den vergangenen zehn Jahren ein massiver Anstieg von rd. 20 Prozent zu verzeichnen: von 38.484 im Jahr 2015 auf 45.491 im Jahr 2024.

Ein weiteres Indiz ist die **Entwicklung der Personalstellen in der Verwaltung**, die hier exemplarisch anhand der Bundesverwaltung dargestellt wird. Denn jede neue Stelle muss mit neuen Aufgaben betraut werden, um ihre Notwendigkeit zu rechtfertigen. Und jede neue Aufgabe in der Verwaltung bedeutet automatisch ein Aufwuchs des bürokratischen Apparats.

Abbildung 4 verdeutlicht, dass die Zahl der Planstellen in der Bundesverwaltung in den vergangenen zehn Jahren im Trend seit 2015 stetig nach oben gegangen ist – auch

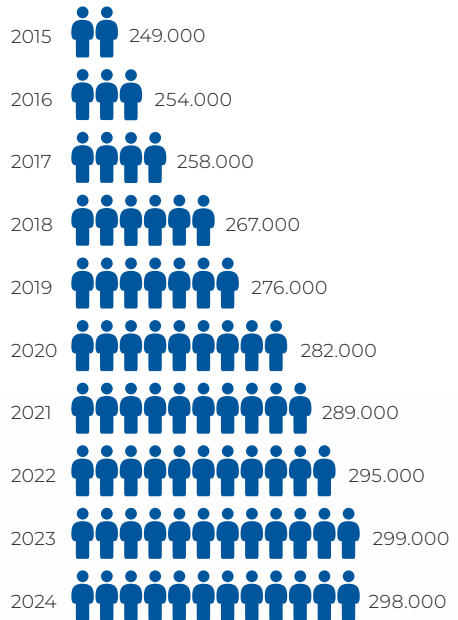


Abbildung 4: Entwicklung der Planstellen in der Bundesverwaltung (ohne Soldaten) 2015 bis 2024
Quelle: Eigene Berechnungen und Darstellung nach Bund der Steuerzahler e. V. (2024): Das BdSt-Sparbuch für den Bundeshaushalt. S. 32.

wenn zuletzt im Jahr 2024 ein leichter Rückgang gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen war. Noch markanter ist der Aufwuchs bei den Beschäftigten in der allgemeinen öffentlichen Verwaltung: Hier sind von 2015 bis 2023 insgesamt rd. 325.000 neue Stellen geschaffen worden – das entspricht einem Aufwuchs von 24 Prozent! 2023 arbeiteten nach Angaben der Bundesregierung rd. 1,4 Mio. Menschen in der allgemeinen öffentlichen Verwaltung Deutschlands. In diesem Sinne wird die „Herrschaft der Verwaltung“ also weiter ausgebaut.

Natürlich zieht der wachsende Personalapparat in der Bundesverwaltung auch steigende Kosten für den Steuerzahler nach sich.

»In neun Jahren ist die Anzahl der Verordnungen und Einzelnormen um ganze 20 Prozent gestiegen.«



„Ich möchte meine Arbeitszeit am Patienten verbringen und nicht mit unnötigen kaufmännischen Kontrollarbeiten verschwenden!“

Ariane Lerch, Physio team Lerch

Bürokratie als Gefahr für die medizinische Versorgung

Nach einer Befragung des Zentralinstituts für die kassenärztliche Versorgung fühlen sich 91 Prozent der Ärzte und Psychotherapeuten durch ihre bürokratischen Aufgaben überlastet. 88 Prozent sehen ihren Praxisablauf durch die derzeitigen Digitalisierungsmaßnahmen (Stichwort: E-Rezept) beeinträchtigt.

Im Schnitt muss jede der knapp 99.000 Praxen in Deutschland mehr als 61 Tage pro Jahr zur Erledigung bürokratischer Pflichten vorhalten. Dazu gehören z. B. Formularpflichten für die Versicherungsträger oder Jobcenter. Das überfordert nicht nur die bereits praktizierenden Ärzte, sondern schreckt Nachwuchsärzte vor eigenen Niederlassungen ab. Das ist eine Gefahr für die medizinische Versorgungssicherheit.

Bürokratie als Bildungsbremse

Für eine exzellente pädagogische Bildung und Betreuung aller Kinder sind v. a. Kindertagesstätten (Kitas) der zentrale Faktor. Allerdings zeigt sich: Neben dem Fachkräftemangel, der schon jetzt zu ungünstigen Rahmenbedingungen wie verkürzten Öffnungszeiten oder temporären Einschnitten beim pädagogischen Angebot führt, hemmt auch überbordende Bürokratie die Kitas bei der

Ausübung ihrer eigentlichen Kernaufgaben. Fachkräfte verbringen inzwischen einen signifikanten Teil ihrer Arbeitszeit mit Bürokratie und nicht mit der pädagogischen Arbeit.

Beispiel 1: In der Stadt Pforzheim ist die Berechnung der Kitagebühren alles andere als trivial – und sehr bürokratisch.

Zuerst müssen Eltern bei der Stadtverwaltung ihr Einkommen über ein Onlineformular einreichen. Anhand dessen wird das maßgebliche Einkommen für die Berechnung der individualisierten Kitagebühr festgelegt. Daraufhin wird eine Beitragstabelle erstellt, die die Eltern an die Kitas weiterreichen müssen. Jede Familie zahlt einen anderen Beitrag, der nach Zeitpunkt des Antrags für ein Jahr gültig ist.

Die Kita-Träger sind nun in der Verantwortung, anhand der Beitragstabelle darauf zu achten, welche Familie wann ihren Bescheid eingereicht hat, um den Beitrag in der jeweils korrekten Höhe abzubuchen. Oft dauern die entsprechenden Bearbeitungen länger, so dass entweder zu wenig oder zu viel von den Eltern abgebucht wird und die Kitas entsprechend Gelder eintreiben oder erstatten müssen. Ein Aufwand, den oft die Kita-Leitungen übernehmen müssen.

Beispiel 2: Informationspflichten der Berliner Kitas binden Ressourcen.

In Berlin müssen die Kita-Träger (mit entsprechender Mitarbeiterzahl) alle drei Monate die Stammdaten der Kita inkl. der Anzahl der angebotenen Plätze und der Öffnungszeiten auf der digitalen Verwaltungsplattform des Landes Berlin aktualisieren. Gleichzeitig müssen sich die Kitas vor jeder Änderung der Belegungszahlen oder der Öffnungszeiten mit der landeseigenen Kita-Aufsicht abstimmen und die Änderungen genehmigen lassen.

Zusätzlich übermittelt der Kita-Träger jeweils im März die aktuellen Stammdaten im Rahmen der „Qualitätsvereinbarungen für Tageseinrichtungen“.

Damit nicht genug: Ebenfalls im März müssen die Kitas ihre Personaldaten und spezifische Daten zu den Kindern an das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg melden. Diese liegen jedoch bereits mehrfach bei anderen Stellen vor.

Foto: Jonathan Leiveld



„Die Kitas in Deutschland sind durch eine überbordende Bürokratie stark belastet. Sie brauchen

schlankere Prozesse, mehr digitale Unterstützung und vor allem eine Gegenfinanzierung von Verwaltungskräften, damit die pädagogischen Kräfte ihre Zeit und Ressourcen für die direkte Arbeit mit den Kindern einsetzen können.“

Waltraud Weegmann, Bundesvorsitzende Deutscher Kitaverband

Beispiel 3: Auch das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz macht vor Kitas nicht Halt!

Wer zu den Normadressaten des Gesetzes gehört, wer also seine Lieferkette auf entsprechend nachhaltige und soziale Standards prüfen muss, wird unabhängig von der Branche allein an der Zahl der Mitarbeiter festgemacht.

Somit sind auch Kitas mit entsprechender Mitarbeiterzahl verpflichtet, die zahlreichen Abfragen durchzuführen, die zur Erfüllung der Gesetzesvorgaben vonnöten sind.

So müssen betroffene Träger also den Status quo ermitteln und einen für sich geeigneten Prüf-, Auswertungs- und Meldeprozess entwickeln und implementieren. Zudem muss jährlich ein digitaler Bericht beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) eingereicht und veröffentlicht werden.

Die angebotenen Beratungsleistungen der BAFA zu konkreten Anliegen von Unternehmen der Sozialwirtschaft sind allerdings kaum vorhanden. Es ist daher nicht immer klar, welche Daten schließlich zu melden sind.

Der Prozess bindet umfassende personelle Ressourcen v. a. in der Anfangsphase, in welcher man sich die Grundlagen und Prozesse erarbeiten muss. Gleiches gilt für die Implementierung und Umsetzung, da man alle Mitarbeiter und betreffenden Abteilungen schulen muss. Darüber hinaus muss man im Regelfall mit Mehrkosten rechnen, wenn die Anzahl der Lieferanten auf Basis der Überprüfung sinkt.

Kleine Änderungen mit großer bürokratischer Wirkung

Wie umfangreich und durchgreifend Bürokratie auch im scheinbar Kleinen wirken kann, bekommt aktuell das Gastgewerbe zu spüren. Wie der Deutsche Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA) berichtet, müssen Gaststätten aufgrund von Änderungen des Jugendschutzgesetzes (JuSchG) die Aushänge erneuern, da sie verpflichtet sind, die jeweils aktuelle Fassung des Gesetzes zumindest in Auszügen sichtbar auszuhängen.

Die Krux: Von den aktuellen Änderungen, die am JuSchG vorgenommen wurden, sind inhaltlich im Wesentlichen gar nicht die Gaststätten betroffen. Das Einzige, was sich für sie ändert: das Datum des Gesetzes.

Trotz dieser nach gesundem Menschenverstand vernachlässigbaren Änderungen sind die Gaststätten jedoch verpflichtet, ihren Aushang zu erneuern! Denn tun sie dies nicht, drohen ihnen empfindliche Bußgelder.



„14 Stunden pro Woche arbeitet ein typisches

mittelständisches Unternehmen im Gastgewerbe, nur um die zahlreichen Informations- und Dokumentationspflichten sowie bürokratischen Vorgaben zu erfüllen. Zeit, die für das Kerngeschäft fehlt. Statt ausufernder Bürokratie braucht es jetzt Entfesselung, Pragmatismus und Mut.“

Ingrid Hartges, Haupt-GF DEHOGA Bundesverband

Auch die IHK der Region Stuttgart weiß von kleinen Änderungen mit großer bürokratischer Wirkung zu berichten:

So muss bei einem Betriebswechsel der Aufenthaltstitel eines Auszubildenden aus einem Drittstaat neu beantragt werden. Dieser Antrag wird an die Ausländerbehörde geschickt, die den Antrag wiederum an die Agentur für Arbeit weiterleitet. Die Agentur für Arbeit übermittelt den Antrag schließlich an die Zentrale Auslands- und Fachvermittlung. Nach der Prüfung des Antrags wandert der neue Aufenthaltstitel die gesamte Behördenkette wieder zurück, obwohl sich lediglich der Ausbildungsbetrieb geändert hat.

Meldungen aus unserer Mitgliedschaft

Die wichtigste Ressource des Bundes der Steuerzahler sind seine zahlreichen Mitglieder. Daher haben wir für dieses Schwerpunktkapitel auf diese Ressource zurückgegriffen und eine Abfrage gestartet: Wo drückt der Bürokratie-Schuh unsere Mitglieder am meisten?

Branchenübergreifend haben uns Mitglieder ihr Leid geklagt, wenn es um das aufwendige Ausfüllen von teils sehr umfangreichen Formularen und Anträgen geht.



„Für die Unternehmen des Landes sind die ständig wachsenden Berichts- und Dokumentationspflichten zum Wachstumshemmer Nummer eins geworden. Wir brauchen eine 180-Grad-Wende und eine klare Aufgabenkritik, was staatliche Aufgaben sind und was nicht. Wir sind heute bereits deutlich überreguliert.“

Claus Paal, Präsident IHK Stuttgart

Beispiel 1: Apotheken

Im Rahmen der Apothekenvergütung für verschreibungspflichtige Arzneimittel müssen auch für Kleinstbeiträge Genehmigungsanträge bei der Krankenkasse gestellt werden. Mit jeder Krankenkasse werden dafür eigene Verträge abgeschlossen, die jedoch in ihren Schriftformerfordernissen (Fax, Brief, elektronisch) variieren.

Beispiel 2: Ehrenamtlicher Trainer im Turnverein

Als Trainer in einem Turnverein wird ein polizeiliches Führungszeugnis benötigt. Daraufhin wird von der jeweiligen Kommune eine Unbedenklichkeitsbescheinigung ausgestellt. Diese Bescheinigung wird von den Vereinen eingesammelt, um sie anschließend wiederum dem Landratsamt zu übermitteln.

Beispiel 3: Künstlersozialabgabe

Ein Agrarbetrieb hat sich von einer GbR einen eigenen Internetauftritt entwickeln und umsetzen lassen. Daraufhin ist infolge einer Betriebsprüfung die Künstlersozialkasse an den Betrieb herangetreten, da für die Inanspruchnahme der gestalterischen Dienstleistung die Künstlersozialabgabe fällig ist. Für die Abwicklung des Prozesses ist der 13-seitige Anmelde- und Erhebungsbogen der Künstlersozialkasse verpflichtend auszufüllen sowie von dem Unternehmen künftig eigenständig darauf zu achten, ob es sich bei in Anspruch genommenen Dienstleistungen um Künstlersozialabgabenpflichtige Leistungen handelt oder nicht.

Ein weiterer neuralgischer Punkt sind bürokratische Pflichten, die branchen- oder tätigkeitsbedingt durch Gesetze und Verwaltung auferlegt werden.

Beispiel 1: Bürokratische Wärmewende

Eine Firma hat aus eigener Kraft in einem Ort ein Nahwärmenetz errichtet, an das ins-

gesamt 24 Häuser angeschlossen sind. Die Wärme wird aus 100 Prozent Hackschnitzel erzeugt.

Das Problem: Jeder der 24 Eigentümer, der Teil des Nahwärmenetzes ist, muss nun ein Bestätigungsformular an das Landratsamt übermitteln.

Die Firma wollte den Prozess möglichst unbürokratisch gestalten und hat eine Sammelbestätigung vorgeschlagen, damit nicht jeder Eigentümer gesondert ein Formular ausfüllen und übermitteln muss.

Dies wurde jedoch aus Datenschutzgründen und aufgrund behördlicher Vorgaben zunächst abgelehnt. Damit ist das ein treffendes Beispiel dafür, wie absurde bürokratische Vorgaben effiziente Gestaltungswege behindern.



„Durch viel Bürokratie und Auflagen wandern Firmen ab. Wir wären in Deutschland so innovativ, wir haben viele kluge Köpfe, wir hätten das nötige Kapital, man sollte uns nur lassen. Wenn nicht schnell gehandelt wird, wird Deutschland massiv als Wirtschaftsstandort leiden.“

Josef Krug, k-energy GmbH

Beispiel 2: Überregulierung im Gesundheitssektor

Hygiene, zumal in der Lebensmittelindustrie, ist ein hohes Gut. Doch auch hier ist die Balance zwischen Normativität und Praktikabilität zu wahren.

Seit der EU-Verordnung Nr. 852/2004 über Lebensmittelhygiene, die 2006 in Kraft getreten ist, müssen Unternehmen der Lebensmittelindustrie ein sogenanntes HACCP-Konzept einrichten. „HACCP“ steht für Hazard Analytical Critical Control Points.

Dafür müssen kritische Hygienepunkte in einem betroffenen Betrieb sowie deren Beseitigung täglich erfasst werden.

Es geht also um die Dokumentation, wie die Maschinen und sonstigen Gerätschaften mit welchen Reinigungsmitteln bei welchen Temperaturen von wem und wann gereinigt und desinfiziert wurden.

Der Clou: Zumindest im uns mitgeteilten Fall wurden diese detaillierten Aufzeichnungen von der Lebensmittelüberwachungsbehörde gar nicht geprüft.

Beispiel 3: Bürokratie erfordert ein wachsames Auge

Im physiotherapeutischen Bereich ist genaues Hinsehen gefragt, v. a. wenn es um die bürokratische Erfassung der von einer Praxis erbrachten Leistungen geht.

Denn bei fehlerhaften Aufzeichnungen erhält die Praxis unter Umständen keine Vergütung von den Krankenkassen.

Jedoch liegt die Fehlerquelle nicht nur innerhalb der Praxis. Auch wenn z. B. die behandelnde Arztpraxis ein Rezept falsch ausfüllt, muss das die Physiotherapiepraxis rechtzeitig vor der Kassenabrechnung korrigieren lassen, um keinen Vergütungsausfall zu riskieren. Das Problem: Für einige Fehler gibt es gar keine Korrekturmöglichkeiten!

Eine zweite Baustelle: Gesetzlich versicherte Patienten müssen der Physiotherapiepraxis eine anteilige Rezeptgebühr zahlen. Zahlen die Patienten jedoch nicht, muss das die Physiotherapiepraxis den Krankenkassen nachweisen, damit diese den Zahlungsausfall erstatten und das Geld dann direkt von den Versicherten einziehen.

Die bürokratiesparende Lösung: Die Krankenkassen sollten von vornherein die Beteiligung beim Patienten abziehen und der Physiotherapiepraxis vollständig erstatten.

Die europäische Bürokratie-Hydra

Ein Blick, der isoliert nur auf Deutschland schaut, wäre viel zu eng, um die gesamte Dimension der bürokratischen Lasten zu erfassen, denen Bürger, Unternehmen und die Verwaltung täglich ausgesetzt sind.

»87 Prozent des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft kommen von der EU.«



Denn: Ein wesentlicher Teil der Belastungen, v. a. des in Deutschland entstehenden Erfüllungsaufwands für Unternehmen, entsteht auf Ebene der EU.

Der Nationale Normenkontrollrat (NKR) informiert, dass in der aktuellen Berichtsperiode 2022/2023 in Deutschland 87 Prozent der laufenden Belastung für die Wirtschaft auf Umsetzung von EU-Regelungen zurückgeführt werden kann – und nur zwei Prozent der Entlastungen.

Es darf nicht verschwiegen werden, dass das Problem der Regulierungswut auf europäischer Ebene auch im Fokus der EU steht. Um zusätzliche Bürokratielasten durch die jährlich mehr als 2.000 von EU-Institutionen erlassenen Rechtsakte einzudämmen, wurden bereits verschiedene Instrumente eingeführt. Dazu gehören etwa ausführliche Gesetzesfolgenabschätzungen und Beteiligungsplattformen, um den Gesetz-

»92 Prozent der Bürger und Unternehmen empfinden den bürokratischen Aufwand als zu hoch.«

gebungsprozess von vornherein unter dem Gesichtspunkt der Minimierung von Bürokratielasten durchzuführen. Außerdem wurde im Jahr 2021 die „One in, one out“-Regel von der Europäischen Kommission eingeführt. Dies bedeutet: Wenn durch eine Regel ein neuer Verwaltungsaufwand entsteht, muss dies durch Bürokratieabbau in demselben Politikbereich ausgeglichen werden.

Allerdings ist dieser Instrumentenkasten unsystematisch und, wie die Angaben des NKR zeigen, bisher nicht sehr effektiv. Das liegt daran, dass Bürokratie auch auf EU-Ebene häufig in Gestalt einer Hydra erscheint: Schlägt man ihr einen Kopf ab, wachsen sofort zwei neue nach.



Wut / Zorn / Aggression 42,9 %

Verwirrung 25,4 %

Ohnmacht / Alleingelassen 24 %

Fluchtinstinkt / Vermeidung 21,8 %

Angst / Frustration 16,9 %

Abbildung 5: Top 5 der subjektiven Empfindungen gegenüber Bürokratiepflichten

Quelle: Eigene Darstellung nach Civey (2024): Umfrage zur Bürokratie in Deutschland. Eine Umfrage im Auftrag der Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft. S. 2. Online verfügbar unter https://www.insm.de/fileadmin/insm-dms/downloads/INSM-Umfrage_Buerokratie_in_Deutschland.pdf.

Was halten Bürger und Unternehmen von der deutschen Bürokratie?


Nach der sogenannten **Lebenslagenbefragung des Statistischen Bundesamts** muss konstatiert werden: Unternehmen und Bürger sind grundsätzlich zufrieden damit, wie die Verwaltung die bürokratischen Pflichten administriert. Das ist jedoch nicht die ganze Wahrheit.

Denn bei der Interpretation dieser scheinbar positiven Ergebnisse ist Vorsicht geboten. Die Frage danach, ob eine behördliche Dienstleistung überhaupt als sinnvoll erachtet wird, ist nämlich nicht Teil der Befragung. Auf diese grundsätzliche Frage zielte z. B. eine **Umfrage im Auftrag der Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft** aus dem Jahr 2024 ab. Die Ergebnisse werfen ein anderes Licht auf den Zustand der Bürokratie in Deutschland.

So empfinden mehr als 92 Prozent der Befragten den bürokratischen Aufwand für Unternehmen und Bürger als eindeutig bzw. eher zu hoch. Differenziert nach Berufsgruppen zeigt sich, dass selbst rd. 87 Prozent der Beamten, also jene, die mitunter selbst Teil des administrativen Apparats sind, den bürokratischen Aufwand als zu hoch empfinden. Die Folge: Knapp die Hälfte der Befragten hat schon einmal ganz bewusst bürokratische Vorschriften ignoriert, also autonomen Bürokratieabbau betrieben. Fast zwei Drittel haben sogar in manchen Situationen darauf verzichtet, ihnen eigentlich zustehende Ansprüche einzufordern bzw. Förderungen zu beantragen, weil ihnen die Antragsprozesse zu kompliziert sind.

Besonders schwer wiegen die subjektiven Empfindungen, die bürokratische Pflichten bei Menschen auslösen (vgl. Abbildung 5, S. 19). Knapp ein Viertel der Befragten empfindet Verwirrung oder fühlt sich alleingelassen und ohnmächtig, rd. 43 Prozent empfinden Wut und Aggression, wenn sie an bürokratische Erfordernisse denken.

Unter dem Strich haben knapp 85 Prozent der Befragten das Gefühl, dass es heute mehr Bürokratie als noch vor zehn Jahren gibt. Hierdurch entsteht die Gefahr, dass das Vertrauen in die Verwaltung, den Rechtsstaat und schließlich auch in die Demokratie erodiert.



Das Wachstum bürokratischer Vorschriften, Aufwände und Anforderungen kostet den Steuerzahler nicht nur sehr viel Geld. Die Bürokratie ist in ihrer aktuellen Form zu einer echten Investitions-, Innovations- und Wachstumsbremse geworden und damit ein klarer Fall von Steuergeldverschwendung!

Gerade beim Thema Bürokratie steckt der Teufel häufig im Detail

Für besonderen Ärger sorgt Bürokratie, wenn seit Jahrzehnten funktionierende Abläufe oder bestehende Bauwerke plötzlich verändert werden müssen, weil es die Verwaltung an der einen oder anderen Stelle plötzlich besonders genau nimmt.

Ein aktuelles Beispiel (S. 30): Ein Drei-Meter-Sprungturm in einem Freibad im hessischen Biedenkopf. Dieser muss nach 30 Jahren reibungslosen Funktionierens und ohne besondere Vorkommnisse nun vollständig abgerissen werden. Der Grund: Ein städtisches Gutachten hat im Jahr 2023 festgestellt, dass das Becken nur 3,45 Meter Tiefe misst – und damit fünf cm weniger als für einen Drei-Meter-Sprungturm vorgeschrieben!

Die Schlussfolgerung ist eindeutig: Es muss Bürokratie abgebaut werden! Denn Bürokratieabbau bedeutet auch die Eindämmung von Steuergeldverschwendung. Durch konsequente Reduktion bürokratischer Lasten können für Bürger, für Unternehmen, aber auch für die Verwaltung jährlich Milliarden Euro gespart werden.

Was wurde und wird getan, um Bürokratielasten abzubauen?

(I) Die Bundesebene

Sowohl auf gesetzlicher als auch auf institutioneller Ebene sind schon viele Versuche unternommen worden, um Bürokratie abzubauen. Für die vergangenen zehn Jahre sind z. B. die Bürokratieentlastungsgesetze I bis III zu nennen, die Planungsbeschleunigungsgesetze I bis III, das Investitionsbeschleunigungsgesetz sowie das LNG-Beschleunigungsgesetz.

Allerdings sind die Wirkungen insbesondere der Beschleunigungsgesetze häufig nur partiell und auf bestimmte Bereiche beschränkt. Und die Entlastungen, die durch die Bürokratieentlastungsgesetze herbeigeführt wurden, sind nach Schätzungen der

Stiftung Marktwirtschaft durch zwischenzeitlich neu geschaffene Regelungen längst überkompensiert worden.

Nicht zuletzt diese Tatsache hat die Ampel-Regierung dazu veranlasst, unter Federführung des Bundesjustizministeriums (BMJ) ein **viertes Bürokratienteilastungsgesetz** (BEG IV) anzugehen. Dafür wurde erstmals im Vorfeld sehr öffentlichkeitswirksam eine breite Verbändeabfrage durchgeführt. Von Januar bis März 2023 haben 57 Verbände insgesamt 442 Vorschläge über ein eigens dafür eingerichtetes Online-Tool eingereicht.

Einige Bestandteile des BEG IV

- Verkürzung von **Aufbewahrungsfristen**
- Teilabschaffung von **Hotelmeldepflichten**
- Vereinfachung von **Schriftformerfordernissen**
- **Digitale Abfertigung von Fluggästen an Flughäfen**



Diese Vorschläge wurden vorsortiert, so dass schließlich 115 davon von den Ministerien umgesetzt werden und 61 Vorschläge einer weiteren Untersuchung unterzogen werden sollen. 210 Vorschläge werden nicht aufgegriffen bzw. umgesetzt, weil sie bereits umgesetzt wurden oder weil die Bundesebene für die Umsetzung des Vorschlags nicht zuständig ist. Bei den restlichen Vorschlägen handelt es sich eher um methodische Ansätze, die zur Weiterentwicklung von Werkzeugen und Methoden der besseren Rechtsetzung genutzt werden sollen.

Für die Bürger, die Wirtschaft und die Verwaltung soll das BEG IV jährliche Entlastungen von mehr als einer Mrd. Euro bringen. Allein die Wirtschaft soll um 944 Mio. Euro jährlich entlastet werden. Wäre da nicht die EU-Ebene. Denn durch die in Kraft getretene Corporate Sustainability

»Bürokratie ist eine Hydra: Schlägt man ihr einen Kopf ab, wachsen sofort zwei neue nach.«

Reporting Directive (CSRD, i. e. Nachhaltigkeitsberichterstattung) werden laut Entwurf (Stand: Mai 2024) den Unternehmen durch Berichtspflichten Kosten von jährlich 1,4 Mrd. Euro entstehen. Damit verpufft die Entlastungswirkung des BEG IV im Handumdrehen!

Zwar will das Bundesjustizministerium die CSRD mit dem schon in Deutschland bestehenden Lieferkettengesetz verzahnen, damit die betroffenen Unternehmen nicht zwei inhaltsgleiche Berichte mit unterschiedlichen Standards erstellen müssen. Doch dies ist angesichts der Belastung nur ein kleiner Trost. Zumal an dieser Stelle auch in Rechnung gestellt werden muss, dass vom deutschen Lieferkettengesetz und seinen Pflichten de facto viel mehr Unternehmen in ihrer Funktion als Kunden bzw. Lieferanten (indirekt) betroffen sind, als de jure ausdrücklich intendiert.

Darüber hinaus wurde per Verordnung im Jahr 2015 die **„One in, one out“-Regel** eingeführt. Für jede neue bürokratische Last muss also eine gleichwertige bürokratische Last abgebaut werden. Allerdings werden aktuell nur einige Belastungen der Wirtschaft berücksichtigt. Nicht berücksichtigt werden die EU-Ebene sowie der Einmal- und Erfüllungsaufwand für Bürger und die Verwaltung. Die Effektivität der „One in, one out“-Regel, den Erfüllungsaufwand in Deutschland nachhaltig zu begrenzen, ist vor diesem Hintergrund also eher fragwürdig.

Anhand des Mindestlohngesetzes macht eine Analyse der Stiftung Marktwirtschaft exemplarisch deutlich, wie bürokratische Folgekosten erlassener Gesetze an einer

Ausnahmen von der „One in, one out“-Regel



- 1:1-Umsetzung von EU-Vorgaben, internationalen Verträgen, Rechtsprechungen des BVerfG und EuGH
- Vorhaben mit zeitlich begrenzter Wirkung von maximal einem Jahr
- Vorhaben zur Abwehr erheblicher Gefahren
- Entstehender einmaliger Erfüllungsaufwand

Stelle auf nicht nachvollziehbare Weise einfach nicht berücksichtigt werden – an anderer Stelle aber dann doch! Sollte sich der Erfüllungsaufwand von Unternehmen infolge einer Mindestloohnerhöhung durch eine erlassene Gesetzesänderung ergeben, dann werden diese Kosten im Rahmen der „One in, one out“-Regel berücksichtigt. Sollten sich die Folgekosten jedoch aufgrund eines Beschlusses der Mindestlohnkommission zur Erhöhung des Mindestlohns ergeben, werden sie wiederum nicht berücksichtigt.

Auch hinsichtlich der **Digitalisierung**, v. a. der Digitalisierung der Verwaltung, ist Deutschland nicht wesentlich vorangeschritten, sowohl was den Ausbau der notwendigen Infrastruktur als auch die Nutzung von E-Government-Angeboten durch die Bürger angeht.

Schillerndes Beispiel für das Versagen ist das **gescheiterte Onlinezugangsgesetz (OZG)**. Ursprünglich sollten bis Ende 2022 alle 575 Verwaltungsleistungen in Deutschland flächendeckend und nutzerfreundlich digital angeboten werden. Das Ergebnis (Stand: August 2024!): bundesweit sind es nur 156!


Aufgrund des Scheiterns hat die Ampel-Koalition das OZG-Änderungsgesetz, also ein OZG 2.0, auf den Weg gebracht. Wesentliche Änderungen sind zum einen die Fristverlängerung um weitere fünf Jahre, bis die flächendeckende Digitalisierung von Verwaltungsleistungen vollzogen sein soll, sowie zum anderen die Kompetenzerweiterung des Bundes in einigen zentralen Punkten – etwa die Definition von Schnittstellen, von Architekturprinzipien und von technischen Basiskomponenten.

Bundesland	(flächendeckende) OZG-Leistungen	OZG-Leistungen in mind. einer Kommune	Anteile in %
Hamburg	270	-	47,0
Bayern	260	112	45,2
Hessen	241	106	41,9
Berlin	218	-	37,9
Thüringen	216	57	37,6
M-Vorpommern	213	63	37,0
S-Holstein	196	80	34,1
Bremen	195	34	33,9
Rheinland-Pfalz	192	100	33,4
Sachsen-Anhalt	192	63	33,4
Sachsen	191	72	33,2
B-Württemberg	191	122	33,2
N-Westfalen	188	271	32,7
Niedersachsen	187	144	32,5
Saarland	180	4	31,3
Brandenburg	176	76	30,6



Abbildung 6: Umsetzungsstand der OZG-Leistungen in den Ländern

Quelle: Eigene Darstellung nach Bundesministerium des Innern und für Heimat (2024): Dashboard Digitale Verwaltung. Online verfügbar unter <https://dashboard.digitale-verwaltung.de/>.



Die Gründe des OZG-Scheiterns sind vielzählig:

- **Fragmentierte Zuständigkeiten und Silo-Denken**
- **Unklare Kompetenzverteilung**
- **Uneindeutige Verantwortlichkeiten**
- **Fehlen einer geeigneten und grundsätzlichen Digitalisierungs-Governance**

Allerdings ist nicht zu erkennen, dass das Grundproblem des OZG 1.0, also die fehlende Systematik und Strategie, mit dem OZG 2.0 tatsächlich ausgeräumt wird. Immerhin soll es nun regelmäßige Evaluationszyklen zum Umsetzungsstand geben, sodass zeitnah nachgesteuert werden kann.

Institutionell ist die Schaffung des **Nationalen Normenkontrollrats (NKR)** der wesentliche Meilenstein. Im Rahmen der Verwaltungsdigitalisierung sind v. a. der **IT-Planungsrat** und die seit 2020 bestehende FITKO (Föderale IT-Kooperation) zentral. Der IT-Planungsrat koordiniert die Tätigkeiten von Bund und Ländern im IT-Bereich. Er setzt sich aus dem IT-Beauftragten der Bundesregierung und den jeweiligen Beauftragten der Bundesländer für IT zusammen, besteht also aus 17 ordentlichen Mitgliedern, die von Vertretern der drei kommunalen Spitzenverbände sowie des Beauftragten für den Datenschutz und die Informationssicherheit beraten werden. Flankiert wird der Rat von der sogenannten FITKO. Sie unterstützt den IT-Planungsrat organisatorisch und fachlich.

Nicht zu vergessen ist auch das Projekt „**IT-Konsolidierung Bund**“, das wir bereits im Schwarzbuch 2021/2022 erwähnt hatten. Explodierende Kosten und massive Verzögerungen bei der Umsetzung zeigen, dass die Digitalisierung der Bundesverwaltung eine komplexe und komplizierte Aufgabe ist.

(2) Die Landesebene

Auch die Länder versuchen im Rahmen ihrer Möglichkeiten und Kompetenzen, ihren Teil zum Bürokratieabbau sowohl auf gesetzlicher als auch auf institutioneller Ebene beizutragen. So verfügen 15 Bundesländer über sogenannte Mittelstandsgesetze bzw. -richtlinien, die auf die Reduktion bürokratischer Lasten für kleine und mittlere Unternehmen zielen. Zudem werden in einigen Bundesländern regelmäßig und systematisch Bürokratiekosten nach dem Standardkosten-Modell, das auch für die Ermittlung der Bürokratiekosten auf Bundesebene maßgeblich ist, erhoben.

Baden-Württemberg, Bayern, Sachsen und Thüringen verfügen über Gremien, die mit dem NKR vergleichbar sind und daher als „Schwestergremien“ bezeichnet werden können. Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen verfügen wiederum über sogenannte Clearing-Stellen, die ähnlichen Zwecken dienen.

Gut gemeint, aber schlecht gemacht

Dass Umwelt- und Naturschutz im Bund und in den Ländern nicht ohne viel Bürokratie geht, ist hinlänglich bekannt. **Ein aktuelles Beispiel (S. 146): der Berliner Reparaturbonus.** Damit sollen Berliner unterstützt werden, die sich dafür entscheiden, ihr defektes Elektro-Gerät nicht direkt zu entsorgen, sondern reparieren zu lassen. Sie bekommen einen Teil der Reparaturkosten erstattet. Dafür werden im Berliner Doppelhaushalt 2024/2025 insgesamt 2,5 Mio. Euro an Steuergeld bereitgestellt. Ein externer Dienstleister soll mit der Abwicklung des Prozesses, der vollelektronischen Antragstellung und der Auszahlung betraut werden, um die Berliner Verwaltung nicht zu überlasten.

Selbst die Berliner Umweltstaatssekretärin erwartet hohe Verwaltungskosten. Sie stehen unserer Ansicht nach einem überschaubaren Nutzen gegenüber.



BdSt-Forderungen für einen konsequenten Bürokratieabbau



Einführung einer gesetzlichen Bürokratiebremse

Eine umfassende und nachhaltige Strategie zum Bürokratieabbau ist nötig, um Steuergelder sparsam und effizient zu nutzen und die Standortattraktivität Deutschlands zu erhöhen. Die aktuelle „One in, one out“-Regel reicht nicht aus. Es sollte eine umfassendere Bürokratiebremse gesetzlich verankert werden, die auch den Verwaltungsaufwand und EU-Regelungen berücksichtigt. Kern der Bürokratiebremse ist mittelfristig eine „One in, two out“-Regel, um den Bürokratieaufwuchs nicht nur zu beenden, sondern einen steten Bürokratieabbau zu gewährleisten. Zudem sollte ein evidenzbasiertes Konzept zur Nutzenmessung von Regelungen entwickelt werden.

Die Verwaltung muss konsequent digitalisiert werden, um effizienter arbeiten zu können. Dies betrifft sowohl interne Verwaltungsprozesse als auch Bürgerdienste. Wichtig ist eine moderne Registerstruktur, die alle relevanten Verwaltungsangelegenheiten für Bürger und Unternehmen an einem Ort vereint. Die dort vorhandenen Daten sollten als Grundlage dienen, um Bürger und Unternehmen von Informationspflichten zu befreien. Ziel ist die schnelle Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes und damit die flächendeckende Digitalisierung aller Verwaltungsleistungen bis Ende 2025.



Stärkung der Digitalisierung der Verwaltung und des Verwaltungshandelns

Die Digitalisierung der Verwaltung ist ein zentraler Bestandteil des Bürokratieabbaus. Durch die Digitalisierung können Verwaltungsprozesse effizienter gestaltet werden, was zu einer Reduzierung des Verwaltungsaufwands führt. Die Digitalisierung ermöglicht auch eine bessere Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Verwaltungsebenen und Akteuren. Dies ist wichtig, um die Bürokratielasten zu reduzieren und die Qualität der Verwaltungsleistungen zu verbessern.



Vereinfachung des Steuerrechts

Ein einfacheres Steuerrecht reduziert den bürokratischen Aufwand. Pauschalierungen, Bagatelld Grenzen und einheitliche Fristen sollten verstärkt genutzt werden. Die vorausgefüllte Steuererklärung sollte weiterentwickelt werden, um den Aufwand für Bürger und Unternehmen zu minimieren.

Nationale Gesetze sollten nicht über die Anforderungen von EU-Vorschriften hinausgehen. Deutschland muss sich verstärkt für Bürokratieabbau auf europäischer Ebene einsetzen.



Reduzierung von Doppelregulierung und Gold-Plating

Die Reduzierung von Doppelregulierung und Gold-Plating ist ein wichtiger Schritt zum Bürokratieabbau. Durch die Harmonisierung von Vorschriften und die Vermeidung von überflüssigen Regelungen kann der bürokratische Aufwand erheblich gesenkt werden. Dies ist besonders wichtig für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und die Lebensqualität der Bürger.



Intensivierung der Zusammenarbeit aller Ebenen

Der Bürokratieabbau erfordert die Zusammenarbeit aller Verwaltungsebenen und Akteure, denn eine Koordination und Beteiligung aller Betroffenen ist notwendig, um unnötige Bürokratie frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden. Dazu gehören auch Praxis- und Digitalchecks, um eine umfangreiche und effektive Gesetzesfolgenabschätzung zu gewährleisten. So können drohende, aber unnötige Bürokratielasten früh erkannt und vermieden werden.

Die Intensivierung der Zusammenarbeit aller Ebenen ist ein zentraler Bestandteil des Bürokratieabbaus. Durch die enge Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Kommunen können Synergien genutzt und Doppelstrukturen abgebaut werden. Dies ist wichtig, um die Qualität der Verwaltungsleistungen zu verbessern und den bürokratischen Aufwand zu reduzieren.

Forderungen des BdSt

Die Last der Bürokratie ist als Problem zwar erkannt, aber längst nicht gebannt. Trotz aller Vorstöße waren politische Akteure bisher nicht in der Lage, nachhaltige Lösungen zu finden, die eine dauerhafte Bürokratiebremse implementieren konnten. Ohne einen solchen systematischen Ansatz, der ein grundsätzliches Umdenken in der Verwaltungskultur Deutschlands erfordert, ist das nicht zu machen. Dann wird es weiterhin ein stetiges Auf und Ab der Bürokratielasten geben, das am Ende zu keiner Netto-Entlastung führt und die Steuergeldverschwendung als das Versickern von Steuergeld im bürokratischen Apparat fortführt.

»Eine systematische und nachhaltige Strategie zum Bürokratieabbau ist nötig, um den wirtschaftlichen und sparsamen Einsatz von Steuergeld zu gewährleisten.«

Fazit: Konsequenter Bürokratieabbau

Der aktuelle Zustand der Bürokratie in Deutschland ist alarmierend. Die stetig wachsenden bürokratischen Lasten und die unzureichende Digitalisierung der Verwaltungsprozesse sind zentrale Herausforderungen, die es dringend zu bewältigen gilt. Trotz zahlreicher Initiativen und Gesetze zur Bürokratieentlastung bleibt die tatsächliche Netto-Entlastung aus, da neue Regelungen oft schneller entstehen, als alte abgebaut werden.

Es ist daher unumgänglich, eine systematische und nachhaltige Strategie zum Bürokratieabbau zu entwickeln. Dies beinhaltet die Einführung einer gesetzlichen

Bürokratiebremse, die konsequente Digitalisierung der Verwaltung, die Reduktion von Doppelregulierungen und Gold-Plating sowie die Förderung von Transparenz und Effizienz in Verwaltungsprozessen. Eine engere Zusammenarbeit zwischen den Verwaltungsebenen und die Einbeziehung der Bürger in den Bürokratieabbauprozess sind ebenfalls essenziell.

Nur durch einen entschlossenen und koordinierten Bürokratieabbau kann Deutschland die notwendigen Voraussetzungen schaffen, um den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts wie Klimawandel, Digitalisierung und demografischer Wandel erfolgreich zu begegnen. Dies wird nicht nur die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit steigern, sondern auch das Vertrauen der Bürger in den Rechtsstaat und die Demokratie stärken. Bürokratieabbau ist somit nicht nur eine Frage der Effizienz und des wirtschaftlichen und sparsamen Einsatzes von Steuergeld, sondern auch der Gerechtigkeit und Zukunftsfähigkeit unseres Landes.



Foto: denisismaglov

Ruhiger Acker wird vor Lärm geschützt

Aktionsplan kostet Geld
und Personalressourcen.



Foto: Andrea Diefeld

Für einen unbewohnten Acker muss Nörvenich einen Lärmaktionsplan aufstellen.

Die Gemeinde Nörvenich im Kreis Düren muss Lärmschutz für Äcker und Getreidefelder planen. Das bindet personelle Ressourcen und kostet Steuergeld. Obwohl im Umfeld der ländlichen Flächen keine Menschen von Lärm betroffen sind, sehen neue Vorschriften der EU keine Ausnahme vor.

Nörvenich (NRW). Das Ziel eines Lärmaktionsplans ist es, die Belastung durch Umgebungslärm langfristig zu senken. Dazu wird in Zusammenarbeit mit der Öffentlichkeit ein Maßnahmenkatalog erstellt.

Der Bau einer Ortsumgehung für Düren ist nun der Grund dafür, dass die Gemeinde Nörvenich erstmals einen Lärmaktionsplan aufstellen muss, denn ein kleiner Teil der Ortsumgehung verläuft über das Gemeindegebiet Nörvenichs. Links und rechts der neuen Straße liegen allerdings ausschließlich Felder. Ganz konkret handelt es sich um 1,1 qkm unbewohnte landwirtschaftliche Fläche.

Um diesen Lärmaktionsplan für Nörvenich aufzustellen, seien Mitarbeiter der Gemeinde gut ein Dreivierteljahr beschäftigt, so die Gemeinde Nörvenich. Zudem müs-

sen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich eigentlich um den Bau von Wohnraum und von dringend benötigten Unterkünften für Geflüchtete kümmern, teilweise für die Erstellung des Lärmaktionsplans abgezogen werden. Dafür würden nach Angaben der Gemeinde Kosten von gut 6.000 Euro entstehen. Alle fünf Jahre muss der Lärmaktionsplan überarbeitet werden.

Der Bürgermeister von Nörvenich fragt sich, wie er seinen Bürgerinnen und Bürgern vermitteln soll, dass er ein Stück Acker ohne Besiedelung mit einem Lärmaktionsplan vor Lärm schützen muss, während andere Gemeindegebiete mit großer Lärmbelastung nicht berücksichtigt werden. In Nörvenich ist es nämlich durchaus nicht überall ruhig und beschaulich: Die Gemeinde ist die Heimat eines taktischen Luftwaffengeschwaders. Dort fliegen Kampfflugzeuge vom Typ Eurofighter und Tornado und verursachen dabei erheblichen Lärm. Der militärische Flugbetrieb sei jedoch von den Lärmschutzvorschriften ausgenommen, so die Gemeinde Nörvenich. Der Fluglärm des Fliegerhorsts Nörvenich sei weder Bestandteil der Lärmkartierung noch des Lärmaktionsplans. Zu-

6.000
und
Personalressourcen
vergeudet



ständig seien hier militärische Stellen, erklärte das Umweltministerium.

Um auf die besondere Situation in Nörvenich hinzuweisen, wandte sich der Bürgermeister hilfeschend an den Kreis Düren und das Umweltministerium NRW. Doch sowohl der Kreis als auch das Umweltministerium zeigten sich unnachgiebig. Für Nörvenich und andere Kommunen mit geringer Lärmbetroffenheit könne es keine Ausnahmeregelung geben, so der Kreis Düren.

Das NRW-Umweltministerium verwies zur Erklärung auf ein Urteil des europäischen

Gerichtshofs aus dem Jahr 2022. Demnach sind Lärmaktionspläne überall dort aufzustellen, wo Lärm kartiert ist, unabhängig von der Anzahl der betroffenen Menschen, Flächen oder Gebäude. Das Ziel der Lärmaktionspläne bestünde nämlich auch darin, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Sollten die Lärmaktionspläne nicht fristgerecht oder entsprechend der Mindestanforderungen der EU aufgestellt werden, sei mit der Einleitung eines Klageverfahrens durch die EU-Kommission zu rechnen, so das Umweltministerium weiter.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Knappe Personalressourcen werden für einen aufwendigen Lärmaktionsplan verschwendet, der an dieser Stelle niemandem nützt. Die zuständigen Politiker sollten sich dafür einsetzen, dass diese unsinnige Regelung der EU gestrichen wird.



Andrea Defeld
defeld@steuerzahler-nrw.de

Wenn ein Zebrastreifen plötzlich für Furore sorgt

13 Jahre lang bot der Zebrastreifen in der Eberbacher Stadtmitte den Bürgern die Möglichkeit zur Überquerung der Brückenstraße. Doch Mitte November 2023 stellte sich bei einer Verkehrsschau plötzlich heraus, dass sich der Überweg zu nah an einer Bushaltestelle befindet. Die Folge: Sperrung des Zebrastreifens mit anschließender Entfernung. Kostenpunkt: rd. 3.000 Euro.

Eberbach (BW). Einen solchen Rummel wie Ende vergangenen Jahres hat das 15.000-Einwohner-Städtchen Eberbach,

30 km östlich von Heidelberg, selten erlebt. Plötzlich gaben sich Fernseh- und Zeitungsjournalisten die Klinke in die Hand. Der Grund: ein Zebrastreifen in der Stadtmitte, genauer gesagt in der Brückenstraße.

Bei einer Verkehrsschau war nämlich festgestellt worden, dass ein Fußgängerüberweg an einer solchen Stelle nie hätte errichtet werden dürfen: „Der betreffende Fußgängerüberweg liegt in Fahrtrichtung vor einer Haltestelle und der Bus hält auf der Fahrbahn. Dadurch kommt es zu einer Sichtbehinderung, da querende Fußgänger bei haltendem Bus vom Gegenverkehr nicht



Corpus Delicti – der Zebrastreifen in Eberbach war falsch platziert.

rechtzeitig erkannt werden bzw. unvermittelt hinter einem haltenden Bus auf die Fahrbahn treten. Dies stellt eine Gefährdung der Fußgänger dar. Aus diesem Grund wurde der Fußgängerüberweg gesperrt“, hieß es auf Anfrage des Bundes der Steuerzahler Baden-Württemberg aus dem Eberbacher Rathaus.

Die Stadt fackelte also nicht lange. Ab Mitte November 2023 verhinderten von heute auf morgen breite Warnbaken die Überquerung des Zebrastreifens – und in der ersten Dezemberwoche war er dank angeordneter Fräsarbeiten dann Geschichte. Die Kosten für seine Entfernung beliefen sich laut Stadtverwaltung auf 2.500 bis 3.000 Euro.

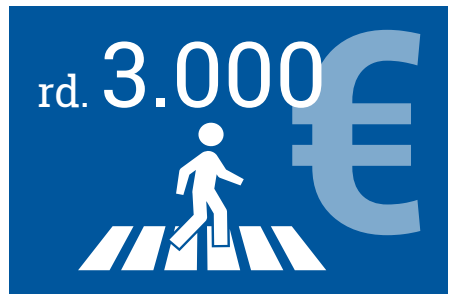
Bleibt noch die Frage, weshalb der Zebrastreifen überhaupt an einer solchen Stelle angelegt wurde, an der er gar nicht hätte sein dürfen. „Die damaligen Verantwortlichen gingen wohl davon aus, dass alle geltenden technischen Regelwerke vom beauftragten Fachplaner eingehalten wurden“, gab die Kommune auf BdSt-Anfrage bekannt. Weil dem letztlich allerdings nicht so war, mussten jetzt knapp 3.000 Euro Steuergeld erhalten. Und die Stadt Eberbach wurde für ein paar Tage zu einem Hotspot der medialen Berichterstattung.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

13 Jahre lang wurde der Zebrastreifen von den Eberbachern rege zur Überquerung der Fahrbahn in der Ortsmitte genutzt, ohne als Gefahrenquelle wahrgenommen worden zu sein. Nachdem der Fehler aufgefallen war, hatte die Stadt keine andere Möglichkeit, als den Fußgängerüberweg zu entfernen, da sie sonst gegen geltende Vorschriften verstoßen hätte. Die Steuerzahler fragen sich, wie eng Vorschriften im Nachhinein anzuwenden sind, wenn ein solcher Fehler über einen so langen Zeitraum niemanden aufgefallen ist.



Daniel Bilaniuk
presse@steuerzahler-bw.de



Fünf Zentimeter zu wenig: Sprungturm muss abgerissen werden

Im Biedenkopfer Freibad fiel nach 30 Jahren bei einer Untersuchung auf, dass im Becken für den Drei-Meter-Turm fünf cm Tiefe fehlen. Da die Stadt bei möglichen Unfällen haftet, muss deshalb nun der Sprungturm ersatzlos abgerissen werden – obwohl trotz zu geringer Wassertiefe jahrzehntelang kein Unfall passierte und niemand den Mangel bemerkte.

Biedenkopf (HE). Der im hessisch-westfälischen Grenzgebiet gelegene Luftkurort Biedenkopf ist durch seine vielen Fachwerkhäuser und das gut erhaltene Landgrafenschloss aus dem 15. Jahrhundert bekannt. In jüngerer Vergangenheit ist jedoch ein anderes Bauwerk in aller Munde: die Sprunganlage des städtischen Freibads. Das 1954 eröffnete Lahnauenbad bietet drei beheizte Becken und eine große Rutsche. Bei der grundhaften Sanierung im Jahr 1993 wurde u. a. eine Sprunganlage mit einem Ein- und einem Drei-Meter-Turm gebaut. In das Becken vor den Sprungtürmen wurde eine

Edelstahlwanne eingesetzt. Dabei verlor das Becken vermutlich entscheidende cm an Wassertiefe, denn seitdem ist es 3,45 m tief. Dies ist erst nach 30 Jahren aufgefallen, denn im Jahr 2023 gab die Stadt ein Gutachten in Auftrag, bei dem die Aufsichtssituation des Freibads überprüft wurde. Dabei stellte der Gutachter zufällig fest, dass das Sprungbecken statt der vorgeschriebenen 3,50 m nur 3,45 m tief ist und dass die beiden Sprungtürme zu nah beieinanderstehen. Auch das Gelände des Turms entspricht nicht den Vorgaben, denn die aktuellen Richtlinien des Koordinierungskreises Bäder (KOK-Richtlinien) geben vor, dass die Wassertiefe bei einer Drei-Meter-Plattform mindestens bei 3,50 m liegen muss. Der Drei-Meter-Turm musste daher im Mai 2023 umgehend geschlossen werden, denn sollte ein Unfall passieren, würde die Stadt haften. Einen Toleranzbereich für minimale Normabweichungen gibt es nicht.

Um den Sprungturm zu erhalten, hat die Stadt Alternativen geprüft, etwa das Be-



Foto: Moritz Venner



Eingeschränkter Badespaß: Weil nach mehr als 30 Jahren auffiel, dass das Becken darunter nicht die vorgeschriebene Tiefe hat, muss der Drei-Meter-Turm im Biedenkopfer Lahnauenbad abgerissen werden.

cken tiefer zu legen oder den Beckenrand zu erhöhen. Allerdings haben sich die Verantwortlichen aus Kostengründen gegen diese Lösungen entschieden. Deshalb soll der Turm noch vor der Badesaison 2025 demontiert werden. Die Kosten dafür wurden vorab auf 1.500 bis 2.000 Euro geschätzt.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Dieser Fall klingt nach typisch deutscher Genauigkeit: Seit mehr als 30 Jahren steht dieser Sprungturm und niemand hat jemals

die fehlenden fünf cm vermisst. Zwar ist verständlich, dass Biedenkopf den Turm nun demontiert, weil die Haftungsrisiken zu hoch sind. Dennoch stellt sich die Frage, ob die Vorschriften so unflexibel sein müssen, dass selbst minimale Abweichungen unmöglich sind. Weil die Vorschriften keine Toleranz zulassen, müssen die Badegäste in Biedenkopf künftig auf das Springen aus drei m Höhe verzichten.



Eva Kugler
kugler@steuerzahler-hessen.de

Teure kommunale Lastenrad-Förderung

Seit dem Jahr 2023 fördert die Stadt Braunschweig die private Anschaffung von Lastenrädern. 50.000 Euro jährlich stehen hierfür bereit. Doch als wäre die Verausgabung von Steuergeld für die Anschaffung privater Zweiräder, von der vor allem Gutverdiener profitieren, nicht fragwürdig genug, verschlingt die dahinterstehende Förderbürokratie jedes Jahr noch einmal die gleiche Summe.

Braunschweig (NI). Lastenräder erfreuen sich seit Jahren wachsender Beliebtheit. Nach Angaben der Fahrradindustrie wurden in Deutschland allein im Jahr 2023 ca. 235.300 Lastenräder verkauft, was einem Marktanteil von knapp sechs Prozent entsprach. Das ist nicht verwunderlich, sind sie doch hervorragend geeignet, um den Einkauf nach Hause oder die Kinder in die Kita zu fahren. Doch ist das Grund genug, die private Anschaffung von Lastenrädern mit Steuergeld zu fördern?

Vielerorts hält die Politik eine finanzielle Unterstützung von Lastenrad-Interessenten jedenfalls für angezeigt. So auch in Braunschweig: Seit dem Jahr 2023 können Privatpersonen für den Erwerb eines Lastenfahr-

rads einen Zuschuss von bis zu 1.000 Euro erhalten. Auch Fahrradanhänger werden bezuschusst – dafür spendiert die Stadt immerhin bis zu 250 Euro. Insgesamt stehen im Rahmen des Förderprogramms 50.000 Euro zur Verfügung. Erklärtes Ziel der Förderung ist es, „das Mobilitätsverhalten im Sinne des Klimaschutzes zu verändern“.

Erkenntnisse über das individuelle Nutzerverhalten der Begünstigten, die Rückschlüsse auf den Erfolg des Förderprogramms zulassen würden, lagen der Stadt auf Nachfrage nicht vor. Stattdessen verwies sie mit Blick auf die Erfolgsmessung auf eine „zurzeit noch steigende Nachfrage des Förderprogramms“ sowie eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen, bei der 13 Prozent der befragten Lastenradbesitzer angaben, mit dem Kauf ein Auto ersetzt zu haben.

Mit gerade dieser Bundesstudie die Braunschweiger Lastenrad-Förderung rechtfertigen zu wollen, scheint mutig, denn hinsichtlich staatlich finanzierter Kaufprämien hält sie eindrucksvolle Ergebnisse bereit: So gaben 77 Prozent der befragten Lastenrad-Besitzer, die bei der Anschaffung von einer Prämie wie in Braunschweig profitiert hatten, an, dass sie sich auch ohne Kauf-



Lastenräder haben sich längst etabliert. Eine Förderung aus Steuermitteln, die zudem unverhältnismäßig hohe Verwaltungsaufwendungen erfordert, ist daher nicht zu rechtfertigen.

prämie ein Lastenrad hätten leisten können und dies auch getan hätten. Weiter zeigt die Studie: Vor allem Besserverdiener scheinen Lastenräder zu besitzen. Und: Je höher das Einkommen, desto größer der Anteil derer, die bei der Anschaffung eine Kaufprämie in Anspruch genommen haben. Chapeau! Besser kann man das Mitnahmeverhalten nicht förderbedürftiger Personen kaum dokumentieren. Vor diesem Hintergrund dürfte die von der Braunschweiger Verwaltung ins Feld geführte „steigende Nachfrage des Förderprogramms“ wohl als geeignetes Erfolgskriterium ausscheiden.

Negativ hervorzuheben sind auch die Verwaltungskosten des Braunschweiger Förderprogramms. Schließlich muss jeder Förderantrag geprüft, Kaufbelege ggf. nachgefordert und eine Mehrfachförderung der Begünstigten ausgeschlossen werden. Auf wiederholte Nachfrage räumte die Stadt ein, dass sich die administrativen Kosten ihres Lastenrad-Förderprogramms auf rd. 48.000 Euro pro Jahr belaufen. Das heißt: Für jeden Lastenrad-Förder-Euro fließt ein zusätzlicher Verwaltungs-Euro. Ein großes Missverhältnis von Kosten und Nutzen!

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Das Braunschweiger Beispiel steht stellvertretend für eine Vielzahl kleinteiliger kommunaler Förderprogramme. Auch eine im Volumen überschaubare kommunale Förderung muss sich an den Grundsätzen von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit messen lassen. Wenn Förderziele nicht nachweislich erreicht werden und/oder die Verwaltungskosten der Förderbürokratie ausarten, sind die Programme schlicht zu beenden!



Jan Vermöhlen

vermoehlen@steuerzahler-nub.de

ALTERNATIVE INVESTITION

Die fast **100.000 Euro** jährlich könnten zusätzlich in den Ausbau der Braunschweiger Fahrradinfrastruktur fließen. Statt weniger Auserwählter würden dauerhaft alle Radfahrer davon profitieren.

Teure Vorschrift schlägt preiswerten Pragmatismus

Eigeninitiative nicht erwünscht: Die Gemeinde Wachtberg baute einen provisorischen Fußweg für 300 Euro, um die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen. Doch der Landesbetrieb Straßenbau NRW sperrte den Weg, weil die Gemeinde Wachtberg geltende Vorschriften missachtet hätte.

Wachtberg (NRW). Der dörfliche Wirtschaftsweg „Klein-Villip“ in Wachtberg endet an einer Landstraße. Weiter geht es auf dem Feldweg schräg gegenüber. Um zu diesem Anschlussweg zu gelangen, müssen Fußgänger und Radfahrer gut 70 m auf der Fahrbahn der L123 zurücklegen – nicht ungefährlich, denn die vorbeirauschenden Autos dürfen dort bis zu Tempo 100 km/h fahren. Gefahr erkannt, Gefahr gebannt: Für schlanke 300 Euro (ohne Personalkosten) legte die Gemeinde Wachtberg am Ackerrand einen Schotterweg an, damit die Fußgänger einen Sicherheitsabstand zur Straße haben.

Doch diese Eigeninitiative der Gemeinde war nicht erwünscht. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW (kurz: Straßen.NRW) sperrte diesen Weg kurzerhand, denn der Schotterweg befindet sich auf einem landeseigenen Grundstück, womit der Landesbetrieb Straßenbau verkehrssicherungspflichtig ist. Auch Straßen.NRW müsse sich an die Vorgaben halten, und die Art der baulichen Umsetzung des Schotterwegs sei weit entfernt von den Sicherheitsanforderungen im Bereich einer Landesstraße, so Straßen.NRW. Mit Nutzung des Schotterwegs würden Benutzer gezwungen, die Fahrbahn der L123 zu betreten und zu queren: „Wir können hier die Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger, die die Straße queren wollen, nicht gewährleisten und mussten daher die Benutzung

des Schotterweges unterbinden“, führte die Behörde weiter aus.

Zur Erinnerung: Ohne (!) Schotterweg mussten die Bürger auch über die Fahrbahn der L123 gehen – sie also queren –, dann aber noch gefährlich nah am Fahrbahnrand oder auf der Fahrbahn entlanglaufen!

Straßen.NRW erklärte: Es sei Aufgabe der Gemeinde, Straßen.NRW zu informieren, wenn die Herstellung eines Gehwegs notwendig sei. Jetzt, wo der Landesbetrieb Straßenbau die Problematik kenne, unterstütze er die Idee der Gemeinde Wachtberg, durch einen Gehweg für mehr Sicherheit zu sorgen. Ein weiterer Kritikpunkt von Straßen.NRW war, dass der Schotterweg im Entwässerungsgraben der L123 angelegt sei und deshalb im Lauf der Zeit fortgespült werde.

Ist nun eine schnelle Lösung in Sicht? Ja, so der Landesbetrieb Straßenbau. Für eine provisorische Lösung muss die Gemeinde Wachtberg den Schotterweg um rd. 15 m verlängern, damit er exakt auf Höhe der gegenüberliegenden Einmündung endet. Außerdem seien von der Straßenverkehrsbehörde die Warnschilder „Achtung Fußgänger“ und „Überholverbot“ sowie eine



Foto: Andrea Defeld

Der einfache Schotterweg in Wachtberg entspricht nicht den Vorschriften des Landes NRW.

Fußgängerfurt auf der Straße angeordnet. Die Kosten für diese Übergangslösung habe die Gemeinde Wachtberg zu tragen.

Langfristig müsse sie jedoch die Planung und den Bau einer richtlinienkonformen Nebenanlage (beidseitiger Rad-/Gehweg) mit Querungshilfe in der Mitte der Fahrbahn vorantreiben, so Straßen.NRW weiter. Dies wird laut der Gemeinde Wachtberg vom Land Nordrhein-Westfalen finanziert. Die voraussichtlichen Kosten kalkuliert Straßen.NRW so: „Für den Bau beidseitiger Nebenanlagen und einer Querungshilfe lagen die Kosten bei vergleichbaren Projekten in der

Vergangenheit im niedrigen sechsstelligen Bereich (100.000–200.000 Euro).“

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Ganz schön viel Schotter für einen beidseitigen Weg, damit Vorgaben erfüllt werden. Dabei hätte den Bürgern wohl die günstigere und einfachere Lösung gereicht. Höchste Zeit zu prüfen, ob solch hohe Standards überall gelten müssen.



Andrea Defeld
defeld@steuerzahler-nrw.de

Überflüssiger Umbau – und nochmal 500.000 Euro verbuddelt

Für insgesamt rd. 500.000 Euro wurde ein jahrelang genutzter ca. 100 m langer Straßenabschnitt neu ausgebaut, um eine S-Kurve zu „begradigen“. Die teure Korrektur ist wenig nachvollziehbar und aus Steuerzahlersicht sogar unnötig, da die bisherige Strecke den fließenden Verkehr nicht behindert hat. Und: Nach dem kürzlich abgeschlossenen Umbau ist die S-Kurve trotzdem immer noch vorhanden.

Naumburg (Saale) (ST). Nach der erfolgten Sanierung 2017 erstrahlten die Straße und die Brücke an der Bundesstraße 180 zwischen Roßbach und Naumburg (Saale) in neuem Glanz. Kleiner Schönheitsfehler: Es gab eine S-Kurve, die dazu führte, dass Autofahrer dort nicht entlangbrettern konnten. Nach mehrjähriger Nutzung wurde in diesem Jahr jedoch noch einmal nachgebessert und die S-Kurve verändert. Gesamtkosten: rd. 500.000 Euro – davon rd. 400.000 Euro Baukosten, die der Bund trägt, und rd. 100.000 Euro Planungs- und Bauüberwachungskosten, die das Land aufbringen muss.

Für die Steuerzahler stellt sich allerdings die Frage, ob diese Nachbesserung nötig war, denn offensichtlich konnte der rd. 100 m lange Straßenabschnitt nach der Sanierung 2017 ohne Probleme befahren werden. Die mit der S-Kurve einhergehende Geschwindigkeitsbeschränkung war nach Auffassung von Nutzern sogar sinnvoll.

Die Straßenbaubehörde sprach auf Nachfrage des Steuerzahlerbundes von einem damals geschaffenen Provisorium, welches „ein Sicherheitsrisiko darstellt, wenn die Geschwindigkeit nicht auf unter 50 km/h reduziert wird“. Das Provisorium stellte aus Sicht der Straßenbaubehörde sogar ein „Verkehrshindernis“ dar, insbesondere habe es den Verkehrsfluss eingeschränkt. Allerdings wird auch eingeräumt, dass die Kurven dem Mindestradius der geltenden Regularien entsprachen. Die jetzt erfolgten Umbaumaßnahmen werden als nur „geringe Eingriffe“ bezeichnet, da die Maßnahme bereits bei der Planung berücksichtigt wurde, so die Straßenbaubehörde weiter.

Der ganze Vorgang hat eine fast schon kurios anmutende Vorgeschichte: Die be-



Auch nach Abschluss der Maßnahme bleibt die S-Kurve eine S-Kurve.

sondere Gestaltung der S-Kurve ist nur deshalb entstanden, weil in den Jahren 2014 bis 2016 keine Einigung mit einem Grundstückseigentümer erfolgen konnte. Der Eigentümer war nicht bereit, weder 42 qm dauerhaft noch 53 qm vorübergehend zum Bau der Straße abzugeben. Angeblich ist die Einigung wegen letztlich geringfügiger Differenzen beim Verkaufspreis gescheitert. Danach wurde der Antrag auf Enteignung gestellt.

Trotz der fachlich geprägten Auffassung der Landesstraßenbaubehörde bleibt für die Steuerzahler ein bitterer Beigeschmack. Wieso eine vollkommen intakte Straße wieder aufgerissen und grundhaft neu ausgebaut werden musste, bleibt wenig nachvollziehbar, insbesondere auch deshalb, weil sie schon jahrelang ohne Probleme befahren wurde und keine Einschränkung für den fließenden Verkehr verursachte. Der Nutzen der kürzlich abgeschlossenen Umbaumaßnahme ist auch deshalb zweifelhaft, weil: die S-Kurve blieb! Von einer Begründung kann keine Rede sein. Wieso das zuständige Infrastrukturministerium in der Presse-

mitteilung vom Mai 2024 dazu schrieb, dass „der Streckenverlauf [...] unter besonderer Berücksichtigung fahrdynamischer Aspekte begründigt worden“ sei, kann daher nicht nachvollzogen werden. Die benötigten rd. 500.000 Euro sind aus Steuerzahlersicht auch keine geringe Summe im Sinne der von der Straßenbaubehörde reklamierten „geringen Eingriffe“. Das Festhalten an der alten Planung war unnötig.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die Sinnhaftigkeit des Umbaus einer S-Kurve, die jahrelang kaum jemanden gestört hat, muss bezweifelt werden. So wurde für rd. 500.000 Euro ein intakter Straßenabschnitt unnötig umgebaut. Egal, aus welchem Steuertopf dies letztlich finanziert wird, bleibt es ein überflüssiger Aufwand mit einem zweifelhaften Ergebnis zulasten der Steuerzahler.



Ralf Seibicke
seibicke@steuerzahler-sachsen-anhalt.de

Bürokratie-Irrsinn statt „Deutschland-Tempo“

Für das Autobahnprojekt A33-Nord ist der Bau einer gut 9,5 km langen Strecke geplant. Da die vorgesehene Streckenführung teilweise in einem europäischen Naturschutzgebiet liegt, ist eine Stellungnahme der EU-Kommission notwendig. Das Problem: Diese Stellungnahme konnte bis heute nicht beantragt werden, weil die dafür notwendigen Unterlagen bereits seit mehreren Jahren auf dem innerdeutschen Dienstweg feststecken.

Osnabrück (NI). Das Projekt A33-Nord sieht den Lückenschluss zwischen der A33 und der A1 bei Osnabrück vor und wurde im Bundesverkehrswegeplan schon 2003 als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs

eingestuft. Im Oktober 2020 leitete die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als zuständige Behörde schließlich das Planfeststellungsverfahren ein. Wann und ob Autofahrer den geplanten knapp 9,5 km langen Autobahnabschnitt jemals werden befahren können, steht allerdings noch in den Sternen, denn das in Deutschland ohnehin schon bürokratische Planungs- und Genehmigungsverfahren für einen Autobahnbau wird in dem vorliegenden Fall durch zwei Besonderheiten zusätzlich kompliziert.

Weil der geplante Abschnitt durch das europäische Naturschutzgebiet „Fledermauslebensraum Wiehengebirge“ läuft, muss die EU-Kommission eine Stellung-

Fotograf: Nico Steinert



Die Lücke zwischen der A33 und der A1 bei Osnabrück soll geschlossen werden. Wann und ob das Vorhaben jemals realisiert wird, steht in den Sternen. Die A33 endet zurzeit nördlich der Anschlussstelle Osnabrück-Widukindland am Beginn der Ortsumgehung Belm.

nahme zu dem Straßenbauvorhaben abgeben, die gesondert zu beantragen ist. Zwar soll dies laut Aussage der NLStBV bereits im Dezember 2020 veranlasst worden sein, der Antrag hat Brüssel allerdings bis heute nicht erreicht. Wie es sein kann, dass sich das Antragsverfahren nun schon über fast vier Jahre erstreckt, lässt sich mit Blick auf den langen innerdeutschen Dienstweg erahnen: Sobald die NLStBV die für den Antrag notwendigen – vorwiegend naturschutzfachlichen – Unterlagen beisammen hat, übersendet sie diese an das Niedersächsische Verkehrsministerium. Von dort gehen sie anschließend zum Bundesverkehrsministerium und landen schließlich beim Bundesumweltministerium. Diesem obliegt – als höchstem deutschen Fachministerium für Naturschutz – letztlich die formale Antragstellung bei der EU-Kommission. Ganz schön viele Schreibtische, die da passiert werden müssen. Das kostet Zeit. Hinzu kommt: Wenn eine der Stellen etwas zu bemängeln hat, gehen die gesamten Dokumente auf dem umgekehrten Dienstweg zwecks Überarbeitung zurück – bis zur NLStBV.

Und dort geht es kompliziert weiter! Denn seit dem 1.1.2021 ist die NLStBV nicht mehr selbst für die Überarbeitung zuständig, sondern muss damit die neu gegründete Autobahn GmbH des Bundes betrauen. Diese darf die überarbeiteten Dokumente wiederum nicht eigenständig an die Ministerien weiterleiten, sondern muss zunächst erneut die NLStBV als Planfeststellungsbehörde mit ins Boot holen. Einmal musste diese Extraschleife bereits durchlaufen werden, wie von der NLStBV zu erfahren war. Weiter teilte die Behörde mit, im Juni 2024 aufs Neue den Dienstweg gen Brüssel veranlasst zu haben. Ein rasches Ende ist wohl nicht in Sicht.

Zudem muss sich auch die EU-Kommission nach Erhalt noch einmal intensiv mit dem Autobahnvorhaben beschäftigen. Erst nach ihrer Zustimmung ist ein Planfeststellungsbeschluss möglich. Und selbst dann würden

vermutlich noch lange keine Bagger rollen, da schon jetzt Klagen gegen einen solchen Beschluss angekündigt wurden.

Mit den Verzögerungen gehen Kostensteigerungen einher. Würden die voraussichtlichen Kosten Ende 2020 noch auf ca. 168 Mio. Euro geschätzt, lagen diese nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums 2022 bereits bei rd. 183 Mio. Euro und dürften noch weiter steigen.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Das Schnecken tempo bei der A33-Nord steht in krassem Gegensatz zu dem neu ausgelobten „Deutschland-Tempo“. Es kann mittlerweile auch nicht mehr ausgeschlossen werden, dass aus dem Lückenschluss gar nichts mehr wird. Den Preis in Gestalt steigender Baukosten oder vergebener Planungskosten zahlt der Steuerzahler.



Nico Steinert
steinert@steuerzahler-nub.de



Eine Brücke für Fleder- mäuse



Tierische Querungshilfe
für Millionen Euro.



Foto: Maria Ritch / Michael Stocker

Ein Brückenbauwerk für Fledermäuse über die künftige Erweiterung der A94 zwischen Pocking und Bad Füssing im Landkreis Passau sorgt für Erstaunen.

Um den Lebensraum von Fledermäusen zu sichern, wurde eine millionenteure Querungshilfe über die künftig erweiterte Autobahn A94 zwischen Pocking und Bad Füssing errichtet.

Pocking/Bad Füssing (BY). Zwischen Pocking und Bad Füssing im Landkreis Passau wurde ein dem Vernehmen nach rd. drei bis vier Mio. Euro teures, ca. 50 m langes Brückenbauwerk errichtet, das einen sicheren Übergang für Fledermäuse über die künftige Erweiterung der Autobahn A94 gewährleisten soll. Denn dort soll sich ein Flugkorridor für hochgeschützte Fledermäuse befinden. Laut Experten orientieren sich Fledermäuse auf ihren Flügen per Echoortung an Heckenmustern, linearen Gehölzstrukturen und Reliefkanten. Daher wurde das Brückenbauwerk auch mit einer rd. 2,50 m hohen Einzäunung versehen, damit die Fledermäuse gezielt über die Brücke geleitet werden können. Die neue Brücke wurde auch begrünt. So befindet sich sowohl auf der rechten, als auch auf der linken Seite der Brücke jeweils ein ca. 5,20 m breiter Grünstreifen. Gleichzeitig dient das Brückenbauwerk als Querungshilfe für Radfahrer – in der Mitte der Brücke verläuft ein rd. 3,20 m breiter Radweg. Etwa eine Alibibrücke?

Ob die Fledermäuse aber tatsächlich einmal über ihre Brücke fliegen werden oder nicht, lässt sich derzeit noch nicht beurteilen.

Laut Naturschutzexperten ist davon auszugehen, dass Fledermäuse lieber durch Unterführungen als über eine Straße fliegen. Wie die Fledermäuse mit der neuen Situation umgehen und über ihre Brücke fliegen werden, steht derzeit noch in den Sternen. Laut Naturschützern lernen es manche Tiere, manche Tiere aber auch nicht. Ein Monitoring wird zu gegebener Zeit wohl zeigen, ob und wie die Fledermäuse ihre Brücke annehmen werden.

Die zuständige Autobahn GmbH blieb dem Bund der Steuerzahler bis zum Redaktionsschluss des Schwarzbuchs eine Antwort zu den Fragen der zwingenden Erforderlichkeit und Finanzierung der „Fledermausbrücke“ sowie einer eventuellen alternativen Querungsmöglichkeit für Radfahrer – nur ein paar 100 m weiter westlich befindet sich ebenfalls ein neues Brückenbauwerk – leider schuldig. Entsprechende Anfragen des Bundes der Steuerzahler blieben trotz Erinnerung unbeantwortet.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Auch wenn Radfahrer die neue Brücke nutzen, bleibt zu hoffen, dass auch Fledermäuse tatsächlich einmal den Weg über das millionenteure Brückenbauwerk finden werden.



Maria Ritch
maria.ritch@steuerzahler-bayern.de

Kostenexplosion bei Tunnelbau

Eigentlich hatte der Hafentunnel in Bremerhaven schon Anfang 2019 in Betrieb gehen sollen. Tatsächlich konnte jedoch erst fünf Jahre später Eröffnung gefeiert werden. Auch die Baukosten erhöhten sich im Laufe der Bauphase: Anstatt der ursprünglich geplanten rd. 190 Mio. Euro kostete der Tunnelbau am Ende unglaubliche rd. 272 Mio. Euro. Dabei stand er schon ohne diese Kostensteigerung wirtschaftlich auf äußerst wackligen Beinen.

Bremerhaven (HB). Mit der Freigabe des 1,8 km langen Hafentunnels hat die Stadt Bremerhaven im Februar 2024 die lang ersehnte Anbindung des Überseehafengebiets an die A27 geschaffen. Schon seit den 1990er-Jahren hatte sich die ortsansässige Politik mit verschiedenen Anbindungsvarianten und insbesondere der Frage „mit oder ohne Tunnel“ befasst. Dabei spielten auch die erwartbar hohen Kosten des Tunnelbaus eine Rolle. Konkrete Entscheidungen wurden lange nicht getroffen.

Erst als der Bund in Aussicht stellte, für einen Tunnelbau 120 Mio. Euro bereitzustellen,

fand die Debatte ein Ende. Im Dezember 2008 legte sich die Bremerhavener Stadtverordnetenversammlung schließlich auf die heutige Tunnelvariante fest. Für Bau und Planung wurden damals rd. 188,7 Mio. Euro veranschlagt. Der Bau begann im November 2013, die Tunnel-Inbetriebnahme war für Anfang 2019 vorgesehen.

Wirtschaftlich war der Tunnelbau von Anfang an kaum zu rechtfertigen. Schon die richtungsweisende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2009 attestierte dem Tunnel ein mickriges Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von lediglich 1,08. Auf dem Papier ging er damit gerade noch als „wirtschaftlich“ durch, allerdings nur deshalb, weil die Planungskosten (28,7 Mio. Euro) nicht in die Berechnungen mit einbezogen werden mussten. Zur Einordnung: Ab einem NKV von über eins gilt ein Straßenbauprojekt formal als wirtschaftlich, meist liegt der NKV allerdings bei drei und darüber, sodass noch Luft für etwaige Kostensteigerungen bleibt, ohne gleich die Wirtschaftlichkeit aufs Spiel zu setzen. Beim Hafentunnel hätte man sich also von vornherein nicht den kleinsten Patzer leisten dürfen.

Foto: Nico Steinert



Erst mit fünf Jahren Verspätung konnte in Bremerhaven der Verkehr durch den Hafentunnel rollen. Die Kosten stiegen im Laufe der Jahre von 190 Mio. Euro auf 272 Mio. Euro.

Das hielt die Bremerhavener Stadtspitze jedoch nicht davon ab, noch vor Baubeginn und entgegen der politischen Beschlusslage ein unkalkulierbares Wagnis einzugehen und die Projektsteuerung auszutauschen: Statt der erfahrenen Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) sollte die unerfahrene, stadt eigene Wirtschaftsförderungsgesellschaft (BIS) den Tunnelbau verantworten. Diese Entscheidung schien angesichts der Komplexität eines Tunnelbauprojekts nicht nachvollziehbar und löste entsprechend heftige Kritik aus. Auch der Bund der Steuerzahler warnte damals eindringlich, die BIS könnte mit der Aufgabe überfordert sein. Der damalige Stadtbaurat und der Oberbürgermeister verbat sich hingegen jedwede Kritik an ihrer städtischen Gesellschaft und verteidigten die Entscheidung.

Doch die Kritiker sollten Recht behalten: Der ursprüngliche Fertigstellungstermin musste mehrfach verschoben werden. Hierzu dürften nicht zuletzt Streitigkeiten zwischen der BIS und den bauausführenden

Firmen beigetragen haben. Erst im Februar 2024 – und damit fünf Jahre später als geplant – konnte der Hafentunnel Eröffnung feiern.

Den Steuerzahlern dürfte mit Blick auf die Kostenexplosion jedoch kaum nach Feiern zumute sein: Unfassbare 272 Mio. Euro hatte der Tunnelbau am Ende verschlungen. Darüber hinaus fallen künftig ca. 900.000 Euro jährlich für den Betrieb und die Unterhaltung des Tunnels an.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Straßenbauprojekte müssen sich an ihrer Wirtschaftlichkeit messen lassen! Der mit ihnen verbundene Nutzen muss die anfallenden Kosten also verlässlich und nennenswert übersteigen. Beim Hafentunnel war früh absehbar, dass diese Wirtschaftlichkeit nicht gegeben sein würde, aber wie so oft wurde ein politisch gewolltes Prestigeprojekt dennoch durchgezogen.



Nico Steinert
steinert@steuerzahler-nub.de

Leverkusen weist den „richtigen“ Weg

Eine kleine Brücke in Leverkusen musste instand gesetzt werden. Damit Fußgänger und Radfahrer die Brücke nicht verfehlen, wurde der Weg zur Brücke großzügig eingezäunt.

Leverkusen (NRW). Nach dem Jahrhunderthochwasser im Juli 2021 musste in Leverkusen eine kleine Brücke über den Wiembach instand gesetzt werden. Die Brücke ist aus Sicht der Stadt Bestandteil einer wichtigen und viel genutzten Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr, nahe dem Hallen- und Freibad Wiembachtal. Hinter der Brücke führt der Weg aber direkt in ein Wäldchen und zu einer Treppe. Ein Fahrrad-Highway sieht anders aus.

ALTERNATIVE INVESTITION

Für **8.000 Euro** könnte man 400 m Ufer mit Bachpflanzen wie Sumpfdotterblumen, Pfennigkraut und Quellmoos begrünen.





Diese Brücke kann man einfach nicht verfehlen.

Im März 2022 beschloss die Stadt, die Wege hin zur Brücke mit einem insgesamt knapp 8.000 Euro teuren Zaun zu sichern, der im Herbst 2023 errichtet wurde. Aus „betrieblichen Gründen“, so die Stadt, wurde eine Ufertreppe gebaut und die „steile Uferböschung“ mit großen Wasserbausteinen massiv befestigt. Eine Anwohnerin traute ihren Augen kaum, als sie das Werk sah, und informierte den Bund der Steuerzahler.

Die von uns sogenannte Fort-Knox-Brücke führt über ein Bächlein und ist nun umgeben von sehr viel Zaun. Der sorgt dafür, dass niemand vom „richtigen“ Weg abkommt oder die Brücke verfehlt. Stichhaltiges Sicherheitsargument also? Über Unfälle in der Vergangenheit wusste die Stadt nichts zu berichten und verwies auf die Neugestaltung des

Bauwerks. Beim ursprünglichen Bauwerk sei der Zaun nicht erforderlich gewesen. Es muss ein Schelm sein, wer sich jetzt fragt, ob die Stadt am Ende ähnliche Sicherheitspläne auch mit einem anderen Gewässer auf ihrem Gebiet hat – und das heißt Rhein.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Auch bei kleinen Beträgen ist Augenmaß angesagt. Erforderlich wirkt dieser Zaun nicht. Stattdessen hätten ein paar Büsche oder Sträucher nicht nur dem Auge des Betrachters besser gefallen, sondern auch den Steuerzahlern.



Jens Ammann
ammann@steuerzahler-nrw.de

Ein irrwitziges Verkehrsprojekt

Auf der bekanntesten Brücke Dresdens, dem „Blauen Wunder“, welche die Stadtteile Loschwitz und Blasewitz verbindet, ist der Platz eng. Für Radfahrer eine nicht ganz ungefährliche Angelegenheit, zumal die Nutzung der Fußwege nicht erlaubt ist. Mit Hilfe eines Verkehrsversuchs sollte ein Kompromiss für alle Verkehrsteilnehmer und damit die langersehnte Lösung gefunden werden. Das erhoffte Ergeb-

nis blieb aber aus. Aufgrund noch größerer Verkehrsstörungen durch Staus und Chaos war das Experiment nach drei Wochen schon wieder Geschichte.

Dresden (SN). Seit 1893 verbindet Dresdens bekannteste Elbbrücke, das „Blaue Wunder“ (offiziell Loschwitzer Brücke), die Stadtteile Loschwitz und Blasewitz. Im Berufsverkehr bilden sich große Staus – für

Radfahrer ist die Nutzung der Fußwege nicht erlaubt.

Ein Experiment sah nun vor, mit einer Fahrradspur pro Fahrtrichtung die Nutzung für Radfahrer sicherer zu gestalten. Von drei breiten Fahrspuren, die über die Brücke führen, wurde deshalb die Fläche für die Radwege abgeteilt. In dem ohnehin staubelasteten Straßenraum sorgte der durch das Experiment bedingte Wegfall einer Autospur nur für Chaos und Störungen. Besonders in Stoßzeiten standen Berufspendler, ÖPNV, Rettungsdienste, mobile Pflegedienste, Handwerker und der Dienstleistungsverkehr zeitweise bis zu 50 Minuten im Stau.

Indem viele Autofahrer versuchten, den Stau zu umfahren, verstopften sie zwangsläufig anliegende Straßen. Selbst die kleinste Nebenstraße am Elbhang wurde zur Umfahrung genutzt. Die Anwohner waren von einer hohen Lärm- und Abgasbelastung betroffen.

Zwar nutzten mehr Radfahrer die Überquerung aufgrund des Radwegs, doch wegen seiner speziellen Führung war eine größere Sicherheit für die Radfahrer gar nicht gegeben, stattdessen eine sehr hohe Aufmerksamkeit gefordert. Denn von der Brücke Richtung Schillerplatz führte eine rotgefärbte separate Fahrradspur geradeaus über die Kreuzung. Der Schwenk vom seitlichen Radweg auf der Brücke in die Geradeausspur barg ein erhebliches Risiko.

Für die Zeit vom 8.4. bis zum 16.6.2024 war das Experiment geplant. Doch nach ca. drei Wochen war das Projekt schon wieder Geschichte. Dresdens Oberbürgermeister sprach von einem „Versuch, der aber in der Realität nicht die Wirkung zeigt“. Ende April war also Schluss.

Die Bilanz: Trotz „umfangreiche[r]“ Verkehrserhebungen und Analysen zuvor, wie die Stadt uns auf Nachfrage mitteilte, trotz vier vertraglich gebundener Planungsbüros durch das Amt für Stadtplanung und Mobilität für „verschiedene“ Gutachten sowie trotz

zwei vom Straßen- und Tiefbauamt beauftragter Ingenieurbüros und zwei weiterer Baufirmen, flopte das Experiment. Wie hoch waren nun die Gesamtkosten nach Abbruch des Projekts einschließlich Herstellung des ursprünglichen Zustands?, wollten wir wissen. Insgesamt sind es satte 181.814,60 Euro!

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Bei genauer Vorprüfung des Projekts wäre ein derartiges Experiment entbehrlich gewesen. Selbstredend sind Verkehrsversuche ein bewährtes Instrument, um Erkenntnisse zu gewinnen. Doch dafür müssen alle Karten auf den Tisch – samt der Fragen: Wie ist die Ausgangslage? Ist das gewünschte Ziel aufgrund der örtlichen Gegebenheiten überhaupt erreichbar? Welche Vor- und Nachteile könnten sich für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer und den Verkehrsfluss ergeben? Rechtfertigt ein solches Projekt den Kostenaufwand? War dieser Versuch mit Blick auf die Kassenlage der Stadt Dresden also angemessen?



Dirk Mohr

d.mohr@steuerzahler-sachsen.de

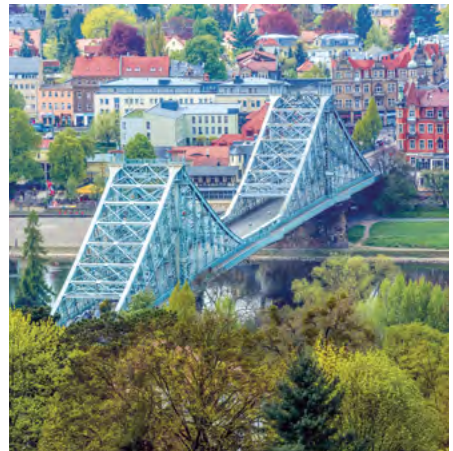


Foto: patron 74



Eine von 20 neuen Reparaturstationen an der Berliner Siegestsäule.

Fahrradreparaturstationen für Berlin

Der Berliner Senat hat 20 neue Fahrradreparaturstationen installiert, um den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad attraktiver zu machen und zur Verbesserung der Luftqualität beizutragen. Bei bereits früher installierten Stationen waren die Werkzeuge gestohlen und nicht mehr ersetzt worden.

Berlin. Im Mai 2024 hat der Berliner Senat 20 neue Fahrradreparaturstationen in Betrieb genommen. Diese bieten eine Luftpumpe und die nötigsten Reparaturwerkzeuge. Um an die sich hinter einer Klappe befindenden und an Stahlseile angeleiteten Werkzeuge zu gelangen, muss ein Münzschloss entriegelt werden, wie man es von Einkaufswagen kennt.

Gänzlich neu ist die Idee nicht. Bereits 2020 hatte der Berliner Senat fünf Fahrradreparaturstationen einer anderen Bauart in Betrieb genommen. Bei ihnen sind die meisten Werkzeuge jedoch mittlerweile von den Stahlseilen abgekloppt worden. Ersetzt wurden sie jedoch nicht. Der Senat hatte damals

für diese erste Generation von Fahrradreparaturstationen Kosten von jeweils 2.000 Euro genannt.

Insofern ist der Bund der Steuerzahler über die Kosten für die 20 neuen Fahrradreparaturstationen erstaunt, die die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt mitgeteilt hat. Demnach belaufen sich die Gesamtkosten inkl. Planung, Aufbau und Betrieb nach aktuellem Stand auf ca. 130.000 Euro. Das Projekt laufe über einen Rahmenvertrag und enthalte eine 85-prozentige Co-Finanzierung über das Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Die restlichen 15 Prozent muss das Land Berlin tragen. Zudem werden Wartung und Betrieb nur bis Ende 2026 von der Senatsverwaltung sichergestellt. Für die Zeit ab dem Jahr 2027, hieß es, liefen derzeit noch Abstimmungen mit den beteiligten Stellen.

Im Rahmen eines Förderprojekts seien verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität erarbeitet worden, teilte die Senatsverwaltung auf die Frage nach der haushaltsrechtlich vorgeschriebenen

Wirtschaftlichkeitsanalyse mit. Ein wichtiges Teilziel sei, den Radverkehr und dessen Attraktivität zu fördern und somit einen Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad zu erreichen. Der Aufbau und die Pflege von Fahrradreparaturstationen solle hierfür einen Anreiz schaffen. Da es sich um ein Forschungsprojekt handele, würden die Fahrradreparaturstationen sowie die weiteren Maßnahmen im Rahmen des Förderprojekts evaluiert.

Die jetzt genannten Kosten von durchschnittlich 6.500 Euro pro Fahrradreparaturstation hält der BdSt für erstaunlich teuer, zumal eine Rückwärtssuche im Internet Kaufpreise für die beiden Typen der Fahrradstationen von rd. 2.000 Euro ergeben hat.

Der BdSt vermutet, dass in der damaligen Pressemitteilung von 2020 nur die reinen Anschaffungskosten ohne Aufbau genannt worden sein könnten. Auch diesmal hatten Medien wieder nur über Kosten von 2.700 Euro pro Säule berichtet – also offenbar

auch wieder nur die reinen Beschaffungskosten. Die Differenz von rd. 4.500 Euro für Nebenkosten und Aufbau hält der BdSt jedenfalls für übertrieben und bezweifelt, dass sich die Auswirkung auf die Luftqualität wirklich evaluieren lässt. Dass die Lösung mit dem Einkaufswagenverschluss den neuerlichen Diebstahl der Werkzeuge wirkungsvoll verhindern wird, glaubt der BdSt ebenfalls nicht.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die Förderung des Radverkehrs und die Verbesserung der Luftqualität sind wünschenswerte Ziele. Ob sich die Installation von Fahrradreparaturstationen positiv auswirkt, scheint fraglich.



Alexander Kraus
kraus@steuerzahler-berlin.de



Mehr auf www.schwarzbuch.de

Neue Granitstelen gleich wieder abgesägt

Bei der Umgestaltung der Jürgen-Wullenwever-Straße zu Lübecks erster Fahrradzone wurden 400 Granitstelen installiert. Sie sollten die Grünflächen vor unerlaubtem Parken schützen. Doch nach Anwohnerprotesten wurde die Hälfte wieder abgesägt und der Rest um ein Drittel gekürzt – denn viele Steine waren für ihren Zweck schlichtweg überflüssig. Vermeidbare Mehrkosten: mindestens 50.000 Euro.

Lübeck (SH). Für rd. zwei Mio. Euro wurde die Jürgen-Wullenwever-Straße zu Lübecks erster Fahrradzone umgebaut. Die Straße liegt am Rande der Altstadt. Dort stehen vor allem historische Villen mit großzügigen Grünflächen und zahlreichen Bäumen. Beim Umbau der Straße sollten Granitstelen ver-

hindern, dass durch Parken und Befahren der Grünflächen die Baumwurzeln beschädigt werden. Lübecks Denkmalschützer hielten die Variante Granitstelen – mit Blick auf die vorhandene Bebauung – für die verträglichste. Doch als die Arbeiter fertig waren, trauten die Anwohner ihren Augen nicht: 400 Granitsteine in Form von Stelen waren aufgestellt worden! Und zwar nicht nur dort, wo es etwas zu schützen gab, sondern auch an Parkbuchten, Wassergräben und hohen Bordsteinen, die ohnehin nicht befahren werden können. Die Anwohner, die den Bau der Fahrradzone sehr begrüßt hatten, fühlten sich nun wie auf einem „Soldatenfriedhof“. Ihren Unmut taten sie dadurch kund, dass sie die Granitsteine mit Grablichtern „verzierten“.

Nach kritischen Medienberichten reagierte die Stadt: Die Hälfte der Stelen wurde in Bodenhöhe, die andere um je ein Drittel abgesägt, um ein etwas verträglicheres Gesamtbild zu erreichen. Die Betonfundamente der 200 überflüssigen Steine konnten aus technischen Gründen nicht mehr entfernt werden. Die Mehrkosten wurden gegenüber der örtlichen Tageszeitung mit 33.000 Euro angegeben. Nicht enthalten in dieser Summe sind der Kauf und die Errichtung der wieder entfernten Stelen. Unsere Anfrage nach den genauen Kosten hat die Stadt mit einem „mittleren 5-stelligen Betrag“ beantwortet.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Dass die Hälfte der Granitstelen überflüssig war, hätte schon ein einfacher Blick in die Ausführungsplanung zeigen können.



Rainer Kersten
schleswig-holstein@steuerzahler.de



Foto: Friedemann Kirschstein

Die Hälfte der neu errichteten 400 Granitstelen wurde anschließend wieder abgesägt, die übrigen um je ein Drittel gekürzt.

Teurer Brückenschlag

Der Neubau einer Brücke über den See im Selbachpark in Hamm wird fast doppelt so teuer wie geplant. Notwendig ist die Brücke an dieser Stelle nicht. Trotz schwieriger Haushaltslage war das für Politik und Verwaltung kein Grund, das Projekt zu stoppen.

Hamm (NRW). Rund um den Selbachpark in Hamm-Pelkum gibt es ein vielfältiges Freizeitangebot mit Freibad, Fußballplatz, Spielplatz, Reit- und Tennisanlagen und vielem mehr. 1975 wurde der Selbachpark eröffnet. Und seit 1977 überspannte an einer Engstelle des Sees eine Brücke gut fünf Meter Wasserfläche. Doch dann wurde diese Brücke marode und war mit Unterhaltungsmaßnahmen nicht mehr zu

retten. Im Juni 2021 beschloss die Bezirksvertretung Pelkum daher einen Neubau; die Kosten wurden auf 350.000 Euro geschätzt. Mittlerweile sind sie auf 666.000 Euro explodiert. „Die Kostensteigerung resultiert aus den überdurchschnittlich gestiegenen Kosten für Baumaterialien und Lohnsteigerungen/Inflation der letzten zwei Jahre“, erklärte die Stadt Hamm.

Viel Geld für eine Brücke über einen See, der in zehn Minuten zu umrunden ist.

Notwendig ist die Brücke im Selbachpark nicht. In erster Linie dient sie der Verschönerung des Parks und als Abkürzung für alle, denen die Runde um den ganzen See zu viel ist. Trotz der enormen Mehrkosten stellte die Stadt den Neubau der Brücke nicht infrage, obwohl die Haushaltslage von Hamm gar



Foto: Bärbel Hildebrand

Die neue Brücke im Selbachpark: überflüssig und doppelt so teuer wie geplant.

nicht gut aussieht: Der Haushalt ist durch hohe Defizite und eine hohe Verschuldung geprägt. Die Stadt beruft sich auf den gültigen Baubeschluss.

Viele Lokalpolitiker forderten in den örtlichen Medien für die Zukunft allerdings eine „Stoptaste“ ab einer gewissen Preissteigerung. Bei der Brücke im Selbachpark ist es dafür bereits zu spät: Mitte Mai 2024 wurde sie offiziell eröffnet.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Eine Kommune mit schwieriger Haushaltslage wie Hamm sollte sparen. Die nicht notwendige Brücke im Selbachpark wäre eine gute Gelegenheit gewesen.



Andrea Defeld
defeld@steuerzahler-nrw.de



Neue Schilder oder Rückbau

Kaum zu glauben, aber wahr. Zwei touristische Hinweisschilder an der A95 bei Wolfratshausen sowie an der A3 bei Straubing sollten erneuert werden. Die Kosten in Höhe von rd. 60.000 Euro bzw. 83.000 Euro verschlugen sowohl dem Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen als auch der Stadt Straubing die Sprache. Doch auch ein Rückbau ist alles andere als kostengünstig. Auch die Stadt Regensburg bleibt bei einer eventuellen Erneuerung von vier Hinweistafeln an der A3 und A93 nicht von beträchtlichen Kosten verschont.

Bad Tölz-Wolfratshausen/Straubing/Regensburg (BY). An der A95 befinden sich kurz vor der Auffahrt Wolfratshausen und in der Gegenrichtung zwischen den Abfahrten Murnau und Sindelsdorf zwei touristische Hinweisschilder, die auf das „Tölzer Land“ aufmerksam machen. Eine durchaus sinnvolle Werbung für ein touristisches Ziel. Doch leider sind die Hinweistafeln gleichsam in die Jahre gekommen. Daher sollten diese beiden Tafeln infolge wetterbedingter Abnutzung erneuert werden. Aber zu welchem Preis? Mit sage und schreibe rd. 60.000 Euro ist hierfür zu rechnen.

Diese Kosten wurden von der im Jahr 2018 gegründeten Autobahn GmbH des Bundes vorgegeben und waren nicht verhandelbar. Das war natürlich auch dem Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen viel zu teuer. Er hat sich daher für einen Rückbau der beiden Schilder entschieden. Doch auch diesen gibt es nicht zum Nulltarif. Rd. 12.000 Euro sind hierfür zu berappen.

Ähnlich verhält es sich bei zwei touristischen Hinweisschildern an der A3 bei Straubing. Auf diesen sind jeweils ein Tiger und ein Tukan abgebildet, die seit 2001 auf den Straubinger Zoo aufmerksam machen sollen. Doch auch an diesen Hinweistafeln

magte der Zahn der Zeit. Die Folie auf den Schildern sei eingerissen und löse sich teilweise ab, sodass die Wahrnehmbarkeit bei Tag und Nacht für die Verkehrsteilnehmer nicht mehr gegeben sei. Die witterungsbedingte Abnutzung zeige sich nicht nur durch beginnenden Moosbewuchs an den Motiven auf den Schildern, sondern auch an den beschädigten Halterungen der Tafeln. Eine Erneuerung der Hinweisbeschilderung sei daher erforderlich. Auch hier stellt sich die Frage nach den Kosten.

Mit sage und schreibe rd. 83.000 Euro ist nach einer ersten Schätzung der Autobahn GmbH des Bundes in Straubing für die Erneuerung der Hinweisschilder, inkl. Montage, Gabelständer und Fundamenten, einem Ablösebetrag und Verwaltungskostenzuschlag, Maßnahmen zur Verkehrssicherung sowie der Demontage der alten Tafeln zu rechnen. Diese enorm hohen Kosten verschlugen auch dem Straubinger Stadtrat die Sprache, der die Erneuerung der beiden Schilder daher einstimmig abgelehnt hat. Nach der Entscheidung des Straubinger Stadtrats hat die Autobahn GmbH nochmals Gespräche mit der Stadt Straubing bzgl. alternativer Lösungen aufgenommen. Die Ergebnisse waren zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch offen.

Eine ähnliche Erfahrung musste die Stadt Regensburg machen. Dort weisen an der A3 und A93 vier touristische Schilder auf das „Welterbe Regensburg“ hin. Die Erneuerung der vier Tafeln erfordert Kosten in Höhe von 151.400 Euro, die von der Stadt Regensburg als Auftraggeberin getragen werden müssten und auf zwei Ausführungszeiträume in den Jahren 2024 und 2026 verteilt würden. Hierzu teilte die Oberbürgermeisterin der Stadt Regensburg u. a. Folgendes mit:

„Im Rahmen des umfassenden Ausbaus der A3 östlich von Regensburg wurde im Juli 2020 die auf Höhe km 500,600 (Bereich



Die Erneuerung dieser touristischen Hinweisschilder an der A95 bei Wolfratshausen sowie an der A3 bei Straubing ist sündhaft teuer.



Neutraubling) befindliche Tafel, veranlasst durch die Autobahn GmbH, abmontiert. Eine Wiederaufstellung an gleichem Ort nach Abschluss der Bauarbeiten war laut Auskunft der Autobahn GmbH nicht mehr möglich, ein Ersatzstandort weiter östlich wurde angeboten. Analog der Vorschriften durch das Regelwerk RtB 2008 (Richtlinien für touristische Beschilderung) war nun eine größere Abmessung der Tafeln erforderlich, die entsprechende Mehrkosten auch bei Montage, Fundamenten und Ständerbauten nach sich zieht“. [...] Im Juli 2021 erhielt Regensburg mit dem Eintrag des ‚Donaulimes‘ auf die UNESCO-Liste einen zweiten Welterbetitel. Dieser sollte auch auf einer möglichen neuen Hinweistafel zum Welterbe Regensburg Eingang finden und eine entsprechende Neugestaltung der Tafeln wurde mit der Schilderfirma sowie der Autobahn GmbH konzeptioniert. Gleichzeitig wurde bekannt, dass auch im Rahmen der geplanten Bauarbeiten an der A93 im Süden Regensburgs die bestehende Hinweistafel entfernt und in entsprechender Regelkonformität nach RtB 2008 nach Abschluss der Bauarbeiten erneuert werden müsste.

Analog den Vorschriften durch die Autobahn GmbH müssen bei einer Namens-/ Bildänderung alle Standorte eines touris-

tischen Ziels angepasst werden. Dies bedeutet bei einer Aktualisierung einer Tafel mit dem zweiten Welterbetitel ‚Donaulimes‘ und einem neuen Design der Hinweistafeln für Regensburg die Erneuerung der weiteren drei Tafeln mit gleichem Inhalt zu den genannten Kosten ...“

Die Oberbürgermeisterin der Stadt Regensburg teilte zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses des Schwarzbuchs mit, dass „derzeit Alternativen zur Erneuerung der vier Hinweistafeln zum Welterbe Regensburg geprüft werden, da auch aus Sicht der Stadtpolitik die Kosten für die Gesamtmaßnahme beträchtlich sind“.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die sündteuren Erneuerungs- wie auch Rückbaukosten von touristischen Hinweisschildern verschlagen vielen Steuerzahlern die Sprache. In diesem Zusammenhang muss auch die Frage erlaubt sein, ob sich die Privatisierung der Autobahnverwaltung durch den Bund mit dem Ziel, durch kostensenkende Effizienzgewinne mehr investieren zu können, nicht nur bürokratischer, sondern sogar kostentreibend auswirkt.



Maria Ritch
maria.ritch@steuerzahler-bayern.de

Teures Neuland für die Steuerzahler

Die Stadt Ulm plant den Bau einer Fußgängerbrücke über die Kleine Blau, da die knapp acht m lange Vorgängerbrücke an derselben Stelle nur noch eingeschränkt verkehrssicher war. Dabei entschied man sich nicht für einen konventionellen Bau, sondern für eine Brücke aus Flachsfasern. Der erste Versuch ging schief. Daher muss ein zweiter Überbau produziert werden. Für die Steuerzahler bedeutet dies erhebliche Zusatzkosten.

Ulm (BW). Eine 1950 erbaute Brücke über die Kleine Blau in Ulm muss ersetzt werden, da ihre Verkehrssicherheit zu wünschen übrig ließ. Laut der Stadt machen die Schäden einen kurzfristigen Ersatzneubau notwendig. Der Überbau der alten Brücke wurde bereits entfernt. Doch der erste Versuch bei der Produktion des Nachfolgemodells schlug fehl, und so kam es zu ungeplanten Verzögerungen.

Die neue Ulmer Brücke ist Teil eines EU-Förderprojekts und erst die zweite ihrer Art. Ihre Besonderheit ist, dass es sich um ein nachhaltiges Bauwerk handeln soll. Daher werden natürliche Materialien eingesetzt, in diesem Fall Flachsfasern in Kombination mit Bioharz.

Im Sommer 2023 wurde der Brückenkörper gebaut, konnte aber nicht verwendet werden, denn es gab im Aushärtungsprozess Probleme, die dazu führten, dass die Brücke zwar die geforderte Festigkeit erreichte, nicht aber die geplante Form. Deshalb muss der Brückenkörper nun ein zweites Mal produziert werden. Das verteuert die Angelegenheit erheblich.

Die städtischen Kosten waren bei der Beschlussfassung für die Brücke mit 330.000 Euro kalkuliert worden. Auch wegen einer notwendigen Sanierung der Unterbaukonstruktion kam es jedoch zu Mehrkosten von 180.000 Euro. Von diesen für die erste

Version der Brücke insgesamt also genehmigten 510.000 Euro wurden dann „nur“ 455.000 Euro benötigt, da ja die Arbeiten nicht abgeschlossen werden konnten. Die von der Stadt zu tragenden Kosten für den zweiten Brückenkörper sollen voraussichtlich bei 375.000 Euro liegen – dabei entfallen 320.000 Euro auf die Produktion und weitere 55.000 Euro auf Transport und Fertigstellung vor Ort. In Summe belaufen sich die Kosten der Stadt Ulm damit schätzungsweise auf 830.000 Euro. Hinzu kommen noch aktivierte Eigenleistungen von 50.000 Euro. Allerdings profitiert die Stadt von einer EU-Förderung für das Projekt, wodurch sich ihr Aufwand um 150.000 Euro reduziert. Weitere Kosten haben Projektpartner übernommen. Für die Stadt ergibt sich somit ein „Nettoressourcenbedarf“ von 730.000 Euro.

Eine konventionelle Brücke aus Stahlträgern mit Holzbelag hätte dagegen mit ca. 350.000 Euro zu Buche geschlagen, so die Stadt auf Anfrage. Für die Steuerzahler in Ulm bedeutet das, dass sie nun mehr als doppelt so hohe Kosten zu stemmen haben – aufgrund der Entscheidung für eine innovative Brücke, deren Herstellung beim



Foto: Dudlajzov

Zusätzliche Kosten fielen für ein Brückenprojekt in Ulm an.

ersten Versuch nicht klappte. Die Stadt betonte, dass sie sich mit dem Brückenbau bewusst auf Neuland begeben habe, da sie sich der Verantwortung für innovative Lösungen im Ingenieurbau und in der Architektur stelle.

Aus Steuerzahlersicht bleibt aber zu hoffen, dass zumindest der zweite Versuch des Brückenbaus, der im Herbst 2024 abgeschlossen sein soll, erfolgreich ist, sodass sich die Kosten nicht noch weiter erhöhen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

In Ulm setzte man beim Brückenbau auf eine innovative Bauweise. Der erste Versuch misslang, weshalb die Steuerzahler nun erheblich mehr finanzieren müssen. Ein privater Bauherr könnte sich ein solches Vorgehen kaum leisten.



Michael Beyer
haushalt@steuerzahler-bw.de

Politischer Wirrwarr sorgt für Kostenexplosion

Bereits seit 2008 steht fest, dass die Hamburger Köhlbrandbrücke ersetzt werden muss. Doch außer einem Planungschaos ist bislang nichts geschehen. Mit einer Ausnahme: Die Kosten sind inzwischen auf mindestens fünf Mrd. Euro explodiert.

Hamburg. Die Köhlbrandbrücke ist ein echtes Hamburger Wahrzeichen. Sie gehört zur Skyline der Hansestadt wie der „Michel“ oder die Elbphilharmonie. Mit dem Konzerthaus an der Elbe dürfte die Brücke bald noch etwas anderes gemeinsam haben: immense Kosten.

Die Elbphilharmonie sollte einst 77 Mio. Euro kosten. Am Ende einer zehnjährigen Bauzeit waren es 866 Mio. Euro. Und welche Zahlen werden am Ende wohl für die neue Köhlbrandbrücke stehen?

Die Köhlbrandbrücke, die von zehntausenden Autos täglich überquert wird, verbindet in Hamburg seit 1974 die Elbinsel Wilhelmsburg mit der Bundesautobahn 7 (Anschlussstelle 30 Waltershof). Das Bauwerk überspannt den 325 m breiten Köhlbrand, einen Arm der Süderelbe. 88 Stahlseile verbinden den Brückenkasten mit den beiden 135 m hohen Pylonen. 1975 erhielt die Brücke den Europäischen Stahlbaupreis für die „schönste Brücke des Kontinents“. Sicherlich ein Grund dafür, warum auch

Denkmalschützer für den Erhalt und Weiterbetrieb der Brücke appellieren.

Im Juni 2024 beschloss die Hamburgische Bürgerschaft nun den Neubau der Köhlbrandbrücke. SPD, Grüne und CDU stimmten dafür, Planungsmittel für die neue Brücke in Höhe von 286.873 Euro freizugeben. Der eigentliche Neubau soll später zwischen 4,5 und fünf Mrd. Euro kosten und 73,5 m hoch sein. Doch sowohl der Neubau selbst als auch die Höhe der Brücke wird kritisiert. Beispielsweise forderte der angesehene Hafenexperte und Staatsrat a. D., Gunther Bonz, eine umfassende Bedarfsanalyse. Er ist davon überzeugt, dass eine mehr als 70 m hohe Brücke nur wenige Schiffe benötigen und favorisiert daher eine deutlich niedrigere und damit auch günstigere Brücke. Das Dilemma ist allerdings, dass der Senat unter Zeitdruck steht, da für die Hafengewirtschaft eine dauerhaft offene Querung unerlässlich ist, damit die Arbeitsstellen Tausender Hafearbeiter nicht gefährdet werden.

Rückblick: Bereits 2008 – also vor 16 Jahren – brachte eine Untersuchung ans Licht, dass der Unterhalt der Brücke nur noch bis ca. 2030 möglich sei. Und 2011 stellte sich heraus, dass der Verkehr die Brücke viel stärker belastet als angenommen, denn damals überquerten täglich 36.000 Fahrzeuge den



Foto: Sascha Mummenhoff

Sie hat ausgedient: Hamburgs Wahrzeichen, die Köhlbrandbrücke, soll abgerissen werden und einem deutlich höheren Neubau weichen.

Köhlbrand – ca. ein Drittel davon waren Lkw. Diese waren inzwischen größer und schwerer geworden als in den Berechnungen aus den 1970er-Jahren. Als Konsequenz gilt seit 2012 ein Überholverbot für Lkw, um weitere extreme Belastungen zu vermeiden, 2019 kam ein Abstandsgebot von 50 m für Lkw hinzu. Das führte zu langen Staus.

Im Juni 2012 gab Hamburgs damaliger Erster Bürgermeister und heutiger Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) dann bekannt, dass die Köhlbrandbrücke abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden sollte. Bereits zu diesem Zeitpunkt ging der Senat nur noch von 20 Jahren Restlebenszeit für die Brücke aus. Dennoch begann die zuständige Behörde erst 2017 mit den Planungen: Die ersten Überlegungen sahen eine neue Brücke (Durchfahrtshöhe mindestens 73,5 m) vor, die das alte Bauwerk ersetzen sollte. 2021 war plötzlich von einem Tunnel die Rede. Der sollte zwar deutlich teurer werden (ca. drei Mrd. Euro mehr), dafür aber

länger halten. Im April 2023 dann die Rolle rückwärts: Statt Tunnel war wieder Brücke angesagt, u. a. wegen der deutlich höheren Kosten. Außerdem gab es Bedenken wegen des Untergrunds.

Im Juni 2024 folgte die finale Entscheidung: Es soll eine neue Brücke mit einer Durchfahrtshöhe von mehr als 70 m für große Containerschiffe, ca. 20 m mehr als bisher, gebaut werden. Die Fertigstellung ist für Anfang der 2040er-Jahre geplant. Unklar ist aktuell, wie die Kosten zwischen Bund und Land aufgeteilt werden.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Es ist zu befürchten, dass das planlose Handeln des Senats die Steuerzahler möglicherweise Milliarden Euro kosten wird.



Sascha Mummenhoff
mummenhoff@steuerzahler-hamburg.de

Umstrittene Planung: Neue Brücken kosten fast acht Mio. Euro

Die Stadt Halle (Saale) will zwei neue Brücken für Fußgänger und Radfahrer für insgesamt rd. 7,7 Mio. Euro bauen. Dabei gibt es bereits in geringer Entfernung zwei voll funktionsfähige Brücken, die das Gelände sehr gut erschließen. Trotzdem hält die Stadt Halle seit 15 Jahren an den alten Planungen fest, obwohl die Kosten inzwischen aus dem Ruder laufen.

Halle (Saale) (ST). Die Stadt Halle (Saale) will zwei neue Brücken über die Saale errichten – zum einen die Salinebrücke, die eine direktere Anbindung der Innenstadt an die Salineinsel ermöglichen soll, zum anderen eine Brücke über die Elisabethsaale, die Sandangerbrücke. Die Planungen für diese beiden neuen Brücken für Fußgänger und Radfahrer gibt es bereits seit Jahren. So hat der Stadtrat dem Neubau der Salinebrücke erstmalig im März 2010 zugestimmt. Die damaligen Kostenschätzungen für die Salinebrücke beliefen sich auf ca. zwei Mio. Euro.

Beim Planfeststellungsverfahren kam es zu zeitlichen Verzögerungen. In der Folge konnte die angestrebte Finanzierung trotz der damals noch überschaubaren Gesamtsummen nicht mehr über das ursprüngliche Fördermittelprogramm umgesetzt werden. Im Jahr 2019 nannte die Stadtverwaltung gegenüber dem Stadtrat dann Kosten von ca. 2,75 Mio. Euro für die Salinebrücke und ca. 2,25 Mio. Euro für die Sandangerbrücke.

Seit den ersten Planungen sind ca. 15 Jahre vergangen. Inzwischen werden für den Neubau der beiden Brücken bis spätestens 2028 insgesamt rd. 7,7 Mio. Euro Gesamtausgaben geschätzt, rd. 3,8 Mio. Euro für die Salinebrücke und rd. 3,9 Mio. Euro für die Sandangerbrücke.

Unverändert ist allerdings die Tatsache, dass die beiden neuen Brücken in einer nur

geringen Entfernung zu der vorhandenen Schieferbrücke und Elisabethbrücke errichtet werden sollen, die nur rd. 280 bzw. 380 m von den neu geplanten Brücken entfernt sind. Mit diesen Brücken ist bereits eine hervorragende Wegeführung zur Salineinsel vorhanden. Die Elisabethbrücke wurde gerade erst – ebenso wie die Mansfelder Straße – mit Millionenaufwand saniert, wodurch langfristig ihre volle Funktionsfähigkeit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer sichergestellt ist.

Kritiker bezweifeln zudem die von der Stadt durch den Brückenneubau erhofften zusätzlichen positiven Effekte für den Tourismus. Außerdem werden durch die geplanten baulichen Eingriffe negative Effekte für das Saaleufer und die Vegetation befürchtet bzw. in Kauf genommen.



Blick auf die Baustelle Mansfelder Straße / Ersatzneubau Elisabethbrücke.

Foto: Bund der Steuerzahler Sachsen-Anhalt e.V.

Das Festhalten der Stadt am Neubau der Brücken ist daher äußerst zweifelhaft. Die neuen Brücken hat in den vergangenen 15 Jahren kaum jemand vermisst. Allein die Kostensteigerung müsste zum Nachdenken und Verzicht auf die neuen Brücken führen. Dies gilt umso mehr, weil die Sanierung der vorhandenen Brücken bereits erhebliche Mittel bindet, und auch für die neuen Brücken wären neue Mittel für den Unterhalt notwendig.

Dabei hat die Stadt Halle (Saale) nur begrenzte finanzielle Ressourcen. Für die Stadt wird das finanzielle Problem zwar dadurch abgemildert, dass das Land Fördermittel aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ bereitstellen will. Damit sollen nach derzeitigem Stand fast 89 Prozent der Kosten abgedeckt werden. Der Eigenanteil der Stadt beträgt wegen der Kostensteigerungen trotzdem immer noch fast eine Mio. Euro – und damit wesentlich mehr als bei den ursprünglichen

Planungen. Und: Auch Fördermittel des Landes sind Steuergeld!

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Die Notwendigkeit für den Bau von zwei neuen Brücken für Fußgänger und Radfahrer ist wegen der zwei bereits bestehenden Brücken in der Nähe äußerst zweifelhaft. Wegen ihrer begrenzten finanziellen Ressourcen sollte die Stadt Halle (Saale) sich trotz des großen Fördermittelanteils jede neue Investition gut überlegen. Und spätestens seit der sich abzeichnenden exorbitanten Verteuerung der Gesamtkosten ist ein Umdenken erforderlich, zumal der Steuerzahler nicht nur den Eigenanteil, sondern auch die Fördermittel des Landes aufbringen muss.



Ralf Seibicke
seibicke@steuerzahler-sachsen-anhalt.de



ALTERNATIVE INVESTITION

Mit den rd. 7,7 Mio. Euro könnte die vom Stadtrat zur Absicherung des Schulbetriebs beschlossene Anschaffung von Ausweich-Containern für die Otfried-Preußler-Grundschule finanziert werden.

Geplant, aber nicht vollends durchgeführt

Eigentlich wollte die Stadt Vilshofen ihren Stadtplatz komplett sanieren. Doch daraus wird vorerst nichts. Die dafür angefallenen Planungskosten sind daher zum Teil futsch.

Vilshofen an der Donau (BY). Vor rd. 30 Jahren wurde der Vilshofener Stadtplatz mit teurem Granit, der „für die Ewigkeit“ halten sollte, saniert. In Vilshofen dauert allerdings „die Ewigkeit“ nicht so lang.

So hat die Stadt Vilshofen für die Erneuerung ihres Stadtplatzes nach Durchführung eines Architektenwettbewerbs im Jahr 2019 ein Planungsbüro für die Leistungsphasen 1–3 nach HOAI (Grundlagenermittlung bis Entwurfsplanung inkl. Kostenberechnung) beauftragt. Man ging seinerzeit davon aus, dass lediglich der Oberbelag des Stadtplatzes neu gestaltet werden soll. Da vor rd. 30 Jahren ein Vollausbau vorgenommen wurde, wurde eine Erneuerung des Unterbaus



Foto: Maria Ritch / Michael Stocker

Die Planungskosten in Höhe von rd. 440.000 Euro für die Sanierung des Vilshofener Stadtplatzes sind fast zur Hälfte in den Sand gesetzt.

nicht angedacht, was sich im Nachhinein als folgenschwerer Fehler herausgestellt hat.

Im Juli 2022 wurde das Planungsbüro mit den Leistungsphasen 4 – 5 nach HOAI (Genehmigungs- und Ausführungsplanung) beauftragt. Es sollte ein Vollausbau bis zu einer Tiefe von bis zu 70 cm durchgeführt werden, da jetzt auch neue Leitungen (Wasser, Strom, Breitband und eine neue Gasleitung) verlegt werden sollten. Ein Bodengutachten hat jedoch ergeben, dass die Tragfähigkeit des Baugrundes dafür nicht ausgereicht hätte. Der Unterbau hätte bis zu einer Tiefe von 120 cm ausgetauscht werden müssen, was eine Vollsperrung des Stadtplatzes zur Folge gehabt hätte. Ein solches Vorhaben hätte Kosten in Höhe von rd. fünf Mio. Euro (Stadtplatz) verursacht. Das war der Stadt Vilshofen nun aber doch zu teuer. Daher hat der Vilshofener Stadtrat im März 2023 entschieden, dass ein Vollausbau seines Stadtplatzes nicht weiterverfolgt werden soll. Das Vorhaben wurde abgespeckt. Stattdessen wird jetzt die Umsetzung von vollflächigen Gehbändern auf beiden Seiten des Stadtplatzes, d. h. der in der Mitte gelegenen Straße, geplant und dies wird Kosten in

Höhe von rd. 1,35 Mio. Euro verursachen. Nach Mitteilung der Stadt Vilshofen sei dies „ein erster Bauabschnitt zur Umsetzung der Gesamtlösung“. Doch auch dies lässt nicht darüber hinwegtäuschen, dass die bisher ausgegebenen Planungskosten, einschließlich Architektenwettbewerb, in Höhe von rd. 440.000 Euro im wahrsten Sinne des Wortes zumindest zum jetzigen Zeitpunkt ca. zur Hälfte (45 Prozent) in den Sand gesetzt sind. Nach Mitteilung der Stadt Vilshofen sei die Hälfte der Planungskosten für die Sanierung der „Vilsbrücke mit Vilsvorstadt und Teilbereiche Graben“ von Nutzen.

Wenn auch ein Teil der Kosten für den durchgeführten Architektenwettbewerb aus staatlichen Mitteln bezuschusst wurde, ist dies wenig tröstlich für die Steuerzahler. Denn Steuergeld bleibt Steuergeld!

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Letztlich bleiben die Vilshofener Steuerzahler auf den offenbar nicht mehr verwendbaren Planungskosten sitzen.



Maria Ritch
maria.ritch@steuerzahler-bayern.de



Foto: Nico Steinert

Schon seit Jahren streitet sich die Bremer Politik wegen des Umbaus des ÖPNV-Knotenpunkts an der Domsheide. Ein Ende der Streitereien ist bisher nicht in Sicht.

Wichtige Weichenstellung um Jahre verzögert

Seit Jahren beschäftigt die Umgestaltung des Verkehrsknotenpunkts an der Bremer Domsheide die Politik. Obwohl schon seit 2019 zwei konkrete Varianten auf dem Tisch liegen und allen Beteiligten bewusst war, dass die Zeit aufgrund nötiger Gleissanierungsarbeiten drängt, verhedderte sich die Politik in jahrelangen Debatten. Die Folge: Steuerzahler zahlen drauf – für vermeidbare Doppelarbeiten und eine entbehrliche Machbarkeitsuntersuchung.

Bremen (HB). Diskussionen um die Umgestaltung der Bremer Domsheide gibt es seit Jahrzehnten. Dass man sich bisher nicht auf eine Lösung einigen konnte, dürfte an den unterschiedlichen Interessen im Umfeld der Domsheide liegen. Sie ist das Eingangstor zur historischen Altstadt, den benachbarten Einkaufsstraßen und beheimatet zugleich das Konzerthaus „Die Glocke“. Vor allem ist die Domsheide mit ihren zwei Haltestellen der zweitgrößte Verkehrsknotenpunkt der Stadt, an dem täglich rd. 13.000 Fahrgäste umsteigen. Das Problem: Die Haltestellen liegen ca. 100 m auseinander und sind zudem nicht barrierefrei. Ein Umbau ist daher dringend erforderlich.

Im Jahr 2018 schien Bewegung in die Sache zu kommen, als Bremens damaliger Bürgermeister die Domsheide zur Chefsache erklärte. Das Timing war gut, standen seitens der Bremer Straßenbahn (BSAG) ohnehin Gleissanierungsarbeiten an, die zeitgleich mit dem Generalumbau erfolgen sollten, um Kosten zu sparen. Ein Umbau bis 2023 schien möglich.

Tatsächlich ging es zunächst zügig voran: Im ersten Quartal 2019 konnten 14 Vorschläge erarbeitet und bis Ende des Jahres auf zwei mögliche Varianten reduziert werden. Eine sah weiterhin zwei getrennte, aber barrierefrei gestaltete Einstiegspunkte vor, während die Alternative eine zentrale Haltestelle gegenüber dem Konzerthaus vorsah. Für die Zentralhaltestelle sprachen sich u. a. Bremens damalige Verkehrssenatorin und der Landesbehindertenbeauftragte aus.

Eigentlich war alles bereit, um eine abschließende politische Entscheidung zu fällen. Doch dann regte sich Widerstand, der auch die Politik ergriff und so für jahrelange Verzögerungen sorgte. Im Kern ging es um die Interessen des Konzerthauses, das bei einer Zentralhaltestelle vor seiner Pforte Auswirkungen auf den Konzertbetrieb fürchtete.

Dieser Konflikt konnte politisch nicht aufgelöst werden. Vor diesem Hintergrund beschloss die Politik, nochmal etwas völlig anderes untersuchen zu lassen – die Verlegung der bestehenden Straßenbahntrasse Oberstraße-Domsheide in die parallel verlaufende Martinistraße. 226.000 Euro ließ sich Bremen eine hierzu im Herbst 2022 beauftragte Machbarkeitsuntersuchung kosten. Die erst über ein Jahr später vorgestellten Ergebnisse vermochten hingegen niemanden zu überraschen. Das klamme Bremen kann sich eine mehr als 100 Mio. Euro teure und unwirtschaftliche Trassenverlegung nicht leisten. Erkenntnisgewinn also: gleich Null. Zur Auswahl standen weiterhin nur die zwei schon längst bekannten Varianten. Der Senat entschied im Februar 2024 zugunsten der getrennten Haltestellen und kam damit den Interessen des Konzerthauses entgegen.

Doch wer nun glaubt, dass damit die Zukunft der Domsheide endlich geklärt sei, irrt – denn Behindertenvertreter pochen weiter auf die Zentralhaltestelle. Der Landesbehindertenbeauftragte drohte sogar mit Klage, sollte an den getrennten Haltestel-

len festgehalten werden. Der Streit um die Domsheide könnte also noch über Jahre weiterschwelen.

Für Steuerzahler besonders ärgerlich: Weil sich der Entscheidungsprozess schon so lange hinzieht, kann die BSAG mit den nötigen Gleissanierungsarbeiten nicht länger warten. Für rd. drei Mio. Euro werden neue Weichen verlegt, die bei einem späteren Generalumbau voraussichtlich wieder ausgetauscht werden müssen.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Während des Beteiligungsprozesses 2019 hatten alle Beteiligten Gelegenheit, sich in die Debatte einzubringen. Dass die abschließende Entscheidung wegen einer von vornherein nicht realistischen Straßenbahnverlegung nochmals um Jahre vertagt worden ist, ist nicht zu rechtfertigen. Hier wurden Zeit und Steuergeld der Bremer Bürgerinnen und Bürger verplempert.



Jan Vermöhlen
vermoehlen@steuerzahler-nub.de

Spannende Neuigkeiten rund um das Thema
Steuergeldverschwendung finden Sie auch
in unserem Newsletter „Der Steuerwächter“

[www.schwarzbuch.de/
newsletteranmeldung](http://www.schwarzbuch.de/newsletteranmeldung)



Blitzlicht
für die
„Stars“ des
Kasseler
Magistrats

Vor der Kamera eines
Berliner Promi-Fotografen.



Showtreppe vor dem Kasseler Rathaus? Der neue Magistrat ließ sich von einem teuren Promi-Fotografen aus Berlin ablichten.

In Kassel ließen sich die neuen hauptamtlichen Magistratsmitglieder für Porträt- und Gruppenfotos ablichten. Die Fotos machte nicht etwa ein lokaler Fotograf, sondern ein eigens dafür angereister Star-Fotograf aus Berlin. Die Kosten von fast 6.000 Euro erregten Aufsehen und Ärger.

Kassel (HE). Die nordhessische Universitätsstadt mit ihren rd. 205.000 Einwohnern ist bekannt für den Bergpark Herkules und die alle fünf Jahre stattfindende internationale Kunstausstellung Documenta.

Negative Schlagzeilen erntete Kassel Ende 2023 für Fotos. Die sechs neuen hauptamtlichen Mitglieder des Magistrats, also die „Stadt-Regierung“, hatten für Porträt- und Gruppenfotos Modell gestanden. Das Brisante daran war die Wahl eines Berliner Star-Fotografen. Dieser hat bereits national und international bekannte Persönlichkeiten wie die Schauspielerin Scarlett Johansson oder ihren Kollegen Mads Mikkelsen abgelichtet, wie auf der Unternehmenswebsite des Fotografen zu sehen ist. Dem Renommee des Fotografen entsprechend war auch der Preis für die Aufnahmen, der sich auf rd. 6.000 Euro belief. Darin enthalten waren mehr als 1.000 Euro für Reise- und Übernachtungskosten.

Dies wirft die Frage auf, weshalb der Kasseler Magistrat einen teuren Star-Fotografen wählte, der noch dazu eine weite Anreise hatte. Anfragen des Bundes der Steuerzahler bei mehreren Fotografinnen und Fotografen aus Kassel und Umgebung ergaben, dass ein vergleichbares Shooting zum Preis von rd. 1.000 Euro zu haben wäre. Zudem wären für einen lokalen Anbieter wohl kaum Reise- und Übernachtungskosten angefallen.

Offenbar war dies aber von vornherein keine Option gewesen, denn die Stadt Kassel hatte kein Vergleichsangebot eingeholt. Über die Gründe gab sie dem Bund der Steuerzahler gegenüber keine inhaltlich stichhaltige Auskunft. Es hieß lediglich: „Die Vermittlung und Vertretung des Verwaltungshandelns gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern und der Presseöffentlichkeit ist ohne die bildhafte Darstellung der handelnden Personen nicht denkbar“, und die Fotografien des ausgewählten Fotografen würden eine diesem Zweck angemessenen hohen Qualität aufweisen. Zudem beschränkte sich die Suche der Stadt Kassel nach geeigneten Dienstleistern – wie es auch in anderen Bereichen üblich sei – nicht nur auf das Stadtgebiet. Auch seien die Allgemeinen Vergaberichtlinien der Stadt Kassel einge-

halten worden, wonach „Dienstleistungen mit einem Auftragswert bis zu 10.000 € im Wege des Direktauftrags beschafft werden können“. Die Verantwortlichen rühmten sich sogar, „insbesondere der Maßgabe, dass die Stadt als öffentliche Auftraggeberin bei der Vergabe von Aufträgen darauf zu achten hat, dass nicht immer die gleichen Auftragnehmerinnen und Auftragnehmer zum Zug kommen“, gerecht geworden zu sein.

Die Vergabe des Fotoshootings an den Berliner Star-Fotografen dürfte also rechtmäßig, wenn auch nicht plausibel abgelaufen sein. Unverhältnismäßig teuer war das Fotoshooting jedoch in jedem Fall. Mit einer Wiederholung ist immerhin nicht zu rechnen: Die Nachfrage des Bundes der Steuerzahler, ob eine weitere Zusammenarbeit mit dem Berliner Fotografen geplant sei, verneinte die Stadt. Die Fotos sollen für die gesamte sechsjährige Amtszeit der Magistratsmitglieder genutzt werden.



DER BUND DER STEUERZÄHLER FORDERT

Für die Fotos des neuen Magistrats wäre kein teurer Promi-Fotograf nötig gewesen, Starallüren dürfen nicht auf Steuerzahlerkosten gehen! Auch wenn die Kasseler Verantwortlichen dies nicht wiederholen wollen, wird der Bund der Steuerzahler wachsam bleiben.



Eva Kugler, Carolyn Ludwig
kugler@steuerzahler-hessen.de,
ludwig@steuerzahler-hessen.de

Die Schweriner Luxusverwaltung

Die Landeshauptstadt Schwerin leistet sich seit zwei Jahren drei Spitzenbeamte – mehr als vergleichbare Städte in Mecklenburg-Vorpommern. Dies führt zu einer unnötigen Belastung des Haushalts. Die Zeche zahlen die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.

Schwerin (MV). Greifswald hat einen, Neubrandenburg auch, obwohl dort einige lieber zwei hätten, Stralsund hat zwei, Rostock hat drei – und Schwerin? Hat auch drei. Es geht um die Anzahl der Beigeordneten – jene Beamtinnen und Beamte, die den Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeistern stellvertretend zur Seite gestellt werden.

Dass Schwerin sich genauso viele Beigeordnete leistet wie die doppelt so große Hansestadt Rostock, ist umstritten, denn

der zusätzliche dritte Posten kostet Geld. Viel Geld: Im Jahr 2023 waren es 345.000 Euro, 2024 sind es 310.700 Euro. Auch in den kommenden Jahren werden die Summen ähnlich hoch ausfallen.

Der Posten würde nicht gebraucht, betonte der damalige und heutige Oberbürgermeister schon 2020, als sich die Stadtpolitik dazu entschied, aus politischem Proporz eine weitere Beigeordnetenstelle zu vergeben. Und auch der Bund der Steuerzahler mahnte. Auch, als das Innenministerium im Jahr 2023 die Ernennung einer Wunschkandidatin wegen fehlender Eignung versagte, nutzte man nicht die Chance, diese Stelle unbesetzt zu lassen.

Die Zeche dafür zahlen die Bürgerinnen und Bürger. Das verschwendete Steuergeld muss nun wieder hereingeholt werden: Es gibt ein Haushaltskonsolidierungskonzept.

Die Stadt Schwerin hat von zwei auf drei leitende Spitzenbeamte für weit mehr als 300.000 Euro aufgestockt.



Foto: Michaela Skott

PS: Am 1.4. dieses Jahres hat Schwerin die Übernachtungsteuer auch für Dienstreisen eingeführt. Die erwarteten zusätzlichen Steuermehreinnahmen belaufen sich auf 300.000 Euro. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

310.700 €

DER BUND DER STEUERZÄHLER MEINT

Die Schaffung dieses Versorgungspostens hat der Bund der Steuerzahler von Anfang an kritisiert. Den Proporz lässt sich die Stadtpolitik viel kosten.



Michaela Skott
presse@steuerzahler-mv.de

Beschäftigungslos im Dauer-Homeoffice

Suchen Sie einen neuen Job? Wie wäre es mit einer attraktiven Bezahlung im Dauer-Homeoffice? Ihre Aufgaben? Gar keine! Faulenzen Sie ruhig, gehen Sie schwimmen, spielen Sie am PC, zappen Sie sich durchs Fernsehprogramm – wie es Ihnen beliebt. Nur tauchen Sie bloß nicht im Rathaus auf! Interessiert? Dann richten Sie Ihre Initiativbewerbung an die Verbandsgemeinde Betzdorf-Gebhardshain.

VG Betzdorf-Gebhardshain (RP). Es klingt absurd, ist aber tatsächlich passiert: Die Verbandsgemeinde Betzdorf-Gebhardshain ließ einen Beamten fünf Jahre lang im Dauer-Homeoffice, gab ihm aber schlicht-

weg keine Aufgaben. Bezahlt wurde der beschäftigungslose Beamte dennoch. So entstand der Verbandsgemeinde ein finanzieller Schaden von rd. 600.000 Euro, der neben der Besoldung auch Beihilfen und Anwartschaften für die Pension enthält. Doch wie konnte es dazu kommen?

Anfang 2017 fusionierten die vorher selbstständigen Verbandsgemeinden Betzdorf und Gebhardshain. Im Rahmen der organisatorischen Zusammenführung der Verwaltungen wurde die Stabsstelle „Projektkoordination“ geschaffen und mit dem früheren Bauamtsleiter der Verbandsgemeinde Betzdorf besetzt. Der Beamte hielt sich zunächst noch für ungefähr ein halbes Jahr



rd. €
600.000

im Rathaus auf, ohne dass ihm eine Arbeit zugeteilt wurde. Dann wurde für ihn eine besondere Homeoffice-Regelung geschaffen. Vom 1.7.2017 an konnte er zu Hause Däumchen drehen, denn neue Aufgaben für ihn gab es vom Rathaus weiterhin keine – und zwar rd. fünf Jahre lang, bis zum 31.7.2022.

Öffentlich aufgefliegen ist diese Farce erst 2023. Die Kommunalaufsicht hatte gegen den Bürgermeister mit einer ausgiebigen Prüfung und die Staatsanwaltschaft Koblenz mit einer Ermittlung wegen des Verdachts der Untreue begonnen. Im Januar 2024 wurde sogar das Rathaus durchsucht. Der Bürgermeister fühlte sich zu Unrecht beschuldigt, gab aber noch im selben Monat seinen Wunsch bekannt, vorzeitig in den Ruhestand versetzt zu werden.

Nach ihrer Prüfung kam die Kommunalaufsicht zu dem Schluss, dass es keinen konkreten Grund für das Dauer-Homeoffice des Beamten ohne Arbeit gegeben habe. Dem Bund der Steuerzahler teilte die Kommunalaufsicht mit, dass sie davon ausgehe, der Bürgermeister habe den Beamten aus „persönlichen Gründen“ freigestellt. Auch seien dem Bürgermeister und seinem Büroleiter bewusst gewesen, dass der Beamte daheim beschäftigungslos war. Dem Beamten selbst sei wiederum keine Verletzung seiner Dienstpflicht vorzuwerfen. Warum nicht? Kurz zusammengefasst: Das Homeoffice wurde von der Leitung angeordnet und da-

für, dass ihm keine Aufgaben zugeteilt wurden, konnte der Beamte auch nichts. Die Verbandsgemeinde hatte nicht einmal die für einen Homeoffice-Arbeitsplatz erforderliche technische Ausstattung gestellt. Insofern spricht die Kommunalaufsicht ganz klar von einem „gewollten Kaltstellen“.

Wer kommt nun für den finanziellen Schaden von rd. 600.000 Euro auf? Womöglich der verantwortliche Bürgermeister. So hat die Verbandsgemeinde beschlossen, einen Rechtsanwalt zu beauftragen, eine Schadenersatzklage gegen diesen einzureichen. Dennoch war es bis zur rheinland-pfälzischen Kommunalwahl und Bürgermeisterwahl im Juni 2024 zu keiner Klageerhebung gekommen.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Dieser Fall sollte eine Warnung für jeden Politiker sein, missliebige Beamten auf Kosten der Steuerzahler ins Homeoffice-Exil zu verbannen. Deshalb muss die Verbandsgemeinde Betzdorf-Gebhardshain jede Möglichkeit nutzen, um Regress gegen den Verantwortlichen geltend zu machen. Doch es geht nicht nur um Geld, sondern auch um die Wiederherstellung des Vertrauens der Bürger in die Verwaltung.



René Quante
r.quante@bdst-rlp.de

Ein „goldener Spazierstock“

Ein Vorstandsmitglied des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) verlässt vorzeitig seinen Posten. Sein Vertrag läuft jedoch noch bis Ende Dezember 2027. Wie viel Prozent seines Jahresgehalts von 246.000 Euro er bis Vertragsende bekommt, ob er eine Abfindung und Boni erhält oder ob er den Dienstwagen weiter nutzen darf – zu all diesen Fragen schweigt der VRR.

Essen (NRW). Im

März 2024 berichteten die „Rheinische Post“ und die „Welt“, dass sich der

VRR überraschend von einem Vorstandsmitglied trennt.

Laut vertraulichen Quellen dieser Zeitungen sind persönliche Verfehlungen der Grund. Die Juristen des VRR seien aber zu dem Schluss gekommen, dass die Vorgänge keine Kündigung des noch 3,5 Jahre laufenden Vertrags erlauben würden. Die Trennung sei jedoch unvermeidbar, weil die CDU-Fraktion in den VRR-Aufsichtsgremien darauf bestünde. Der Anwalt des Vorstandsmitglieds hätte eine Trennung im gegenseitigen Einvernehmen vorgeschlagen. Es zeichne sich ab, dass das Vorstandsmitglied rund 90 Prozent seines Gehalts weiter erhalten werde.

Auf Anfrage des Bundes der Steuerzahler bestätigte der VRR, dass das Vorstandsmitglied seinen Posten zum 31.3.2024 niedergelegt hat. Weitere Details aus Arbeitsverträgen und internen Beschlussvorlagen würden jedoch nicht kommentiert. Darüber hinaus handele es sich um personenbezogene Daten, die nicht an Dritte weitergegeben werden. Der VRR bedauere, dass Personalinformationen aus internen Gesprächen und Gremiensitzungen in die Öffentlichkeit gelangt seien.

Eine einfache Personalangelegenheit, die man lediglich mit drei dürren Sätzen aus der Welt schaffen kann, sieht der BdSt in diesem Fall allerdings nicht. Das Vorstandsmitglied wird seit seinem Amtsantritt 2014 aus öffentlichen Mitteln bezahlt – und zwar fürstlich: So geht aus dem Gesamtabschluss für 2022 hervor, dass das Vorstandsmitglied 246.000 Euro jährlich erhält. Stimmen die Berichte in der Presse, kämen in den 3,5 Jahren bis zum Vertragsende also Ausgaben von gut 700.000 Euro zusammen, ohne dass dem eine Leistung gegenübersteht. Kein Einzelfall: Immer wieder kommt es vor, dass Führungskräfte der öffentlichen Hand auf Kosten der Steuerzahler vor Vertragsablauf entlassen werden.

Die Steuerzahler haben ein Recht darauf zu erfahren, was dieser vorzeitige Abgang kostet, zumal davon auszugehen ist, dass über kurz oder lang auf diesem Posten parallel ein Nachfolger finanziert werden muss. Mangelnde Transparenz sehen wir auch bei den Fragen, ob die Trennung beim VRR juristisch geprüft wurde, ob sie aus nachvollziehbaren Gründen erfolgte oder ob politische Ränkespiele dahinterstecken.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Das berechnete öffentliche Interesse an der Verwendung öffentlicher Mittel scheint dem VRR keinen Cent wert zu sein. Zudem wird bei so viel Heimlichtuerei eine sachgerechte und kritische Berichterstattung von Journalisten unmöglich gemacht. Letztlich wird mit journalistischer Recherche Steuergeldverschwendung aufgedeckt – hier aber wird die Recherche verhindert. Der BdSt hat sich immer auch für Transparenz von Haushaltsplänen etc. eingesetzt.



Andrea Defeld
defeld@steuerzahler-nrw.de

Wie ein suspendierter OB jahrelang weiter kassierte

Jahrelang offiziell der Oberbürgermeister sein und viel Steuergeld für null Leistung kassieren – das geht nicht? Doch, im saarländischen Homburg geht das. Trotz eines rechtskräftig abgeschlossenen Strafverfahrens dümpelte das Disziplinarverfahren gegen den suspendierten OB jahrelang vor sich hin, bis der Nachfolger regulär gewählt wurde. Und jetzt? Gibt es als Dreingabe fürs Nichtstun noch eine dicke Pension?

Homburg (SL). Im Jahr 2019 wurde der damalige Oberbürgermeister von Homburg/Saar in einem Strafprozess verurteilt und dann vom Landesverwaltungsamt von seinem Amt suspendiert. Laut Presse hielt das Innenministerium damals eine Kürzung seiner Bezüge um bis zu 50 Prozent für möglich, doch sollen seine Bezüge nur um rd. 20 Prozent gekürzt worden sein. Bezogen auf die Besoldungsgruppe B5 wären das immer noch 7.600 Euro pro Monat – nicht schlecht fürs Nichtstun! Gegenüber dem BdSt verweigerte das Innenministerium die konkrete Auskunft, wie hoch die Kürzung nun ausfiel. In der Presse wurde darüber aber jahrelang offen berichtet.

Aufgrund des damals noch laufenden Rechtsstreits wurde das Disziplinarverfahren ausgesetzt. Im Jahr 2021 wurde der suspendierte OB dann vom Landgericht Saarbrücken wegen Untreue zu einer Geldstrafe verurteilt – und im März 2022 bestätigte der Bundesgerichtshof das Urteil, sodass das ausgesetzte Disziplinarverfahren wieder aufgenommen werden konnte. Dennoch plätscherte es nur vor sich hin.

Mitte 2023 zeigte sich das Innenministerium auf Anfrage des BdSt zum Sachstand recht wortkarg. Es verwies lapidar darauf, dass Straf- und Disziplinarrecht nicht identisch seien, sondern dass sie sich ihrem Wesen nach voneinander unterscheiden. Doch konkrete Erklärungen zu der langen Dauer

des Disziplinarverfahrens – geschweige denn zu einem nur halbwegs absehbaren Ende – wurden nicht gegeben. Auch die Stadt Homburg wies jede Verantwortung für die lange Dauer des Disziplinarverfahrens und die Höhe der OB-Bezüge von sich. Das Disziplinarverfahren zog sich so sehr in die Länge, dass es nicht einmal bis zur regulären Homburger OB-Wahl Mitte 2024 mit einem klaren Ergebnis beendet werden konnte.

Scurril: Auch der suspendierte OB trat zur Wahl an. Einer Podiumsdiskussion mit den anderen Kandidaten blieb er jedoch fern. Zu dessen „Begründung“ schrieb der Saarländische Rundfunk auf der Internetseite: Er, Rüdiger Schneidewind, kandidiere „nur, um seine Rentenansprüche nicht zu verlieren“. Im Juni 2024 wurde mit großer Mehrheit schließlich ein neuer Oberbürgermeister gewählt.

Was bedeutet der Wahl-Ausgang für das Disziplinarverfahren? Wie das Innenministerium dem BdSt mitteilte, wird aufgrund der verlorenen OB-Wahl eine mögliche Entfernung aus dem Amtsverhältnis ab dem 1.10.2024 gegenstandslos. Eine rückwirkende Entfernung aus dem Amt sei wiederum nicht möglich.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Es kann nicht sein, dass die Steuerzahler rd. fünf Jahre lang viel Geld für null Gegenleistung hinblättern mussten, weil die zuständige Behörde mit dem Disziplinarverfahren eines suspendierten OBs einfach nicht in die Puschen kam. Übrig bleiben die Fragen, ob es als Belohnung für das Nichtstun auch noch eine dicke Pension gibt – und wie viele Jahre es wohl braucht, um das zu klären. Klar ist: Ein solcher Vorfall befördert die Politikverdrossenheit!



René Quante
r.quante@bdst-rlp.de



Die Bundesregierung sieht keinen Handlungsbedarf, um die Amtshaftung von Ministern gesetzlich klarzustellen. Der Bundestag muss handeln!

Maut-Debakel ohne gesetzliche Lehren

Das Debakel um die gescheiterte Einführung der Pkw-Maut hat auch Schwachstellen bei der Durchsetzung von Schadenersatzforderungen offengelegt. Im Bundesministergesetz klafft hier eine Lücke – doch der Bund will nicht handeln.

Bund. Das Millionen-Desaster um die gescheiterte Einführung der Pkw-Maut hat der Bund der Steuerzahler jahrelang in seinem Schwarzbuch begleitet – zuletzt in der Ausgabe 2023/24. Doch das Debakel setzt sich fort, weil die Bundesregierung nicht bereit ist, Lehren daraus zu ziehen.

Hintergrund: Nachdem der Bund im Sommer 2023 von einem Schiedsgericht zur Zahlung einer Entschädigungssumme von 243 Mio. Euro an das ursprünglich beauftragte Maut-Betreiberkonsortium verpflichtet worden ist, beauftragte das Bundesverkehrsministerium umgehend ein Rechtsgutachten zur Prüfung zivilrechtlicher Haftungsansprüche und deren gerichtlicher Durchsetzbarkeit gegenüber dem damaligen Verkehrsminister. Eine Berufung auf strafrechtliche Vorschriften war bereits durch die Staatsanwaltschaft Berlin nach eingehender Prüfung der Anhaltspunkte zuvor verworfen worden. Zwischennotiz: Bereits das Schiedsverfahren sowie diverse Verfahren vor Verwaltungsgerichten im Zusammenhang mit der Maut-Pleite haben nach Angaben des Ministeriums Kosten von rd. 28 Mio. Euro verursacht, das Rechtsgutachten weitere 101.745 Euro.

In ihrem Gutachten schlossen die Rechtsexperten einen belegbaren Vorsatz aus und sahen auch beim Nachweis grober Fahrlässigkeit große Unsicherheiten, zumal die konkreten Maßstäbe und Pflichten, die ein Gericht von einem Minister verlangen könnte, völlig unklar seien, da es keine Präzedenzfälle gebe. Im Ergebnis prognostizieren die Juristen daher nur geringe und unsichere Erfolgsaussichten für eine Schadenersatzklage. Das Prozess- und Kostenrisiko überwiege und würde die Steuerzahler zusätzlich belasten. Das Verkehrsministerium folgte dieser Einschätzung und sah von einer Klage ab.

Aber: Die Juristen stellten zugleich heraus, dass es keine einschlägige Haftungsgrundlage für Bundesminister gibt, insbesondere habe der „Gesetzgeber weder im Bundesministergesetz (BMinG) noch an anderer Stelle eine Haftungsnorm für Minister vorgesehen“. Die Gutachter betonten konkret: „Dass eine Regelungslücke besteht, ist angesichts der Tatsache, dass das BMinG keine Regelung für die Haftung bei Pflichtverletzungen durch einen Minister enthält, ersichtlich.“

Das Verkehrsministerium sieht sich auf BdSt-Nachfrage jedoch nicht veranlasst, hier eine Schärfung des Bundesministergesetzes zu initiieren. Auch das für das Ministergesetz fachlich zuständige Innenministerium legt die Hände in den Schoß. Es ignoriert das Rechtsgutachten und hat mögliche gesetzgeberische Konsequenzen erst gar nicht geprüft.

Dabei wäre das Bayerische Ministergesetz ein Vorbild. Es regelt in Artikel 7 Amtspflichtverletzungen und Amtshaftungsfragen und zieht Minister bei schuldhafter Amtspflichtverletzung zu Schadenersatz gegenüber dem Freistaat heran.

Vom BdSt auf diese Haftungsnorm angesprochen, und auf die Frage, ob diese nicht auch für das Bundesministergesetz sinnvoll wäre, wiegelte das Innenressort ab und erklärte, „dass das für Bundesministerinnen und Bundesminister einschlägige Bundesministergesetz eine Rückgriffsmöglichkeit im Sinne der Fragestellung nicht vorsieht. Eine entsprechende Änderung des Bundesministergesetzes ist derzeit nicht vorgesehen“.

Für Beamte gelten solche kulanten Regeln – oder besser: Nicht-Regeln – übrigens nicht: Sie werden bei schuldhafter Verletzung ihrer Amtspflichten auf Basis des Bundesbeamtengesetzes in Haftung genommen.

Designer-Büro für City-Beraterin

Viel Glas, edles Design und eine stolze Mieter: Hamburg hat seiner Innenstadt-Koordinatorin ein schickes Büro in bester Lage spendiert. Sinnvoll ist das sicherlich nicht, zumal die Geschäftsstelle nur vier Stunden am Tag geöffnet ist. Allein der Umbau kostete 350.000 Euro Steuergeld.

Hamburg. Mitten in der Innenstadt, einen Steinwurf von Rathaus und Alster entfernt: Repräsentativ ist die Adresse von Hamburgs Innenstadt-Koordinatorin auf jeden Fall. Der Preis für 180 qm, verteilt auf zwei Ebenen, ist entsprechend üppig: Rd. 7.000 Euro Miete soll die Stadt laut Medienbericht pro Monat zahlen, macht bei drei Arbeitsplätzen gut 2.300 Euro pro Person. Der Mietvertrag läuft

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Das vom Verkehrsministerium beauftragte Rechtsgutachten mag in seiner juristischen Argumentation zwar überzeugen, im Ergebnis aber sicherlich nicht. Dass Minister in ihrer täglichen Arbeit weitgehende Entscheidungsfreiheit brauchen, ist unstrittig. Doch darf diese Freiheit nicht in einen Freibrief münden, der die Durchsetzung von Schadenersatz bei vermeidbar teuren Fehlentscheidungen verhindert. Diese Regelungslücke bei Haftungsfragen von Bundesministern liegt offen auf dem Tisch. Bereits seit Längerem fordert der BdSt eine Schärfung des strafrechtlichen Rahmens und eine Ergänzung des Strafgesetzbuchs um einen Haushaltsuntreueparagrafen. Daneben zeigt nun das Rechtsgutachten, dass auch zivilrechtliche Haftungsfragen geklärt und präzisiert werden müssen. Jetzt ist der Gesetzgeber am Zug!



Sebastian Panknin
s.panknin@steuerzahler.de

bis September 2025. Der Vermieter freut sich also über 154.000 Euro Steuergeld. Mit Hinweis auf „unsere Verhandlungsposition sowie zur Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse von Vertragspartnerinnen und -partnern“ mochte die zuständige Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen diese Zahlen weder bestätigen noch dementieren.

Die vom Bürgermeister persönlich berufene Innenstadt-Koordinatorin soll sich Gedanken über die Zukunft der City machen. Sie soll konkrete Ideen liefern, um Hamburgs Innenstadt vor Leerstand zu bewahren. Nun hat sie quasi selbst eine riesige Fläche gerettet – nämlich mit ihrem eigenen Büro und ganz viel Steuergeld. Aber ob das auch im Sinne ihres Arbeitsauftrags war?



Hamburgs Innenstadt-Koordinatorin freut sich über ein schickes Büro. Die Ladenfläche an der Rathausstraße wurde für 350.000 Euro zur Geschäftsstelle umgebaut. Monatlich fällt eine Miete in Höhe von 7.000 Euro an.

Zu Recht stellt sich auch die Frage, warum es ausgerechnet diese edle Adresse sein musste? Allein der Umbau der Geschäftsstelle verschlang 350.000 Euro. Immerhin dachten die Planer dabei nachhaltig: Die farbigen Glasscheiben wurden quasi recycelt. Aber dann wird's doch wieder nobel: Sie stammen aus einem Pop-up-Pavillon der Luxusmarke Louis Vuitton.

Diejenigen, die sich diese Geschäftsstelle ansehen möchten, müssen flexibel sein, denn für kundenfreundliche Öffnungszeiten reichte das Budget nicht mehr. Die Geschäftsstelle ist nur vier Stunden am Tag geöffnet. Die Frage, wie viele Personen das Angebot tatsächlich nutzen und mit Vorschlägen in die Geschäftsstelle kommen, beantwortete die Pressestelle der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen nicht. Da darf man gespannt auf die Abschlusspräsentation sein.

Das Projekt – es trägt übrigens den Titel „Verborgene Potenziale – Für ein lebendiges und resilientes Hamburger Zentrum“ – kostet für drei Jahre 6,5 Mio. Euro Fördergeld (4,8 Mio. Euro übernimmt der Bund und 1,7 Mio. Euro Hamburg). Nach Ablauf der Förderung ist nicht ausgeschlossen, dass das Luxus-Büro weiter bestehen bleibt. „Die Geschäftsstelle hat bisher sehr gute Resonanz gefunden, sodass eine Fortsetzung zumin-

dest wünschenswert erscheint“, hieß es auf Anfrage seitens der Behörde. Doch auf welchen Daten diese Aussage beruht, ist nicht klar, denn laut Pressestelle gibt es ja keine Statistik über die Besucherzahlen.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Die Hamburger Innenstadt benötigt dringend einen Neustart. Aus diesem Grund ist es absolut legitim, dass eine Innenstadt-Koordinatorin eingesetzt wird. Wir bezweifeln aber, dass die dafür zur Verfügung stehenden Mittel hier tatsächlich sinnvoll eingesetzt werden. Statt in noblen Räumen zu residieren, sollte das Geld besser in Projekte fließen, die Kunden und Touristen in die Stadt locken. Auf gar keinen Fall darf das Luxus-Büro über 2025 hinaus weiter angemietet werden.



Sascha Mummenhoff
mummenhoff@steuerzahler-hamburg.de

504.000 €
für das Designer-Büro

Richtig skurril!

Ausguck auf Augenhöhe

XXS-Plattform für
rd. 27.000 Euro.

Am Stapelfelder Moor steht eine Aussichtsplattform, die bei einer Höhe von 1,5 m keine wirkliche Aussicht bietet. Dafür hat das Projekt mehr als 27.000 Euro gekostet. Die Stadt Hamburg argumentiert mit Naturschutz.

Hamburg. Je unwichtiger eine Maßnahme ist, desto bürokratischer liest sich oft die Begründung. So auch bei einer Aussichtsplattform am südlichen Rand des Naturschutzgebiets Stapelfelder Moor. Die Konstruktion aus Eichenholz und Edelstahl befindet sich zwar im schleswig-holsteinischen Teil des Naturschutzgebiets, doch die Kosten von insgesamt 27.447 Euro hat die Stadt Hamburg zur Hälfte übernommen. Das zuständige Bezirksamt spricht von „einem Teilergebnis eines umfassenden Bürgerbeteiligungsprozesses des länderübergreifenden Projektes ‚Landschaftsaufbau Große Heide‘, welches im Zuge der interkommunalen Entwicklung von Gewerbeflächen nördlich und südlich der Stapelfelder Straße initiiert wurde“. Ziel sei es, den Landschaftsraum der Rahlstedter und Stapelfelder Feldmark durch Einzelmaßnahmen für Erholungszwecke und den Naturschutz aufzuwerten, zu stärken und damit langfristig zu sichern.

Das klingt schön, allerdings ist dies im Fall der Aussichtsplattform äußerst fragwürdig umgesetzt worden, denn die Plattform ist lediglich 1,5 m hoch. Eine bessere Aussicht als vom Weg aus hat man nicht. Egal, ob man auf dem Boden steht oder auf der Plattform, die Aussicht ist immer dieselbe: Man blickt auf einen Weidezaun, eine gewöhnlich anmutende Wiese und ein paar Bäume – mehr nicht. Doch das spielt für das Bezirksamt Wandsbek keine Rolle: „Mit der Plattform besteht insbesondere für Kinder die Möglichkeit, auch bei einem bis zu einem Meter hohen Grasaufwuchs die Natur bei einem Spaziergang auf dem Rundweg um das Naturschutzgebiet Stapelfelder Moor noch direkter zu erleben, ohne sie zu stören.“



Foto: Sascha Mummenhoff

Fast 30.000 Euro hat die Aussichtsplattform am Stapelfelder Moor gekostet. Doch bei gerade einmal 1,5 m Höhe ist der Blick nur wenig anders als vom Boden aus.

Immerhin: Noch seien keine Kosten für die Instandhaltung der Aussichtsplattform angefallen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Naturschutz ist wichtig, dennoch sollten die Mittel auch hier sinnvoll genutzt werden. Das ist bei einer Aussichtsplattform von nur 1,5 m Höhe nicht der Fall.



Sascha Mummenhoff
mummenhoff@steuerzahler-hamburg.de

ALTERNATIVE INVESTITION

Für **27.447** Euro hätte man 3.900 Tüten Blumensamen erwerben und damit eine Fläche von fast 200.000 qm in ein Paradies für Hummeln und Bienen verwandeln können.

Seltener Badespaß

43 ungeplante Becken-Schließtage allein im Jahr 2023: Das 2015 eröffnete und knapp 6 Mio. Euro teure Herrenberger Naturfreibad bekam die Probleme bei der Wasserqualität lange Zeit nicht in den Griff. In diesem Jahr – Stand Anfang September – gab es noch kein gesperrtes Becken. Allerdings auf Kosten von Einschränkungen für Bade­gäste und Schüler.

Herrenberg (BW). Baden im kühlen Nass ganz ohne Chlor: So lautete die Hoffnung, als 2015 in Herrenberg das Naturfreibad seine Pforten öffnete. Den neuartigen Badespaß hatte sich die Stadt einiges kosten lassen: 5,7 Mio. Euro investierten die Stadtwerke und die Stadt in den Bau des neuen Bades.

Doch seit der Eröffnung gilt in Herrenberg zur Enttäuschung vieler oft der Leitsatz: Mal ist das Becken des Naturfreibads offen, mal ist es zu. Die vielen Tage der Schließung des großen Hauptbeckens in den vergangenen Jahren dürften mit dazu beigetragen haben, dass die Bädersparte in Herrenberg regelmäßig ein defizitäres Jahresergebnis im siebenstelligen Bereich aufwies.

Grund für die so wenig verlässliche Öffnung waren andauernde Probleme mit der Wasserqualität. Sie war durch Keime immer wieder so herabgesetzt, dass das Bad ge-

zwungen war, das Becken für die Besucher zu schließen. So ergaben sich laut Auskunft der Stadt Herrenberg auf Anfrage des Bundes der Steuerzahler für das Jahr 2015 gleich im Eröffnungsjahr 25 nicht vorhergesehene Schließtage, für das Jahr 2016 waren es 46 Schließtage (inkl. einer vorzeitigen Beendigung der Saison am 8.8.), zwischen 2017 und 2022 gab es 33,5 Schließtage – und im Jahr 2023 waren es, auch aufgrund der wiederholt notwendigen vorzeitigen Sperrung des Beckens, 43 Schließtage. Laut Angaben der Stadt war nach der vorzeitigen Beckenschließung im Sommer 2023 wenigstens noch die Nutzung der Außenanlagen und des Planschbeckens für Eltern mit Kindern kostenfrei möglich.

War es in Herrenberg bislang zur Konstante geworden, dass das Naturbecken unplanmäßig geschlossen hat, so wenig Kontinuität herrschte bei den Gründen: Mal war es ein Pfützenkeim, mal waren es bauliche Mängel, ein anderes Mal wohl von Teichhühnern ausgeschiedene E.-coli-Bakterien. Ein Problem hierbei dürfte sein, dass im Herrenberger Naturfreibad eine Desinfektion des Wassers einhergehend mit der Befreiung von jeglichem unerwünschten Eintrag wie Bakterien und Keime nicht über die Zugabe chemischer Mittel erfolgt, sondern extern



Foto: Daniel Bilaniuk

Oft kein Sprung ins kühle Nass möglich: Das Naturfreibad Herrenberg hat immer wieder Probleme mit der Wasserqualität.

über biologische Filter, wie es seitens der Stadtverwaltung hieß.

Nach der im vergangenen Sommer wiederholt notwendig gewordenen vorzeitigen Schließung des Beckens wurde nun in Herrenberg unter Einbeziehung der relevanten Behörden ein Konzept erarbeitet, wie die dauerhafte Öffnung des Naturbeckens gewährleistet werden kann. Zumindest musste das Bad sein Becken im diesjährigen Sommer – Stand Anfang September – bisher nicht aufgrund mangelhafter Wasserqualität schließen. Die Anpassungen umfassen – mit technischen, artenschutztechnischen und betrieblichen Maßnahmen – gleich drei Bereiche, wie die Stadt Herrenberg Ende April in einer Pressemitteilung bekannt gab.

Diese Maßnahmen haben Folgen für Badegäste und Schulklassen: Um dem Wasser mehr Regenerationszeit zu geben, „kommt es zu einer Anpassung der Öffnungszeiten und zwar in Form einer zusätzlichen Schließung des Bades zwischen 8 und 10 Uhr. Da-

rüber hinaus soll im Naturfreibad in diesem Jahr kein Schulschwimmen stattfinden. Für den Unterricht soll stattdessen das Hallenbad genutzt werden“, hatte die Stadt wenige Tage vor der diesjährigen Bad-Eröffnung mitgeteilt.

Man kann aus Sicht der Steuerzahler jetzt nur hoffen, dass im Herrenberger Naturfreibad die Probleme bei der Wasserqualität endlich gelöst sind und das Becken dauerhaft geöffnet bleiben kann.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Beim Naturfreibad in Herrenberg ist in den vergangenen Jahren vieles schiefgelaufen. Dass ein für fast sechs Mio. Euro neu erbautes Bad teilweise jährlich an die 50 Becken-Schließtage aufweist, darf aus Sicht der Steuerzahler nicht passieren.



Daniel Bilaniuk
presse@steuerzahler-bw.de

Eine Hymne, die niemand braucht

Der Stadt Hamburg mangelt es nicht an sogenannten Hymnen. Ob Hans Albers, Lotto King Karl oder die Goldkehlchen – viele Künstler widmeten ihrer Stadt einen Song. Da wollte die PR-Abteilung des Hamburger Verkehrsverbunds mithalten: Fast 90.000 Euro stellte der städtische Betrieb, der im Jahr 2023 ein Defizit von 250 Mio. Euro eingefahren hat, bereit, um – schließlich – einen Flop zu produzieren.

Hamburg. Die Hamburger Hochbahn AG (HHA) hat nach eigenen Angaben im Jahr 2023 einen Verlust von rd. 250 Mio. Euro gemacht. Vor dem Hintergrund der Einführung des Deutschland-Tickets, der Coronapandemie sowie etlicher Investitionen überrascht dieser Verlust nicht. Allerdings zeigt das fol-

gende Beispiel, dass die Verantwortlichen trotz dieser dramatischen Zahlen das Geld der Steuerzahler aus dem Fenster geworfen haben.

Kreative Köpfe des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) hatten sich nämlich gedacht, dass die Stadt Hamburg zur Fußball-Europameisterschaft eine neue Hymne benötigt. Dazu wurde die Europahymne „Ode an die Freude“ aus der Neunten Sinfonie von Ludwig van Beethoven zu „Ode an Hamburg“ umgetextet – ein Beitrag im Rahmen des Hamburger Kulturprogramms zur EURO 2024. Ein kostspieliger Beitrag. Und aus welchem Grund? Warum also gab der Verkehrsverbund überhaupt Steuergeld für ein Musikprojekt aus, was alles andere als eine Kernaufgabe darstellt? Der HVV, so in-



Fast 90.000 Euro hat sich der Hamburger Verkehrsverbund die Hymne „Ode an Hamburg“ inkl. Musikvideo kosten lassen. Die beiden Künstler Jan Salander und Robine trifft an dem PR-Flop keine Schuld.

formierte er in einer Pressemitteilung, habe „eine Stadt-Hymne als Zeichen für Vielfalt und Toleranz, die die Leidenschaft für den Fußball mit dem Puls der Stadt und der Liebe zu Hamburg verbindet“, geschaffen. Der Songtext greife die Werte Vielfalt, Offenheit und Verbundenheit auf, die Hamburg genauso wie den Ballsport charakterisierten, hieß es im besten PR-Jargon.

Das musikalische Werk hatte seinen Preis: Laut HVV stand für das Projekt ein Budget in Höhe von 88.735 Euro zur Verfügung. Der Song selbst kostete nur 9.975 Euro, für drei Konzerte waren 32.100 Euro eingeplant. Am teuersten war mit 28.560 Euro die Produktion eines Musikvideos. Die Mittel, so der Verkehrsverbund weiter, stammten aus dem Marketingbudget der hvv GmbH.

Kurz nach dem Ende der EM – also gut einen Monat nach der Veröffentlichung – hatte der Song bei YouTube gerade einmal 3.400 Aufrufe. Zum Vergleich: Die sehr beliebten Hamburg-Hymnen „Hamburg,

meine Perle“ von Lotto King Karl oder „Moin Moin, Hamburg“ von den Hamburger Goldkehlchen kommen seit ihrer Veröffentlichung auf 3,6 Mio. bzw. 981.000 Aufrufe.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Die „Ode an Hamburg“ des HVV, obwohl gut gemeint, zeigt keine gelungene Umsetzung: Kritisiert wird die Notwendigkeit einer solchen Hymne. Dabei hätte statt einer Einzelinitiative ein gemeinsamer Song aller stadteigenen Unternehmen – Hamburg ist an mehr als 350 Unternehmen mit insgesamt 70.000 Mitarbeitern beteiligt – ein starkes Signal des Zusammenhalts sein können. So aber ist die „Ode an Hamburg“ nur ein unnötiger PR-Flop, der auf Kosten der Steuerzahler geht.



Sascha Mummenhoff
mummenhoff@steuerzahler-
hamburg.de

Schloss Putbus – Studie für Wiederaufbau sorgt für Wirbel

Ganz schön skurril: In Putbus wurde mit viel Steuergeld eine Machbarkeitsstudie zum Wiederaufbau des Schlosses Putbus gefördert. Die Stadt – als Eigentümerin – wusste nichts davon. Und auch sonst hält sich die Begeisterung in Grenzen.

Putbus (MV). Die Residenzstadt Putbus ist ein einladender Ort mit strahlend weißen Bauten, den Touristen gern besuchen. Grund dafür ist auch ein weitläufiger Schlosspark, den die Gemeinde pflegt. Das Schloss Putbus wurde nach wechselvoller Geschichte

wegen Baufälligkeit 1964 komplett abgerissen. In der damaligen DDR hatte man nicht viel übrig für die Bauten von Fürsten und Königen – auch kein Steuergeld.

„Dem Wiederaufbau dieses Schlosses hat sich ein 2016 gegründeter kleiner Verein in Putbus verschrieben. Seine Mitglieder sehen darin u. a. „das Symbol einer wiedergefundenen Identität“. Im Jahr 2020 gelang ihm dann ein Clou: Er schaffte es, einen Landtagsabgeordneten – heute nicht mehr im Amt – von seinem Vorhaben zu überzeugen und davon, dass es zur Vorarbeit einer Machbarkeitsstudie bedürfe, mit der sich die Kosten für den Wiederaufbau abschätzen ließen und zwingend notwendige Nutzungskonzepte geprüft würden.

Der Mann von der CDU, in Putbus kein Unbekannter, sorgte also für einen Fördermittelbescheid in Höhe von 100.000 Euro aus dem Strategiefonds des Landes. Beauftragt wurde ein renommiertes Unternehmen. Als im November 2023 die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorgestellt wurden, gab es im Wesentlichen drei Erkenntnisse: Erstens, der Wiederaufbau ist machbar. Zweitens, er wird mindestens 60 Mio. Euro kosten. Drittens, und das war erstaunlich: In der Stadt will niemand von der Studie gewusst haben. Weder die Bürgermeisterin noch die Stadt-

vertretung waren bei der Fördermittelvergabe einbezogen worden – obwohl die Stadt Eigentümerin von Grund und Boden ist. „Wir waren ganz schön überrumpelt“, erklärte Stadtvertreter Dr. Horst Korn, zu diesem Zeitpunkt Ausschussvorsitzender, der sich für das Projekt nicht erwärmen konnte und mit seiner Meinung nicht allein war. Ähnlich ließ sich im November vergangenen Jahres auch die Bürgermeisterin in der Zeitung zitieren. Auch Bürgervorsteher Jörg Riemer, CDU, bestätigte uns gegenüber, zunächst nichts von der Studie gewusst zu haben, zeigte sich jedoch offen für den Wiederaufbau, wenn es ein schlüssiges Nutzungskonzept geben würde. Bis heute – wir sind im Sommer 2024 – habe man jedoch nicht die vollständige Studie vorliegen, die auch etwas über mögliche Nutzungskonzepte aussagt, erklärte Dr. Korn weiter. Fragen dazu waren bei der Präsentation, die der Verein in Eigenregie Ende 2023 durchführte, übrigens nicht erlaubt.

Auf Nachfrage zur Vergabe der Fördermittel erhielt der Bund der Steuerzahler eine Stellungnahme des Innenministeriums, die irritiert: „Die Landesregierung wie auch die Gemeinde Putbus sind sich darüber einig, dass eine erfolgreiche Städtebausanierung den Wiederaufbau des historischen Schlos-



Foto: Michaela Skott

Wo einst das Schloss stand, ist heute grüne Wiese. Das Schloss Putbus wurde 1964 abgerissen.

ses miteinschließt, da das denkmalgeschützte Gebäude zum Ansehen der Region auf der Insel Rügen beitragen kann.“ Auch ist dort von einem „Denkmal von nationaler Bedeutung“ die Rede. Allerdings: Weiß man in der Landeshauptstadt etwa nicht, dass das Schloss bereits Mitte der 1960er-Jahre ganz und gar dem Erdboden gleichgemacht wurde? Und mit wem wurde in der Stadt vor der Vergabe der Fördermittel Einvernehmen hergestellt, wenn man dort nachweislich von nichts wusste? Diese Fragen blieben bis Redaktionsschluss unbeantwortet. Und in der Stadt gibt es bis heute keine Beschlusslage, die den Wiederaufbau des Schlosses zum Thema hat.

Dafür wurde hier ganz offenbar hemdsärmelig mit Steuergeld verfahren. Die Studie hat letztlich 68.000 Euro gekostet, bei einem

Eigenanteil von lediglich 300 Euro des Vereins. Die Differenz zum ursprünglichen Bescheid mit 100.000 Euro soll an das Land zurückfließen. Dass das Schloss wiederaufgebaut wird, ist eher unwahrscheinlich – zum Glück für die Steuerzahler.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Das Anliegen des Vereins in allen Ehren, aber nicht einmal die ehemalige Fürstenfamilie hat ein Interesse an dem Wiederaufbau des Schlosses. Hier wurde Steuergeld mit vollen Händen zum Fenster hinausgeworfen. Und das Land muss sich fragen lassen, wie es dazu kommen konnte.



Michaela Skott
presse@steuerzahler-mv.de

Luxus-Tunnel für Blankeneser Kröten

Ob die Kröten diesen Luxus zu schätzen wissen? Im feinen Hamburger Stadtteil Blankenese wurde ein Amphibienleitsystem angelegt. Kosten: mehr als eine halbe Mio. Euro. Dabei fällt zweierlei besonders auf: Kröten wurden dort immer weniger gesehen, und das Leitsystem führt über eine Fahrradstraße. Nur Anlieger dürfen hier mit dem Auto entlangfahren.

Hamburg. Der Hamburger Stadtteil Blankenese gilt als feine Adresse mit großen Grundstücken direkt an der Elbe. Offensichtlich dachte sich das zuständige Bezirksamt Altona, dass es auch für Kröten eine Nummer größer und feiner sein darf. Für 465.848 Euro wurde daher entlang des Falkensteiner Ufers und des Falkensteiner Wegs ein 465 m umspannendes Amphibienleitsystem mit vier Tunneln (Querungen) angelegt, dessen Sinnhaftigkeit nach wie vor in der Kritik steht.

Der Umwelt- und Artenschutz ist zweifellos von großer Bedeutung. Dennoch gibt

es unterschiedliche Meinungen darüber, wie und wo Schutzmaßnahmen umgesetzt werden sollten. Während an viel befahrenen Straßen größere Projekte sinnvoll sein mögen, stellt sich jedoch die Frage, ob dies auch für eine Fahrradstraße gelten soll, die ausschließlich für den motorisierten Anliegerverkehr zugänglich ist. Bei mehreren Stichproben stellte der BdSt Hamburg fest, dass dort kaum Autos fahren. Außerdem legte das zuständige Bezirksamt bisher keine aktuellen Verkehrsbelastungszahlen vor, sondern bezieht sich auf eine Statistik aus dem Jahr 2013 – die auf nur einem einzigen Zähltag basiert. Es bestehen also keine Daten, die die Notwendigkeit dieses Krötenprojekts rechtfertigen könnten.

Doch nicht nur die Maßnahme selbst ist zu beanstanden. Zusätzlich kam es zu einer Kostenexplosion. 2021 sollte der Krötentunnel noch 200.000 Euro kosten, zwei Jahre später waren es bereits 420.100 Euro – und am Ende kostete das Amphibienleitsystem



Das Amphibienleitsystem mit aufwendigen Sicherheitsmaßnahmen für Fußgänger kostete den Steuerzahler mehr als eine halbe Mio. Euro.

mehr als eine halbe Mio. Euro. Bodenabfuhr und -entsorgung, Baumschutzmaßnahmen sowie Anpassungsarbeiten an einer Bestandsmauer und ein zusätzliches Geländer als Absturzsicherung für Fußgänger und Radfahrer verursachten laut Bezirksamt die Kostensteigerung.

Die Krötenwanderung findet in der Regel lediglich einige Wochen im Jahr statt. Hier stellt sich durchaus die Frage, ob da nicht Hinweisschilder ausgereicht hätten. Zusätzlich gibt es tatsächlich keine Zahlen darüber, ob für den Rückgang der Krötenpopulation der Verkehr verantwortlich ist.

Nachdem die Anlage fertiggestellt wurde, soll nun ihre Notwendigkeit auch mit Zahlen belegt werden. Dazu wurde eine Kameraüberwachung installiert. Die Kosten trägt der Naturschutzbund (NABU) – laut seinen Angaben dank einer privaten Spende. Doch die Top-Technik macht Probleme, denn die Kameras reagieren auf Körperwärme. Am-

phibien aber sind wechselwarme Tiere und passen ihre Körpertemperatur der Außentemperatur an, was dann vor allem nachts nicht für die Kamera-Erkennung ausreicht. Jetzt sollen neue Kameras her.

Bislang griffen die Naturschützer auf Eimer zurück, um die Krötenpopulation zu überwachen. Dazu wurden im Ausgangsbereich der neuen Tunnel Eimer in die Erde gegraben, die während der Krötenwanderungen von Helfern zweimal am Tag geleert werden mussten – also fast so wie vor dem Bau der Tunnel, die eigentlich doch die Schutzzäune, Eimer und die Arbeit von ehrenamtlichen Helfern ersetzen sollten.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

An einer stark befahrenen Straße mag eine solch umfangreiche Maßnahme sinnvoll sein, aber hier ist sie fragwürdig. Der BdSt hätte sich eine Lösung gewünscht, die auf ehrenamtliches Engagement, Hinweisschilder und auf mobile Lösungen setzt. Auch der Nutzen dieses teuren Amphibienschutzsystems sollte im Interesse des Steuerzahlers dokumentiert werden. So kann man nur hoffen, dass die Kröten den teuren Tunnel zu schätzen wissen.



Sascha Mummenhoff
mummenhoff@steuerzahler-hamburg.de

ALTERNATIVE INVESTITION

Für **500.000 Euro** hätte man zwei Personen 68 Jahre lang (zehn Tage pro Jahr, jeweils 14 Stunden) für das Einsammeln der Kröten bezahlen können.



Mahnmal mahnt nicht mehr

Bereits zwei Jahre nach seiner Einweihung wurde ein kupfernes „Mahnmal für den fortschreitenden Klimawandel“, das in einem See vor der Stuttgarter Oper platziert worden war, wieder entfernt. Rd. 25.000 Euro hatte die Steuerzahler der Aufbau und weitere rd. 2.000 Euro der Abbau des auch als „Kupferknäuel“ bekannten Objekts gekostet. Durch den Verkauf des Materials und der für die Aufstellung notwendigen Stahlunterkonstruktion wurde immerhin ein Erlös von rd. 10.000 Euro erzielt.

Stuttgart (BW). Bei einem Unwetter im Juni 2021 war ein Teil des Daches der Stuttgarter Oper abgedeckt worden. Daraufhin wurden Stimmen aus der Politik laut, das rd. zwei t schwere Dachstück als Denkmal bzw. „Mahnmal für den fortschreitenden Klimawandel“ zu installieren.

Im April 2022 wurde das Mahnmal feierlich eingeweiht, nachdem man einen prominenten Standort ausgesucht hatte: Im Stuttgarter Eckensee in Sichtweite des baden-württembergischen Landtags und Finanzministeriums. Allerdings wurde für das Mahnmal an dieser Stelle wegen des Denkmalschutzes nur eine zeitlich befristete Ausnahme für drei Jahre erlaubt.

Anstatt erst im Jahr 2025 wurde das „Kupferknäuel“ bereits im Mai 2024 wieder abgeräumt. Und verschrottet. Der Verkauf des Kupfers und der Stahlunterkonstruktion erbrachte aufgrund des Gewichts, das aber geringer war als erwartet, noch einen Erlös von rd. 10.000 Euro. Somit mussten die Steuerzahler unterm Strich 17.000 Euro für das temporäre Mahnmal aufbringen.

Nach Angaben des Finanzministeriums wurde der Abbau des Mahnmals u. a. aus Sicherheitsgründen vorgezogen. Man befürchtete damals, dass Fußballfans während der Europameisterschaft auf dem „Kupferknäuel“ herumklettern könnten.

Aus Steuerzahlersicht stellt sich die Frage, warum für das Mahnmal nicht von Anfang an ein Standort gewählt wurde, an dem es länger oder dauerhaft hätte stehen können – wenn man dafür schon Steuergeld in die Hand nimmt. Auch die plötzliche Verschrottung des „Kupferknäuels“ irritiert, denn die Gefahr, es zu besteigen, bestand doch schon vorher. Vorzugsweise hätte man das Kupfer unmittelbar nach dem Unwetter verkaufen und den Erlös einstreichen sollen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Das Land Baden-Württemberg hat unterm Strich 17.000 Euro für ein „Kupferknäuel“ ausgegeben, das dann früher als geplant verschrottet wurde. Dabei hätte man ganz einfach Geld durch einen frühzeitigen Verkauf des Metalls einnehmen können.



Michael Beyer
haushalt@steuerzahler-bw.de

17.000
verschwendet



Das Stuttgarter „Kupferknäuel“ hatte schon nach zwei Jahren ausgedient.

Foto: Friedrich Haag



Eines von drei „Mobilen Grünen Zimmern“ in der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt. Gesamtkosten: ca. 100.000 Euro – und das für nur rd. fünf Monate!

Grüne Luxus-Zimmer für Mainz

Was kann eine Stadt tun, um einen nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten? Ein Weg wäre, dauerhaft für deutlich mehr Stadtgrün zu sorgen. Wenn die Stadt es dagegen einfacher und weniger nachhaltig will, dann betreibt sie besser Klima-PR – beispielsweise mit dem temporären Aufstellen von „Mobilen Grünen Zimmern“. Für eine Dauer von rd. fünf Monaten hat sich die Landeshauptstadt Mainz gleich drei dieser mobilen Schattenspender gegönnt – für zusammen rd. 100.000 Euro.

Mainz (RP). Im Jahr 2022 hatte die rheinland-pfälzische Landeshauptstadt zum ersten Mal ein „Mobiles Grünes Zimmer“ aufgestellt. Dabei handelt es sich um einen mobilen Schattenspender, dessen zentrales Element eine Grünwand mit Spalierdach ist. Die Wand ist auf einem Abrollcontainer montiert, der als Wassertank und Sitzfläche dient. Ein solarbetriebenes Bewässerungssystem versorgt Pflanzen automatisch, das Monitoring erfolgt per Fernüberwachung.

Der Wassertank im Unterbau wird ca. einmal die Woche gefüllt. Der Platzbedarf des „Mobiles Grünen Zimmers“ liegt bei 5 m x 2,5 m.

Im Mai 2024 gab Mainz bekannt, von einem auf drei „Mobile Grüne Zimmer“ aufzustocken. Denn diese Zimmer sind laut der Grün- und Umweltdezernentin nicht nur eine „attraktive Sitzgelegenheit“. Darüber hinaus spendeten sie Schatten und würden Aufenthaltsqualität an Orten schaffen, an denen eine Begrünung nicht möglich sei. Zudem hätten sie Einfluss auf die Mainzer Nachhaltigkeitsziele und würden Aufmerksamkeit für die Bedeutung von Stadtgrün schaffen.

Doch diese grüne „Nachhaltigkeit“ ist zeitlich eng bemessen – und zwar auf eine geplante Standzeit vom 16.5. bis ca. 17.10.2024. Die Gesamtkosten für die Aufstellung eines „Mobiles Grünen Zimmers“ liegen für diesen Zeitraum bei satten 33.000 Euro. Das beinhaltet laut Pressestelle der Landeshauptstadt „die Anzucht der Pflanzen im Vorjahr, um eine geschlossene Pergolenbegrünung

100.000 €
verschwendet

zu erhalten, damit u. a. ein Sonnenschutz gegeben ist, den An- und Abtransport sowie das Aufstellen der Container, die Pflege und Unterhaltung der Pflanzung inklusive des Austauschs von ausgefallenen Pflanzen oder von Schäden durch Verlust und Vandalismus, die Kontrolle und Wartung des Bewässerungssystems sowie die Versicherung gegen Vandalismus“.

Die Standorte sind teils kurios gewählt: Wer es gern etwas siffiger mag und nichts gegen z. B. unliebsame Gerüche, leere Bierdosen und anderen Abfall hat, der wird das „Mobile Grüne Zimmer“ vor dem Mainzer Hauptbahnhof sicher lieben – oder nutzt einen der vielen überdachten Sitzplätze der gegenüberliegenden Bus- und Straßenbahnhaltestellen. Ein anderes „Zimmer“ steht am Dr.-Günter-Storch-Platz unter einem großen Baum mit zusätzlicher Be-

schattung durch zwei mindestens fünfgeschossige Bürohäuser. Zu einem Stückpreis von rd. 2.500 Euro hätte Mainz an diesem ohnehin grün-schattigen Plätzchen auch einfach ein paar Parkbänke aufstellen können, die nicht wieder nach fünf Monaten abtransportiert werden.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Laut Presse wurden in Mainz allein im Jahr 2023 mindestens 1.700 Bäume gefällt – nicht nur kranke oder tote Bäume, sondern häufig auch gesunde Bäume, um Platz für Bauprojekte zu schaffen. Im Gegenzug soll Mainz nur rd. 250 Bäume nachgepflanzt haben. Wie viele „Mobile Grüne Zimmer“ bräuchte es nun, um so einen Kahlschlag ökologisch zu kompensieren? Wie viele Bäume hätten für rd. 100.000 Euro gepflanzt werden können? Unser Vorschlag: weniger Klima-PR, weniger Kettensäge und dafür mehr Bäume!



René Quante
r.quante@bdst-rlp.de

Knotenkunst am ZOB

Die Sanierung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) am Berliner Messedamm war bereits Thema im Schwarzbuch. Im Frühjahr 2024 konnte die Dauerbaustelle mit vier Jahren Verspätung und einer Verzweifelfachung der Kosten endlich wiedereröffnet werden. Die vorgeschriebene Kunst am Bau mit der Installation „Knotenpunkt“ war sogar noch vor den Toiletten fertig.

Berlin. Bereits 2013 fiel beim Land Berlin die Entscheidung für eine Grundinstandsetzung und Kapazitätserweiterung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB), denn dieser war seit seiner Eröffnung im Jahr 1966 immer nur provisorisch instand gesetzt worden.

Im Januar 2015 wurde zunächst eine „geprüfte kostenfestgestellte Bauplanungsunterlage“ über 14,3 Mio. Euro vorgelegt. Nach dem Umbaubeginn im Juni 2016 errechneten sich dann, nach einer „weiterführenden und vertieften Planung und Bauausführung“, schon Kosten von 22,8 Mio. Euro. Als Ursache nannte der Senat damals u. a. Umplanungen. Außerdem war entschieden worden, Gebäudeteile abzureißen und durch einen Neubau zu ersetzen.

Im November 2017 versprach der Senat dann, dass es bei Gesamtkosten von höchstens 29,9 Mio. Euro bleiben werde. Im März 2018 wurden aber schon wieder „neue Bauplanungsunterlagen“ eingereicht, nach de-

nen sich die Baukosten bereits auf 37,3 Mio. Euro belaufen sollten. Die Differenz hätte sich teilweise für mehrmals wiederholte Planungsleistungen ergeben. Der für 2019 geplante Termin für die Fertigstellung wurde auf 2021 verschoben.

Die Gesamtkosten für die Sanierung des ZOB schätzte der Rechnungshof von Berlin in seinem vernichtenden Jahresbericht 2021 auf nunmehr bereits 39,1 Mio. Euro und stellte fest, dass die Senatsverwaltung 2013 ursprünglich sogar von nur 3,7 Mio. Euro ausgegangen war. Nach erheblichen Planänderungen sei von einer Verzögerung der Fertigstellung bis mindestens 2022 auszugehen, hieß es damals noch optimistisch. Als Ursachen führte der Rechnungshof den gänzlichen Verzicht auf Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, die Nichteinhaltung von Zuständigkeiten und die Umgehung von Regelverfahren an. Das Handeln der Senatsverwaltung sei vorschriftswidrig und unwirtschaftlich gewesen.

Im „Fortschrittsbericht“ des Senats zum Umbau des Zentralen Omnibusbahnhofs von Dezember 2022 war dann von Gesamtausgaben von gut 43 Mio. Euro sowie der Fertigstellung im August 2023 die Rede. Im Folgebericht von November 2023 waren die Gesamtausgaben nochmals auf gut 44,2 Mio. Euro gestiegen. Immerhin waren bis dahin die Arbeiten an den Verkehrsflächen weitestgehend und an dem Emp-



Foto: Alexander Kraus

Was am ZOB nicht fehlen durfte: Kunst am Bau mit dem Titel „Knotenpunkt“.

fangsgebäude zu 95 Prozent abgeschlossen. Im März 2024 konnte endlich das Empfangsgebäude eröffnet werden.

Was allerdings sogar vor den Toiletten komplett fertig war, war die Kunst am Bau. Für die Realisierung des Entwurfs mit dem naheliegenden Titel „Knotenpunkt“ standen bis zu 203.000 Euro zur Verfügung.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Bei der Sanierung des ZOB ist bis auf die Kunst am Bau praktisch alles schiefgelaufen, was zu massiven Termin- und Kostenüberschreitungen geführt hat. Der Bund der Steuerzahler hatte die Sanierung des ZOB seit 2018 kritisch in den Medien und im Schwarzbuch begleitet.



Alexander Kraus
kraus@steuerzahler-berlin.de



Mehr auf www.schwarzbuch.de

203.000 Euro
für die Kunst am Bau,
obwohl die Gesamtkosten für die Sanierung von 3,7 auf 44,2 Mio. Euro gestiegen sind.



Weit übers Ziel hinausgeschossen

Jahrzehntelang war es geübte Praxis in der Zulassungsstelle des Landkreises Holzminden, entwertete Kennzeichen zu veräußern und mit dem Erlös u. a. interne Weihnachtsfeiern zu finanzieren. Als dies publik wurde, griff der Landkreis mit der Entlassung nahezu sämtlicher Mitarbeiter der Zulassungsstelle hart durch. Zu hart, befanden die Arbeitsgerichte. Es kam zu teuren Vergleichsvereinbarungen und einem massiven Imageschaden des Landkreises.

Landkreis Holzminden (NI). Beim Landkreis Holzminden war es unter den Mitarbeitern der Zulassungsstelle im Straßenverkehrsamt offenbar schon seit 1974 üblich, entwertete Kfz-Kennzeichen einzuhalten und an Schrotthändler oder über eBay zu veräußern. Die Einnahmen führte man jedoch nicht dem Landkreis zu, sondern einer Kaffeekasse – zur Finanzierung von Mitarbeiterveranstaltungen wie Weihnachtsfeiern oder gemeinsamen Grünkohlessen. Allein im Zeitraum von 2015 bis 2021 sollen so rd. 5.000 Euro zusammengekommen sein. Die erzielten Einnahmen wurden sogar sorgfältig dokumentiert und quittiert.

Erst im November 2021 war diese Schwarze Kasse aufgefliegen, kurz nachdem eine neue Leiterin ihren Dienst im Straßenverkehrsamt angetreten hatte. Frühere Behördenleitungen hatten diese Praxis jahrzehntelang toleriert. Der Holzmindener Landrat und seine Erste Kreisrätin sahen die „Enttüllung“ als so gravierend an, dass sie noch

im November zwölf der 14 Beschäftigten der Zulassungsstelle fristlos kündigten.

Gegen die Kündigungen setzten sich die entlassenen Mitarbeiter mit Kündigungsschutzklagen zur Wehr. Zwar stellten die Arbeitsgerichte die Arbeitspflichtverletzungen der ehemaligen Beschäftigten eindeutig fest, allerdings attestierten sie dem Landkreis gleichzeitig eine erhebliche Mitschuld. Er habe es zu lange versäumt, die schon seit Jahrzehnten geübte Praxis zu unterbinden und klare innerdienstliche Anweisungen zu erlassen, wie mit entwerteten Kfz-Kennzeichen umzugehen ist. Daraufhin wurden Vergleichsvereinbarungen zwischen dem Landkreis und den Klägern geschlossen. Die daraus für den Landkreis entstandenen Kosten beliefen sich auf 437.500 Euro. Für Gerichts- und Anwaltskosten wurden weitere rd. 59.000 Euro fällig.

Weil die Zulassungsstelle in Holzminden mangels Personals über Monate hinweg für den Publikumsverkehr geschlossen blieb, mussten Bürger, die ihr Fahrzeug an-, um- oder abmelden wollten, auf die Zulassungsstellen der benachbarten Landkreise Northheim sowie Höxter in NRW ausweichen. Dem Landkreis Holzminden entgingen in dieser Zeit Gebühren in Höhe von 26.600 Euro. Erst im Laufe des Februars 2022 konnte die Holzmindener Stelle ihren üblichen Dienst eingeschränkt wieder aufnehmen. Für die erforderlichen Stellennachbesetzungen fielen zusätzliche Personalkosten in Höhe von 76.100 Euro an, Schulungen des neuen Per-



Monatelang musste die Kfz-Zulassungsstelle des Landkreises Holzminden geschlossen bleiben. Zuvor hatte der Landkreis fast alle Mitarbeiter fristlos entlassen, weil sie mit den Erlösen aus dem Verkauf entwerteter Kennzeichen Weihnachtsfeiern und ähnliches finanziert hatten, statt sie dem Landkreis zu überlassen. Fast 50 Jahre hat der Landkreis gebraucht, um diese geübte Praxis aufzudecken.

sonals kosteten weitere 10.100 Euro. Unterm Strich schlug der Kahlschlag des Landkreises also zunächst mit ca. 609.000 Euro zu Buche.

Die Kreisverwaltung verwies hingegen auf verschiedene Einsparungen, die diese Summe aus ihrer Sicht mindern würden. Die entstandenen Stellenvakanzen, Materialeinsparungen und geringere Stufeneinordnungen bei den Neueinstellungen würden den finanziellen Schaden im Laufe der nächsten fünf Jahre auf rd. 96.000 Euro begrenzen.

Was hingegen nicht begrenzt werden kann, ist der Imageschaden, den der Landkreis aus seinem radikalen Vorgehen davongetragen hat. Dass die Verwaltungsspitze – trotz der von vielen Seiten öffentlich geäußerten Kritik – über zwei Jahre gebraucht

hat, um zu erkennen, dass ihr Handeln überzogen war, dürfte einen Teil dazu beigetragen haben.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Zweifellos war die Vereinnahmung der Kennzeichenerlöse zugunsten gemeinsamer Feierlichkeiten unrechtmäßig und eine Reaktion des Landkreises darauf unvermeidbar. Die fristlose Entlassung nahezu aller Beschäftigten war jedoch unverhältnismäßig. Zumal es der Landkreis selbst war, der diese offen gelebte Praxis zuvor fast 50 Jahre lang nicht unterbunden hatte. Mildere Sanktionen – wie Abmahnungen und ggf. vereinzelte Umsetzungen – wären möglich und die monatelange Schließung der Zulassungsstelle nicht nötig gewesen. Dies wäre auch günstiger für die Steuerzahler gewesen.

**rd. 96.000
Schaden €**



Claudia Daube
daube@steuerzahler-nub.de

Zu spät fertig,
zu teuer,
kaum genutzt

Wie ein neues Parkhaus
zum Desaster wurde.



Dieses Parkhaus in Neuenburg steht oft nahezu leer.

Als im April 2022 der Startschuss für die Landesgartenschau in Neuenburg am Rhein fiel, sollten für die Besucher kurze Wege geschaffen werden: Das dafür neu gebaute Parkhaus konnte wegen Verzögerungen jedoch erst im Februar 2023 eröffnet werden. Doch da waren die Besucher der Landesgartenschau längst wieder weg. Die meisten Parkplätze stehen seither leer. Und der Bau war auch noch teurer als geplant: 15,2 Mio. Euro netto statt 9,2 Mio. Euro netto.

Neuenburg am Rhein (BW). 231 Stellplätze – das neu erbaute Parkhaus am Rheintor bietet ausreichend Platz. Das Problem ist allerdings: Kaum jemand aus der südwestlich von Freiburg gelegenen Kleinstadt mit ihren 12.000 Einwohnern macht von diesem Angebot Gebrauch. Die meisten Parkplätze stehen leer. Das bedeutet: Einnahmen, mit denen die Kommune durch die Parkentgelte gerechnet hat, fehlen. Schätzungen zufolge hat das Parkhaus allein im Jahr 2023 rd. 250.000 Euro weniger eingebracht als kalkuliert. Geld, das die Stadt durchaus hätte gebrauchen können, denn das wenig genutz-

te Parkhaus kostete mit 15,2 Mio. Euro netto eine stolze Summe und zudem rd. sechs Mio. Euro mehr als vorgesehen. Das entspricht einem Plus von mehr als 60 Prozent.

Aber das Parkhaus in Neuenburg ist nicht nur wenig genutzt und teuer. Es sorgte auch mit seiner deutlich verspäteten Eröffnung für Schlagzeilen. Geplant war die Eröffnung nämlich zum Start der Landesgartenschau im April 2022. Doch daraus wurde nichts. Eröffnet werden konnte erst im Februar 2023, vier Monate nach Ende des Blumenevents. Verantwortlich für die Verzögerung seien „unter anderem Firmensuche, Covid, Blockade des Suezkanals und Lieferengpässe“ gewesen, wie es auf BdSt-Anfrage aus dem Neuenburger Rathaus hieß. Zudem kam es laut Angaben teilweise zu Druckfestigkeitsproblemen beim Errichten der Fassade aus Stampfbeton.

Aus Sicht des Bundes der Steuerzahler wirft der Parkhausbau von Neuenburg die grundsätzliche Frage auf, ob es im Zuge der Landesgartenschau überhaupt eines so überdimensionierten Neubaus bedurft hätte. Ganz unabhängig davon, dass das Parkhaus erst nach der Veranstaltung fertigge-

15,2 Mio. €
verschwendet

stellt wurde. Die Gefahr, dass das Parkhaus der 12.000-Einwohner-Kommune nach der Landesgartenschau mit Leerstand zu kämpfen haben wird, bestand von Anfang an. Und das seitens der Stadt angekündigte langfris-

tige Konzept für eine Anschlussnutzung des 15-Mio.-Euro-Projekts scheint zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu funktionieren.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Das Parkhaus von Neuenburg ist gleich aus mehreren Gründen bisher vor allem eines: ein Desaster!



Daniel Bilaniuk
presse@steuerzahler-bw.de

Eine „Stadtmöblierung“ für rund 227.000 Euro

Die Stadt Hof ist um eine Attraktion reicher: Sie leistet sich eine „Stadtmöblierung“ für insgesamt rd. 227.000 Euro.

Hof (BY). Um die Aufenthaltsqualität in der Hofer Innenstadt attraktiver zu gestalten und einem Aussterben des Zentrums entgegenzuwirken, hat man ein maßgefertigtes Stadtmobiliar, das zum Verweilen einladen soll, angeschafft. Es wurde für jeden Standort eine passende Bestuhlung, zum Teil mit Grünelementen, gewählt.

Im Einzelnen wurde die gesamte Hofer Kernstadt – vom Bereich der Ludwigstraße über die Karolinenstraße und die Altstadt bis hin zur „Strauß-Kreuzung“ – mit 20 Sitzgelegenheiten, u. a. mit Rund-, Halbrundbänken, einer Baumbank und einer Eckbank, teilweise mit Pflanzbehältern, bestückt. Dabei handelt es sich „um hochwertige Anfertigungen aus einer Kombination von Stahl und langlebigem Hartholz und nicht nur um ‚einfache‘ Sitzbänke mit ‚Baumarktqualität‘“, so die Oberbürgermeisterin der Stadt Hof.

Dafür mussten die Steuerzahler mit 172.868,09 Euro tief in die Tasche greifen. Für sie ist es dabei unerheblich, dass die

Stadtmöblierung zu 80 Prozent aus staatlichen Mitteln im Rahmen der Städtebauförderung bezuschusst wird. Denn gleich, aus welchem Topf das Geld kommt – Steuergeld bleibt Steuergeld.

Die Oberbürgermeisterin der Stadt Hof ist der Auffassung, dass „die Investition in eine qualitätsvolle, Vandalismus sichere, dem vorhandenen Gestaltungsbild angepasste Stadtmöblierung“ – die Metallteile der Sitzgelegenheiten sind zum Beispiel in der „Hofer Stadtfarbe“ perlmausgrau lackiert – „erforderlich und gerechtfertigt“ sei. „Ebenso passen sich die Sitzgelegenheiten optisch und von der Materialität an die bereits installierten ‚Waaf Bänk’la‘ an.“ Diese stehen in der Ludwigstraße, eine der Haupteinkaufstraßen zwischen Rathaus und Altstadt, und „bieten Bürgern und Gästen unserer Stadt die Möglichkeit des Verweilens und Ausruhens in einem Straßenzug, der bislang kaum Sitzgelegenheiten angeboten hat[...]“. Diese „Waaf Bänk’la“ wurden im März 2023 angeschafft. „Für die drei Sitzgelegenheiten betragen die Kosten insgesamt 55.000 Euro brutto (ohne Aufbau und Bepflanzung). [...] Nachdem die ‚Waaf

Rd. 227.000 Euro für
Sitzgelegenheiten –
ein stolzer Preis.

Bänk'la' beinahe ein dreiviertel Jahr aufgestellt sind, ist festzustellen, dass die Sitzmöbel gut von der Stadtgesellschaft angenommen werden und sich hervorragend in das Stadtbild integrieren“, so die Oberbürgermeisterin der Stadt Hof.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Auch wenn die Sitzbänke von den Bürgern gut angenommen werden, verschlagen die Kosten hierfür vielen Steuerzahlern schon die Sprache. Auch Fördergelder sind Steuergelder!



Maria Ritch
maria.ritch@steuerzahler-bayern.de



Foto: Maria Ritch / Michael Stocker

Brücken verbinden nicht immer

An einem Naturschutzgebiet im Süden Hessens wurde eine alte Postbrücke für mehr als 300.000 Euro saniert. Doch leider geht es hinter der Brücke nicht weiter: Sie endet an einem Zaun.

Lorsch/Heppenheim (HE). Im südhessischen Landkreis Bergstraße befindet sich das Naturschutzgebiet Weschnitzinsel. Es hat vor allem für rastende und brütende Vogelarten eine überregionale Bedeutung. Direkt an der Weschnitzinsel befindet sich auch eine historische Brücke. Sie stammt aus dem 18. Jahrhundert und wurde einst von Postkutschen auf dem Weg von Mannheim an die Bergstraße genutzt. Ihre beiden Bögen verbinden die Städte Lorsch und Heppenheim miteinander.

Doch Ende 2015 beschädigte eine landwirtschaftliche Maschine die Brücke. Dabei ist ein großes Stück der Brüstung herausge-

brochen. Die Brücke wurde daraufhin 2016 komplett gesperrt.

Weil das Bauwerk unter Denkmalschutz steht, gilt für die Städte Lorsch und Heppenheim als Eigentümer nach dem Denkmalschutzgesetz eine Erhaltungspflicht „im Rahmen des Zumutbaren“. Nach einer Bestandsaufnahme entschied man, dass – auch altersbedingt – nur eine vollständige Sanierung Sinn ergebe. Der Rundbogen wurde bis auf die Oberseite händisch rückgebaut, die Unterseite von Spritzbeton befreit und die Brückenmauern wurden ab- und wieder aufgebaut. Während der Arbeiten musste die Brücke komplett ausgehoben werden. Die Kosten lagen insgesamt bei 315.000 Euro. Die beiden Städte Lorsch und Heppenheim tragen jeweils 126.000 Euro, weitere 50.000 Euro werden vom Landesamt für Denkmalpflege Hessen übernommen und 13.000 Euro zahlt die Versicherung.



Eine alte Brücke an einem Naturschutzgebiet in Südhessen wurde für mehr als 300.000 Euro saniert. Doch leider endet sie an einem meterhohen Zaun.

Die Bürgerinnen und Bürger können die Brücke nun wieder begehen. Aber am Ende der Brücke in Richtung Weschnitzinsel geht es nicht weiter – dort wurde nämlich ein meterhoher Zaun errichtet, der das Weiterkommen verhindert. Der Grund: Hinter dem Zaun befindet sich ein Naturschutzgebiet, dessen Renaturierung 2017 abgeschlossen wurde, infolgedessen darf der frühere Weg durch das Gebiet nicht mehr benutzt werden. Der Zaun für 9.100 Euro soll sicherstellen, dass Tiere vor ungebetenen Gästen geschützt werden. Das Aufeinandertreffen von Naturschutz und Denkmalschutz hat also dazu geführt, dass eine Brücke für mehr als 300.000 Euro saniert wurde, die keinen Verkehrszweck mehr besitzt.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Natürlich müssen Denkmalschutz und Naturschutz eingehalten und gewahrt werden, doch in diesem Fall sind die Regeln

und die Umsetzung wenig sinnvoll. Man kann daher durchaus die Frage stellen, ob für die Steuerzahler die Komplettanierung einer Brücke ohne Verkehrsfunktion wirklich zumutbar war oder ob nicht auch eine Teilsanierung möglich und ausreichend gewesen wäre? Die Brücke mit einem Zaun als Ziel wird wohl noch lange für Kopfschütteln sorgen.



Eva Kugler

kugler@steuerzahler-hessen.de



Mehr auf www.schwarzbuch.de

ca. 315.000
verschwendet



Landesgartenschau endet im Finanzfiasko

Im Oktober 2023 sprachen die Veranstalter am Ende der Landesgartenschau in Bad Gandersheim noch von einem großen Erfolg. Sogar eine Schwarze Null für die Trägergesellschaft wurde in Aussicht gestellt. Nur ein halbes Jahr später dann der Schock: Die Gesellschaft war plötzlich insolvent. Der Stadt Bad Gandersheim droht ein finanzieller Schaden von bis zu 700.000 Euro.

Bad Gandersheim (NI). In der knapp 10.000 Einwohner zählenden Kurstadt Bad Gandersheim fand vom 14.4. bis zum 15.10. 2023 die siebte niedersächsische Landesgartenschau statt, nachdem sie wegen der Coronapandemie 2022 um ein Jahr verschoben werden musste. Mit der Vorbereitung, Organisation und Durchführung war die 2019 eigens hierfür gegründete Landesgartenschau Bad Gandersheim gGmbH (LaGa-Gesellschaft) betraut worden. Bei der Abschlusskonferenz im Oktober 2023 verkündete die Geschäftsführerin, dass die LaGa-Gesellschaft „annähernd eine Schwarze Null“ erzielen würde. Dadurch entstünden der Stadt Bad Gandersheim keine weiteren Kosten – und das, obwohl die angegebene Besucherzahl von 425.000 um ca. 35.000 unter dem angestrebten Zielwert lag.

Ein halbes Jahr später dann der Schock: Nachdem im März 2024 zwei neue Geschäftsführerinnen die Leitung der LaGa-Gesellschaft übernahmen, stellten diese binnen kürzester Zeit die Zahlungsunfähigkeit der Gesellschaft fest und beantragten am 28.3.2024 die Einleitung eines Insolvenzverfahrens.

In einer Sondersitzung des Bad Gandersheimer Stadtrats im April 2024 musste die Bürgermeisterin einräumen, dass der Stadt infolge der LaGa-Insolvenz ein finanzieller Schaden droht. Es geht dabei um ein Darlehen in Höhe von 700.000 Euro, das die

Stadt der LaGa-Gesellschaft erst im Dezember 2023 gewährt hatte. Ob diese ihre Schulden bei der Stadt – und somit letztlich beim Steuerzahler – jemals wird begleichen können, wird das noch laufende Insolvenzverfahren zeigen.

Für die Bürgermeisterin könnte diese Pleite auch mit rechtlichen Konsequenzen verbunden sein. Gegen sie und die Stadtkämmerin wird wegen möglicher Untreue staatsanwaltschaftlich ermittelt. Der Vorwurf: Zum Zeitpunkt der Darlehensvergabe (Dezember 2023) sei bereits absehbar gewesen, dass die LaGa-Gesellschaft nicht in der Lage sein würde, das Darlehen zurückzuzahlen. Die Bürgermeisterin, zugleich Aufsichtsratsvorsitzende der LaGa-Gesellschaft, wies die Anschuldigung zurück: An den von der Geschäftsführung vorgelegten Zahlen sei die Insolvenz keinesfalls absehbar gewesen. Sollte dies zutreffen, läge die Schuld wohl bei der ehemaligen Geschäftsführerin, gegen die bereits entsprechende Ermittlungen wegen möglicher Insolvenzverschleppung laufen.



Foto: Nico Steinert

Während der Landesgartenschau 2023 und auch eine kurze Zeit danach sah die Welt in Bad Gandersheim noch in Ordnung aus. Doch im März 2024 musste die Betreibergesellschaft der Landesgartenschau Insolvenz anmelden und setzte damit einen umfangreichen Prozess der Aufarbeitung in Gang.

Einräumen musste die Bürgermeisterin hingegen, dass es bei der Darlehensvergabe „leider“ zu einem Verfahrensfehler gekommen ist. Denn obwohl die Hauptsatzung der Stadt Bad Gandersheim unmissverständlich vorschreibt, dass Rechtsgeschäfte, deren Vermögenswert die Höhe von 10.000 Euro übersteigen, einer Beschlussfassung des Stadtrats bedürfen, hatte die Stadtverwaltung lediglich die Zustimmung des ausschließlich nicht-öffentlich tagenden Verwaltungsausschusses eingeholt. Eine frühzeitigere Aufdeckung der LaGa-Insolvenz durch Beteiligung der Öffentlichkeit wurde so möglicherweise verhindert.

„29-Euro-Ticket für alle“

Seit Juli 2024 bietet Berlin den Nutzern des ÖPNV eine noch günstigere Alternative zum bundesweiten 49-Euro-Ticket. Für umgerechnet weniger als einen Euro am Tag kann man mit dem ÖPNV durch die ganze Hauptstadt fahren. Dieses Wahlversprechen wird den Landeshaushalt enorm belasten und teuer für den Steuerzahler.

Berlin. Nach der verpatzten Abgeordnetenhauswahl von 2021 wurde in Berlin im Februar 2023 ein neues Landesparlament gewählt. In dem kurzfristig anberaumten Wahlkampf hatte die Berliner SPD-Kandidatin auf ihren Plakaten für ein „29-Euro-Ticket für alle“ geworben. Auch die CDU hatte sich ein ähnlich billiges Ticket ins Wahlprogramm geschrieben: „Wir werden ein 365-Euro-Ticket anbieten.“ In diesem Fall war der Preis für ein ganzes Jahr gemeint. Im April 2023 übernahm schließlich ein neuer schwarz-roter Senat die Regierungsgeschäfte.

Seit Juli 2024 können sich die Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs im Berliner Stadtgebiet nun tatsächlich über das versprochene 29-Euro-Ticket freuen. Dies

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Die Vorkommnisse rund um die Insolvenz der Landesgartenschau Bad Gandersheim gGmbH sind vollständig aufzuklären! Wenn einzelnen Akteuren persönliches Fehlverhalten nachgewiesen werden kann, müssen diese in Regress genommen werden. Keinesfalls darf es sein, dass der Steuerzahler am Ende für die Verfehlungen verantwortlicher Personen haften muss.



Nico Steinert
steinert@steuerzahler-nub.de

tritt damit in direkte Konkurrenz zu dem bereits im Mai 2023 eingeführten Deutschlandticket, das zwar bundesweit gültig, allerdings mit 49 Euro im Monat auch etwas teurer ist.

Da die Einführung des Deutschlandtickets zu Mindereinnahmen bei den Verkehrsunternehmen führt, beteiligt sich der Bund in den Jahren 2023 bis 2025 mit jährlich 1,5 Mrd. Euro an den Kosten. Den gleichen Betrag steuern die Länder bei. Der aus dem Berliner Landeshaushalt für das Deutschlandticket aufzubringende Anteil beträgt jährlich 135,7 Mio. Euro.

Für das 29-Euro-Ticket muss Berlin aus dem Landeshaushalt zusätzlich nochmals bis zu 300 Mio. Euro jährlich aufbringen. Zentrale politische Begründung für dessen Einführung war, dass selbst 49 Euro monatlich für das Deutschlandticket für viele Berliner noch zu teuer seien. Dabei war für Bezieher von Sozialleistungen erst Anfang 2023 der Preis für das Sozialticket von 27,50 Euro auf neun Euro gesenkt worden, Schüler können sogar bereits seit 2019 den ÖPNV in Berlin kostenlos nutzen.

Grundsätzlich steht die Bezuschussung des öffentlichen Personennahverkehrs aus



Das Land Berlin subventioniert ein 29-Euro-Ticket mit jährlich bis zu 300 Mio. Euro in Konkurrenz zum bundesweiten 49-Euro-Ticket.

Steermitteln nicht ernsthaft infrage. Ohne diese wären z. B. die Verkehrsanbindung der Außenbezirke auch zu den Randzeiten sowie die Schüler- und Behindertenbeförderung nicht denkbar. Zugleich muss man aber bedenken, dass der ÖPNV auch schon in der Vergangenheit erheblich bezuschusst worden ist. So lagen z. B. die Erträge aus Steermitteln 2023 bei den Berliner Verkehrsunternehmen für den Ersatz der Einnahmeausfälle aus der Schüler- und Schwerbehindertenbeförderung, aus Ausgleichsleistungen und aus dem Verkehrsvertrag mit dem Land

Kosten: bis zu
300 Mio. €
 jährlich, je nach
 Absatz des
 29-Euro-Tickets.

Berlin rd. 42 Prozent höher als die Einnahmen aus dem Ticketverkauf.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Die Berliner Steuerzahler kommt die Umsetzung des Wahlversprechens eines „29-Euro-Tickets für alle“ teuer zu stehen. Ein gewisser Eigenanteil wäre den Nutzern durchaus zuzumuten.



Alexander Kraus
kraus@steuerzahler-berlin.de

Fahrradparkhaus: Mehr als 11.000 Euro pro Stellplatz

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

Kiel (SH). Das Universitätsklinikum Schleswig-Holstein möchte möglichst vielen Beschäftigten den Umstieg auf das umweltfreundliche Fahrradfahren erleichtern. Dazu gibt es seit Längerem ein Fahrrad-Leasing-

Modell für Mitarbeiter, bei dem Pedelecs bis zum Gesamtwert von 6.000 Euro günstig erworben werden können.

Als weiterer Baustein wird jetzt am Kieler Universitätskrankenhaus eine Mobilitätsstation errichtet. Hinter diesem Begriff verbirgt sich ein dreistöckiges Fahrradparkhaus mit Platz für 1.340 Fahrräder. Und mit Luxusausstattung: So gibt es 63 Stellplätze speziell für Lastenfahrräder, und 280 Plätze sind mit einer Lademöglichkeit für Akkus ausgestattet. Den Nutzern werden abschließbare Spinde



Für eine Mobilitätsstation erhält das Universitätsklinikum in Kiel mehr als 15 Mio. Euro.

für ihre Fahrradkleidung angeboten – und es gibt es einen Serviceraum, in dem kleinere Fahrrad-Reparaturarbeiten durchgeführt werden können.

Das Ganze hat einen stolzen Preis: Geplant waren 14,65 Mio. Euro für das Gebäude, heute sind bereits Mehrkosten von 410.000 Euro sicher. Insgesamt wird das Fahrradparkhaus also mehr als 15 Mio. Euro kosten – das sind mehr als 11.000 Euro pro Stellplatz.

ALTERNATIVE INVESTITION

Für 15 Mio. Euro können fünf Schulen mit einer neuen Mensa für die Ganztagsbetreuung ausgestattet werden.



DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

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



Rainer Kersten
schleswig-holstein@steuerzahler.de

260.000 Euro für eine Fahrrad-Garage und Fahrrad-Umgebung

In Weimar wurden 16 Stellplätze errichtet – plus Hofverschönerung und E-Ladestation. Kostenpunkt: 260.000 Euro.

Weimar (TH). Für eine Fahrradgarage wurde nicht gekleckert, sondern geklotzt:

Die Stadt Weimar ließ 16 Stellplätze als doppelstöckige Fahrradgarage errichten, weil, wie die Stadtverwaltung auf BdSt-Anfrage mitteilte, „gerade in diesem Bereich im Zentrum der Weimarer Innenstadt immer wieder mehr öffentliche Fahrradstellplät-

ze gefordert werden“. Und wo genau fand die neue Fahrradgarage ihren Platz? Ganz in der Nähe der Stadtverwaltung – in einer Baulücke am Rathaus. So bezeichnete das „Amtsblatt der Stadt Weimar“ dieses Garagen-Projekt denn auch als „Abschluss der Baumaßnahme ‚Neugestaltung der Freianlagen im Bereich des Historischen Rathauses‘“.

Unterm Strich: stolze 260.000 Euro brutto. Man gab nämlich noch mehr Steuergeld aus als nur für acht „Fahrrad-Doppelstockparker“ in Höhe von knapp 45.570 Euro. Der größte Teil der Gesamtsumme floss auf BdSt-Anfrage z. B. in den „grundhaften“ Ausbau der Freiflächen und die „aufwendige“ Gestaltung der Pflanzflächen. Die Fahrradgarage wurde obendrein mit Dachbegrünung ausgestattet, die Fläche im Innenhof dahinter mit Natursteinpflaster hergerichtet und zusätzlich eine E-Ladesäule angebracht.

Auch wenn es sich bei der Fahrradgarage selbst laut Stadtverwaltung nicht um eine

Sonderanfertigung handelt, sondern um „ein übliches Bauteil, welches auf die speziellen Maße für diese Baulücke angepasst wurde“: Insgesamt hat das ganze Projekt aber fast das Sechsfache des eigentlichen Garagen-Preises gekostet! Für die 260.000 Euro hätte man also fast sechs doppelstöckige Fahrradgaragen in Weimar anschaffen können – wenn man sich denn nur (!) mit Fahrradgaragen begnügt hätte.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Mit den Begrünungs-Aktivitäten strebte die Stadt nach eigener Aussage eine „Verbesserung des Mikroklimas“ an. Fahrradfreundlich zu sein – das steht einer Stadt gut zu Gesicht. Doch auch gegenüber den Steuerzahlern muss das Klima stimmen – deshalb hätten Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit stärker im Fokus stehen müssen.



Solveig M. Fries

s.fries@steuerzahler-thueringen.de



Foto: Jürgen Kürsten

Für diese Luxusfahrradgarage, Begrünung und Platzgestaltung gab die Stadt Weimar viel Geld aus.

Ein teurer „Multifunktionsplatz“ für Freudenberg

Einen „multifunktionalen Dorfplatz“ mit einer Toilettenanlage für 1,4 Mio. Euro leistet sich die Gemeinde Freudenberg im Landkreis Amberg-Sulzbach.

Freudenberg (BY). Die Gemeinde Freudenberg hat im Rahmen der Dorferneuerung in ihrem Ortsteil Pursruck, der rd. 150 Einwohner zählt, nach Erwerb eines Grundstücks samt leer stehender Hofstelle und deren Abriss einen ca. gut 1.000 qm großen multifunktionalen Dorfplatz mit einer öffentlichen Toilettenanlage im Ortszentrum geschaffen. Nach Mitteilung des Bürgermeisters werde die „neu gestaltete Ortsmitte durch die Schaffung eines ebenen Platzes mit Pavillon und Grüngestaltung erheblich aufgewertet. Der freistehende, überwiegend offene Pavillon dient dabei multifunktional als Unterstellmöglichkeit mit Infrastruktur

(Strom und Wasser) für die verschiedenen Festveranstaltungen im Dorf. Er wird außerdem als Info-Point genutzt und durch eine öffentliche Toilettenanlage ergänzt. Diese kann auch von den Besuchern der gegenüberliegenden Kirche bzw. des Friedhofs genutzt werden. Um die durch den Abriss freigewordene Fläche angemessen nutzen zu können, war es aufgrund des zu überwindenden Höhenunterschieds nötig, Stützmauern zu errichten.

Im unteren Bereich erfolgte die Anlage einer Treppe zur Schwander Straße. In die Stützmauer zur Hirschauer Straße wurde ein Buswarte- und Einstiegsbereich integriert. Zur Auflockerung und Beschattung des Rasenbereichs in der Mitte des Dorfplatzes werden mehrere Bäume gepflanzt. Insgesamt entsteht im Zentrum des Dorfes ein offener, grüner Raum, der der Bevölke-

Foto: Maria Ritch / Michael Stocker



Im Ortsteil Pursruck der Gemeinde Freudenberg, der rd. 150 Einwohner zählt, wurde ein 1,4 Mio. Euro teurer „multifunktionaler Dorfplatz“ mit Klo geschaffen.

rung und den Gästen als Treffpunkt und zum Verweilen dient“.

An Gesamtkosten sind für den neu geschaffenen Dorfplatz 1,4 Mio. Euro angefallen, wovon 813.000 Euro aus staatlichen Mitteln fließen. Allerdings ist es aus Sicht der Steuerzahler unerheblich, aus welchem Topf die Gelder kommen. Es handelt sich dabei stets um ihr Steuergeld.

Nach Auffassung des Bürgermeisters der Gemeinde Freudenberg „erfolgte die Planung der Maßnahmen unter den Gesichtspunkten einer sparsamen Mittelverwendung, jedoch auch unter der Kenntnis der

Entwicklung der Baukosten für Hoch- und Tiefbaumaßnahmen. Außerdem sind selbstverständlich die technischen Vorgaben einzuhalten, insbesondere bei neu zu schaffenden Toilettenanlagen oder der Errichtung von Stützmauern“.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

1,4 Mio. Euro – ganz schön viel Steuergeld für einen Dorfplatz mit Klo.



Maria Ritch
maria.ritch@steuerzahler-bayern.de

Erste Klasse im Monheimer Eventbus

Die „Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM)“ gehören mittelbar zu 100 Prozent der Stadt. Nun machen sie privaten Busunternehmen Konkurrenz: mit einem neuen Reise- bzw. Stadtbus, den man zum Beispiel als Shuttle, für Eventfahrten und Vereinsausflüge buchen kann. Diesen Bus sollte man sich sparen.

Monheim (NRW). Seit November 2023 haben die „Bahnen der Stadt Monheim (BSM)“ den Mercedes Turismo 2 – ein Bus mit USB-Lademöglichkeiten, mit Klimaanlage, Toilette, Kühlschrank, sogar mit einer kleinen Bordküche und reichlich Platz für Gepäck – in ihrer Flotte. Mit ihm können bis zu 49 Personen von, so die BSM, „geschulten und freundlichen Fahrerinnen und Fahrern sicher ans Ziel befördert“ werden. Und die Stadt erklärte in einer Veröffentlichung: „Nach den Stadtautos und den Stadträdern, die die Stadt Monheim am Rhein der Bürgerschaft bereits seit einigen Jahren zur Verfügung stellt, gibt es jetzt noch einen neuen Move: Ab sofort bieten die Bahnen der Stadt Monheim den Bürgerinnen und Bürgern auch einen Stadtbus zum Mieten an – ein

über die BSM geleaster hochmoderner Reisebus, den zum Beispiel Gruppen und Vereine nutzen können. Und mit dem man tatsächlich Erste Klasse reist.“

Als Begründung für das Leasing des Erste-Klasse-Busses wird u. a. genannt, dass Linienbusse weniger Personen befördern, nicht so weit und nur „begrenzte Geschwindigkeiten“ fahren dürften. Ein Standardbus sei daher auf langen Strecken unbequem, habe zudem keinen ausreichenden Koffer-



raum und keine Toilette. „Da wird es für jeden Sport- und Karnevalsverein schon eng“, so BSM-Betriebsleiter Michael Hamann.

Aus Sicht des Bundes der Steuerzahler macht Monheim mit diesem Angebot privaten Busunternehmen Konkurrenz. Private können gegen ein städtisches Unternehmen, das die Steuerzahler quasi als Bürgen im Rücken hat, nur den Kürzeren ziehen. Zusätzlich sieht der BdSt hier einen Verstoß gegen § 107 Gemeindeordnung NRW, denn dort heißt es: „Die Gemeinde darf sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben wirtschaftlich betätigen, wenn ein öffentlicher Zweck die Betätigung erfordert [...] und der öffentliche Zweck durch andere Unternehmen nicht besser und wirtschaftlicher erfüllt werden kann.“ Sport- und Karnevalsvereine durch die Lande zu kutschieren, dürfte jedoch kaum ein öffentlicher Zweck sein – und

private Reiseanbieter können sehr wohl in der Lage sein, eine solche Dienstleistung professionell und wirtschaftlich zu erbringen. Die Stadt Monheim und der Landrat als Kommunalaufsicht sehen das jedoch anders. Traurig.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Event-Logistik ist keine öffentliche Aufgabe. Das Monheimer Angebot und die Tatsache, dass die Kommunalaufsicht dies mitträgt, ist nicht nur für die Privatwirtschaft ein Tritt vors Schienbein, sondern auch eine Form der Verschwendung von Steuergeld. Wenn das Schule macht, wird Privaten das (Über-)Leben noch schwerer gemacht.



Jens Ammann
ammann@steuerzahler-nrw.de

FreiKarte 2.0 = Verschwendung 2.0

Mit der FreiKarte spendierte das Land Bremen in den Jahren 2022/23 allen Kindern und Jugendlichen von Bremen und Bremerhaven jeweils 120 Euro für Freizeitaktivitäten – ungeachtet der finanziellen Situation ihrer Familien. Mit der FreiKarte 2.0 geht das Geldverteilen mit der Gießkanne für die Jahre 2024/25 in die Verlängerung. Die Gesamtausgaben erhöhen sich auf rd. 34,4 Mio. Euro.

Bremen (HB). Bei der Bremer FreiKarte handelt es sich um eine Guthabekarte im Scheckkartenformat, die das Land Bremen im Oktober 2022 allen Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren in den Städten Bremen und Bremerhaven erstmals postalisch zukommen ließ. Aufgeladen war die FreiKarte mit einem Guthaben in Höhe von 60 Euro, das die jungen Menschen landesweit an vielen Akzeptanzstellen einlösen konnten – zum Beispiel in Kinos, Schwimmbädern,

Kletterhallen und Lasertag-Arenen. Auch Fahrgeschäfte auf dem Bremer Freimarkt sowie Speisen und Getränke konnten damit bezahlt werden. Für das Jahr 2023 wurden dann nochmals 60 Euro auf die Guthabekarten der Heranwachsenden geladen – macht 120 Euro pro Person. Begründet wurde die Ausgabe der FreiKarte mit den zahlreichen Entbehren, die Kinder und Jugendliche in Zeiten der Coronapandemie erlitten hätten.

Das großzügige Angebot erfreute sich sehr großer Beliebtheit. Weil mehr Kinder und Jugendliche die Guthabekarten nutzten, als der Bremer Senat erwartet hatte, erhöhten sich die Ausgaben bis Ende des Jahres 2023 von ursprünglich veranschlagten 12,2 Mio. Euro auf satte 15,7 Mio. Euro.

Die Pandemie mit all ihren Einschränkungen ist inzwischen überwunden, die Guthaben auf den verteilten FreiKarten sind längst ausgegeben. Für den Bremer Senat



So sieht sie aus, die Bremer FreiKarte 2.0. Mit ihr erhalten wieder alle Kinder und Jugendlichen im Land Bremen 120 Euro für Freizeitveranstaltungen.

ist das jedoch kein Grund, mit dem Geldverschenken aufzuhören und das Programm auslaufen zu lassen. Im Gegenteil: Er attestiert weiterhin pauschal allen Kindern und Jugendlichen in Bremen und Bremerhaven einen akuten Nachholbedarf beim Freizeitspaß – und bringt für die Jahre 2024/25 die FreiKarte 2.0 an den Start. Das Versprechen bleibt das gleiche: 60 Euro jährlich für jede Person unter 18 Jahren. Nun werden sogar Kleinkinder, die zu Zeiten der Pandemie nicht einmal geboren waren, bedacht. Und weil die Zahl der Begünstigten zwischenzeitlich weiter zugenommen hat, steigen auch die Kosten für die FreiKarte. Bremen rechnet für die Jahre 2024/25 mit Gesamtausgaben von weiteren 18,7 Mio. Euro.

Unterm Strich schlägt die Freikarte für den gesamten Zeitraum von 2022 bis 2025 mit 34,4 Mio. Euro zu Buche – eine Summe,

die das chronisch klamme Bremen natürlich nicht aus eigenen Mitteln aufbringen kann und daher über Schulden finanzieren muss. Für die damit verbundenen Zins- und Tilgungslasten werden künftig wohl die jüngst Beschenkten geradestehen müssen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Es gibt gut begründete Förderprogramme – wie das Bildungs- und Teilhabepaket –, die sich gezielt an bedürftige Familien richten und dauerhaft die Teilnahme an Freizeitaktivitäten ermöglichen. Geldgeschenke jedoch mit der Gießkanne für jedermann, die zudem auf Pump finanziert werden, sind darüber hinaus nicht zu rechtfertigen.



Jan Vermöhlen
vermoehlen@steuerzahler-nub.de

Ausufernde
Kosten beim
„Museum für
Konkrete Kunst
und Design“
in Ingolstadt

Ob es wenigstens planmäßig
2025 eröffnet wird?



Für rd. 58 Mio. Euro will die Stadt Ingolstadt einer alten Gießereihalle mit dem „Museum für Konkrete Kunst und Design“ neues Leben einhauchen.

Die Kosten für den Neubau des „Museums für Konkrete Kunst und Design“ in Ingolstadt laufen aus dem Ruder. Statt ursprünglich geschätzten rd. 33 Mio. Euro wird das anspruchsvolle Projekt rd. 58 Mio. Euro kosten.

Ingolstadt (BY). Bereits seit rd. einem Jahrzehnt beschäftigt sich der Stadtrat in Ingolstadt mit einem komplizierten Bauvorhaben. Eine ehemalige Industriehalle soll künftig Kunst beherbergen. Konkret soll eine historische und unter Denkmalschutz stehende Gießereihalle nahe der Donau zu einem neuen Zuhause für das „Museum für Konkrete Kunst und Design“ werden. Doch das ehrgeizige Projekt wird wohl sehr kostspielig.

Ursprünglich ging man von Kosten in Höhe von maximal 33 Mio. Euro aus. Doch diese Kosten waren nicht mehr zu halten. Im Juni 2021 war man schon bei rd. 47 Mio. Euro angelangt. Ursächlich für diese Kostensteigerung war nach Mitteilung des Oberbürgermeisters der Stadt Ingolstadt u. a., dass „das Gießereihallenareal auf historischem Grund liegt. Im Untergrund befinden sich aus mehreren Epochen wichtige Zeugnisse der Ingolstädter Geschichte als Festungsstadt“.

So mussten im Verlaufe der archäologischen Arbeiten, bis in eine Tiefe von acht m, die umfangreich gemachten Funde freigelegt und dokumentiert werden. „Zudem ist das Areal geologisch und damit auch statisch anspruchsvoll. Die teilweise unerwartet sichtbar gewordenen bauhistorischen Zeugnisse erforderten einen deutlich höheren Aufwand in der Freilegung und Dokumentation als erwartet.“ Die dadurch verursachten Bauzeitverzögerungen erhöhten die Kosten um knapp sieben Mio. Euro. Für ergänzende statische Maßnahmen im Bereich der Gründung mussten zusätzlich 5,5 Mio. Euro aufgewendet werden. Die Fundamentierung gestaltete sich nämlich kompliziert, da der Baugrund nahe der Donau liegt und das Grundwasser nach oben drückt. Daher ließ sich nach Mitteilung des Oberbürgermeisters trotz mehrfacher sorgfältiger Baugrunduntersuchungen das Bauherrenrisiko insoweit nicht ganz vermeiden.

Aufgrund der Coronapandemie und global gestörter Lieferketten ist es zu weiteren enormen Baupreissteigerungen gekommen. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses unseres Schwarzbuchs liegt nach Mitteilung des Oberbürgermeisters die aktuelle Kostenprognose für das Museumsprojekt bei 58,7 Mio. Euro. Zum überwiegenden Teil

resultieren diese Mehrkosten aus extremen allgemeinen Baupreissteigerungen. Preissteigernd wirkten sich aber auch in geringem Umfang erforderliche Anpassungen an neue Normung bzw. den aktuellen Stand der Technik aus.

Sofern keine weiteren Überraschungen auftreten, ist mit der baulichen Fertigstellung Mitte 2025 zu rechnen, sodass „das Museum noch im Laufe des Jahres 2025 in Betrieb gehen sollte“.

Auch wenn für das Museumsprojekt staatliche Zuschüsse in Höhe von rd. zehn

Mio. Euro erwartet werden, ist dies aus Sicht der Steuerzahler nicht von Belang. Denn Steuergeld bleibt Steuergeld.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Zu hoffen bleibt, dass das „Museum für Konkrete Kunst und Design“ planmäßig im Jahr 2025 seine Pforten öffnen kann – ohne weitere Kostensteigerung.



Maria Ritch
maria.ritch@steuerzahler-bayern.de

Musik hinter Gittern in königlichem Knast

Ist es eine gute Idee, ein altes denkmalgeschütztes Gefängnis in eine moderne Musikschule umzuwandeln? Aus Sicht der Stadt St. Ingbert definitiv ja. Dabei ist es geradezu ein Klassiker, dass es bei Umnutzungen solch alter Gebäude zu Kostenexplosionen kommt. Wie praktisch für die Stadt, dafür überall die Schuld zu suchen, nur nicht bei sich selbst.

St. Ingbert (SL). Die saarländische Stadt St. Ingbert verfolgt ehrgeizige Pläne, insbesondere im Bereich der städtischen Bauinvestitionen. Dabei kann es vorkommen, dass Projekte doppelt angefangen und (teil) finanziert werden, wie im Fall der St. Ingberter Musikschule.

Ursprünglich sollte die Musikschule im Rahmen eines Kulturzentrums in die alte Baumwollspinnerei, ein leer stehendes Industriegebäude aus dem 19. Jahrhundert, integriert werden. Dieses Vorhaben aus dem Jahr 2011 – nennen wir es „Musikschule 1.0“ – verzögerte sich über Jahre und scheiterte letztlich an der Überforderung der verantwortlichen Person: So festgestellt im Sonderbericht des Landesrechnungshofs zum Projekt Baumwollspinnerei.

Weil ein dauerhaftes Quartier für die Musikschule nicht in Sicht war, begann die Stadt frühzeitig mit der Suche nach einer Alternative und fand diese in der ehemaligen Justizvollzugsanstalt von St. Ingbert, dem früheren Amtsgerichtsgefängnis aus dem Jahr 1882. Das denkmalgeschützte Gebäude befand sich im Eigentum des Landes und konnte 2013 von der Stadt erworben werden. Die geschätzten Kosten für das Projekt „Musikschule 2.0“ beliefen sich damals auf 1,3 Mio. Euro inkl. des Kaufpreises. In den folgenden zehn Jahren entwickelten sich die Ideen und Planungen weiter – und es wurde kräftig in Baumaßnahmen investiert. Laut Angaben der Stadt sollte die Musikschule im Sommer 2024 in ihre neuen Räumlichkeiten umziehen.

Aus den anfangs geschätzten 1,3 Mio. Euro Kosten sind mittlerweile rd. vier Mio. Euro geworden – eine Verdreifachung! Was war zu tun? Laut Presse mussten alle technischen Anlagen – wie Wasser, Abwasser, Sanitär, Elektro, Heizung und Lüftung – komplett erneuert werden. Zudem musste viel in die Raumakustik und Barrierefreiheit investiert werden. Dabei sind die Kosten für die einst gescheiterte Integration der „Musikschule 1.0“ in die alte Baumwollspinnerei noch nicht mit eingerechnet –

Neue Musikschule
in altem Knast.



Foto: BdSt Saarland

und weitere Kostensteigerungen sind bis zum Abschluss der Arbeiten nicht ausgeschlossen.

Doch warum sind die Kosten so explodiert? Hierfür zählt St. Ingbert vieles auf: die Coronapandemie, den Ukrainekrieg, den Anschlag auf die Nordstream-Pipeline – ja, selbst die ca. eine Woche dauernde Blockade des Suezkanals durch einen Containerfrachter im Jahr 2021 muss als Grund mit herhalten. Gab es eigene Fehler der Stadt, die zu der Kostenexplosion geführt haben? Jedenfalls keine Fehler, die St. Ingbert dem Bund der Steuerzahler nannte. Dabei ist der größte Fehler offenkundig: Dass die Stadt überhaupt einen untauglichen Knast aus alten Zeiten krampfhaft zu einer Musikschule umfunktionieren wollte.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Zugegeben – die durch Krieg und Krisen geprägte Weltlage trägt zur Kostensteigerung vieler Bauprojekte kräftig bei. Das gibt der Politik aber auch die Möglichkeit, von eigenen Fehlentscheidungen abzulenken. Dabei war auch in St. Ingbert im Grunde schon 2013 klar, dass die Umnutzung eines uralten Gefängnisses in eine Musikschule ein riesiges Kostenabenteuer werden würde.



Christoph Walter
christoph.walter@steuerzahler-
saarland.de

Hohe Kosten bei der Generalsanierung des Forchheimer Rathauses

Der Stadt Forchheim sind bei der Sanierung ihres historischen Rathauses die Kosten davongelaufen. Die Ausgaben für das ehrgeizige Projekt haben sich verdoppelt. Aus anfangs 17,5 Mio. Euro sind rd. 44 Mio. Euro geworden.

Forchheim (BY). Das Forchheimer Rathaus ist eine unter Denkmalschutz stehende, hufeisenförmige Gesamtanlage mit einem zweigeschossigen Hauptbau (Baujahr 1401/02), dem dreigeschossigen Magistratsbau (Baujahr 1534/35) und dem Treppenhaus mit der Registratur (Baujahr

1452/53). Über massiven Erdgeschosses befinden sich Fachwerkobergeschosse sowie der neogotische „Große Rathaussaal“. Massive Umbauten im Gebäudeinneren aus den 1960er-Jahren führten zu der aktuellen Schadenskulisse. 2013 fielen sogar kleinere Teile des Fachwerks auf den Rathausvorplatz. Die Statik des gesamten Gebäudes war nicht mehr gewährleistet. Daher wurde das Rathaus 2016 geräumt. Die Mitarbeiter zogen in andere Räumlichkeiten. Nach den Ergebnissen einer Tragwerksuntersuchung ist eine Generalsanierung des Rathauses unumgänglich.



Foto: Maria Ritch / Michael Stocker

Die Generalsanierung des Forchheimer Rathauses wird deutlich teurer als geplant.

Das historische Rathaus wird künftig anders genutzt werden. Als „Denkmal nationalen Rangs“ wird ein barrierefreies, multifunktionales „Haus der Begegnung“ mit Rathauhallen für Ausstellungen und Musikveranstaltungen, mit einem großen und kleinen Rathaussaal für Theateraufführungen, Konferenzen, Tagungen und andere Veranstaltungen sowie einem Trauzimmer etc. entstehen. Bei dem zugegebenermaßen schwierigen, ehrgeizigen Projekt sind die Kosten davongelaufen. Ging man im Jahr 2018 noch von einer Kostenberechnung in Höhe von 17,5 Mio. Euro aus, war man im Jahr 2019 bei auf den geplanten Baufertigstellungszeitpunkt 2022 hochgerechneten Kosten in Höhe von 20,3 Mio. Euro angelangt. 2020 sind die Kosten wegen Planungsänderungen (Funde aus archäologischen Grabungen sollen sichtbar erhalten bleiben) auf 23,3 Mio. Euro geklettert. Materialengpässe und -preissteigerungen taten ihr Übriges. Im Juli 2022 beschloss der Forchheimer Stadtrat die auf 34,4 Mio. Euro korrigierte Kostenberechnung. Einschließlich einer Risikovorsorge in Höhe von 9,5 Mio. Euro beläuft sich laut einer aktualisierten Kostenberechnung das Gesamtbauvorhaben auf 44,7 Mio. Euro. Dies wurde vom Forchheimer Stadtrat am 25.4.2024 gebilligt.

Und auch das noch: Statt der ursprünglich anvisierten Baufertigstellung im Jahr 2022 wird sich die Bauzeit voraussichtlich bis Ende 2026 verlängern. Die Inbetriebnahme wird sich auf 2027 verschieben.

Das anspruchsvolle und aufwendige Sanierungsprojekt wird wohl zum überwiegenden Teil aus staatlichen Mitteln bezuschusst werden. Hinsichtlich der Förderhöhe steht die Stadt Forchheim zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses des Schwarzbuchs in laufenden Verhandlungen „mit zahlreichen Fördergeldgebern“. Aus Sicht der Steuerzahler ist es aber unerheblich, aus welchem Topf die Gelder kommen. Steuergeld bleibt Steuergeld.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Auch wenn die Erforderlichkeit der Sanierung des Forchheimer Rathauses außer Frage steht und gerade bei denkmalgeschützten Gebäuden immer etwas Unvorhergesehenes passieren kann, werden die Steuerzahler für die nicht unerhebliche Kostensteigerung geradestehen müssen.



Maria Ritch
maria.ritch@steuerzahler-bayern.de

Klotzen statt Kleckern für die EURO

Für die Ausrichtung der Fußball-Europameisterschaft hat Stuttgart tief in die Kasse gegriffen: So investierte man fast 40 Mio. Euro brutto in das Errichten von gleich vier Fan-Zonen in der Innenstadt. Und auch beim EM-bedingten Umbau der MHP-Arena wurde es teuer: Nach mehreren Kostensteigerungen beliefen sich die Kosten für die Stadtkasse am Ende auf rd. 80 Mio. Euro.

Stuttgart (BW). Weniger als 70 Mio. Euro betrug die ursprüngliche Kostenkalkulation bei der Stuttgarter MHP-Arena für die wegen der Fußball-EM 2024 notwendigen Umbaumaßnahmen im Bereich der Haupttribüne. Doch schon im Vergabezeitraum der Generalunternehmerleistung – nur ein Generalunternehmer hatte ein Angebot abgegeben – stieg dieser Betrag deutlich an. So wurde der Gemeinderat im Februar 2022 hinter verschlossenen Türen aufgefordert, den neuen Kosten in Höhe von 97 Mio. Euro zuzustimmen.

Das Ende der Fahnenstange war damit aber noch lange nicht erreicht: Ende Oktober 2023 gewährte der Stuttgarter Gemeinderat

einen Nachschlag von 22,5 Mio. Euro für den Umbau der Haupttribüne. Der Grund dafür waren gestiegene Kosten wegen Mehrarbeiten durch „die unerwartet vorgefundene problematische Bestandssituation bei den Fundamenten“, wie es in einer Gemeinderatsdrucksache heißt. Doch auch damit war die Explosion der Umbaukosten noch nicht zu Ende: Anfang Februar 2024 beschloss der Gemeinderat weitere 20 Mio. Euro Nachschlag für diese Mehrarbeiten.

Handeln musste der Gemeinderat dabei mit der sprichwörtlichen Pistole auf der Brust, weil der Generalunternehmer mit einem Baustopp drohte. Die Stuttgarter Stadträte hatten innerhalb von nur zwei Tagen dem erneuten Millionennachschlag zuzustimmen: „Um die Durchführung der EM [fünf Spiele fanden in Stuttgart statt; die Red.] nicht zu gefährden, bestand akuter Handlungsbedarf“, hieß es dazu aus dem Stuttgarter Rathaus auf Anfrage des Bundes der Steuerzahler Baden-Württemberg. Damit beliefen sich die Kosten für den Tribünenumbau mittlerweile auf 140 Mio. Euro! 61 Mio. Euro davon sollte der VfB Stutt-



Foto: Daniel Bilaniuk

Der Stuttgarter Schlossplatz – eine von vier Fan-Zonen während der Fußball-EM.

gart – Pächter und Hauptnutzer – tragen, rd. 80 Mio. Euro bleiben an der Stadt hängen.

Locker saß das Steuergeld in Stuttgart indes nicht nur bei der Ertüchtigung der MHP-Arena. Auch bei den Investitionen rund um seine fünf EM-Spiele war die Stadt im deutschlandweiten Vergleich finanziell ganz vorn mit dabei. So ließ man sich gleich vier Fan-Zonen mit allem Drum und Dran 38,4 Mio. Euro brutto kosten. Das ist rd. sechs Mal so viel, wie die Verwaltung bei der Bewerbung als Ausrichterstadt 2017 laut Stuttgarter Nachrichten als grobe Richtlinie ausgab. Zum Vergleich: In den Ausrichterstädten Köln und Leipzig beliefen sich die investierten Gelder laut einer Auswertung

der Stuttgarter Nachrichten mit 17 bzw. 15 Mio. Euro. auf weniger als die Hälfte als in Stuttgart.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Rund um die Fußball-EM saß das Steuergeld in Stuttgart äußerst locker. So winkte der Gemeinderat beim Stadionumbau mehrfach kurzfristig millionenschwere Nachbesserungen durch. Auch für die Fan-Zonen gaben andere Städte weniger als die Hälfte aus, als Stuttgart es tat.



Daniel Bilaniuk
presse@steuerzahler-bw.de

Kostensteigerung beim Coburger „Globe“

Die Baukosten für die Errichtung des „Globe“, einer Ersatzspielstätte für das zu sanierende Coburger Landestheater, haben sich erheblich verteuert. Aus ursprünglich ermittelten rd. 24 Mio. Euro sind 40 Mio. Euro geworden.

Coburg (BY). Bereits in seinem letztjährigen Schwarzbuch hatte der Bund der Steuerzahler die Kostenexplosion von rd. 59 Mio. Euro auf rd. 360 Mio. Euro bei der Sanierung des Coburger Landestheaters schon während der Projektentwicklung gerügt. Eine hohe Kostensteigerung macht auch bei der Errichtung der Ersatzspielstätte nicht halt.

Im Jahr 2019 hat sich der Coburger Stadtrat für den Neubau einer Übergangsspielstätte in kreisrunder Bauweise in Anlehnung an das legendäre Londoner „Globe Theatre“ entschieden, und zwar auf der Grundlage eines Planungsgeschenks für die Leistungsphasen 1–4 gemäß HOAI der drei größten Arbeitgeber in Coburg – Brose, KAESER und HUK-Coburg. Das „Globe“ als „multifunktionale Kulturstätte soll nicht nur dem Landestheater Coburg

als Interimsspielstätte bis zum Umzug in das generalsanierte Landestheater eine neue Heimat“ bieten. Im Anschluss daran wird es „zukünftig in der Coburger Stadtgesellschaft, wie auch in der gesamten Region kulturelle Akzente setzen“, ließ der Oberbürgermeister der Stadt Coburg den Bund der Steuerzahler wissen. Damals ging man von Baukosten in Höhe von rd. 24 Mio. Euro für das „Globe“ und seine drei Nebengebäude inkl. Schmuckbeleuchtung aus. Zusätzlich schlugen Kosten für die Freianlagen rund um das „Globe“ mit rd. 5 Mio. Euro zu Buche, sodass sich die „Gesamtinvestitionskosten auf rd. 29 Mio. Euro“ beliefen.

„Die Corona-Pandemie und der Krieg in der Ukraine haben die Baupreise in den letzten drei Jahren in nie gekannte Dimensionen steigen lassen. Ein Ende dieser Preisentwicklung ist derzeit nicht absehbar. Von dieser negativen Entwicklung blieb auch das „Globe“ nicht verschont, sodass die Baukosten seit 2020 mehrfach angepasst werden mussten. Unabhängig davon führte die Firmeninsolvenz eines wichtigen Schlüssel-

gewerks (Bühnenbeleuchtung und Medientechnik) im Jahr 2022 zu einer erheblichen Bauzeitverzögerung und in der weiteren Folge zu einem gestörten Bauablauf, der ebenfalls zu erheblichen Mehrkosten geführt hat. Letztmalig wurden die Kosten im Juli 2023 fortgeschrieben und vom Stadtrat zu Coburg am 20.07.2023 genehmigt. Die Gesamtinvestitionskosten liegen aktuell bei 40.100.000 Euro“, einschließlich „Freianlagen rund um das Globe. [...] Aber wir alle stellen uns gemeinsam den Herausforderungen, die uns die Bauwirtschaft auferlegt hat und bringen das Globe zur Fertigstellung [...]. Durch eine Vielzahl von Einsparungen und geänderten Bauausführungen konnten wir im Rahmen unserer Möglichkeiten noch weitaus höhere Kosten vermeiden und dem extrem gestiegenen Baukostenindex damit ein Stück weit entgegentreten! Auch wir als kommunaler Auftraggeber haben nur begrenzte Handlungsspielräume [...]“, teilte der Oberbürgermeister der Stadt Coburg dem Bund der Steuerzahler mit.

Das „Globe“ wurde schließlich am 6.10.2023 feierlich eröffnet. Seitdem wurden im „Globe“, das in der Theaterszene als „Leuchtturmprojekt“ bezeichnet wird, herausragende Premieren gefeiert, wobei nahezu jede Vorstellung ausverkauft war.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Auch wenn weder der Oberbürgermeister der Stadt Coburg, noch die Mitglieder des Coburger Stadtrates, noch die verantwortlichen Mitarbeiter der Stadt Coburg nach eigenen Angaben über die „nicht vorhersehbaren Entwicklungen auf dem Bausektor und die damit einhergehenden erheblichen Kostensteigerungen glücklich sind“, dürften wohl die Steuerzahler am unglücklichsten sein. Denn diese haben wieder einmal die nicht unerhebliche Kostensteigerung zu schultern.



Maria Ritch

maria.ritch@steuerzahler-bayern.de

Foto: Maria Ritch / Michael Stocker



Bei dem „Globe“ liefen die Kosten davon.

Stadt kauft Schrott- immobilie für 125.000 Euro

Verzicht auf weiteres
Gutachten zum Wert
des Hauses.

Die Stadt Homberg (Efze) zieht wegen einer Satzungsvorgabe bei der Zwangsversteigerung einer Immobilie den Kürzeren. Doch weil diese der Neugestaltung des neuen Ortsmittelpunkts im Weg steht, kauft die Stadt das marode Haus zu einem Preis, der den Wert deutlich übersteigt.

Homberg (Efze) (HE). Auf halber Strecke zwischen Marburg und Kassel befindet sich in Nordhessen die Kleinstadt Homberg (Efze). Südwestlich der Kernstadt liegt der ca. 1.000 Einwohner große Ortsteil Wernswig. Mit der Aufnahme in den Hessischen Dorfentwicklungsplan hatte sich die Stadt zum Ziel gesetzt, auch den Ortsmittelpunkt von Wernswig aufzuheben. Das wurde aber zu einem teuren Spaß.

Im Ortskern befindet sich ein altes und marodes Gebäude, das die Stadt seit 2019 zu erwerben versuchte. Damals befand sich das Objekt noch in Besitz des Landes Hessen. Der direkte Kauf war jedoch aufgrund einer Vielzahl grundbuchlich eingetragener

Belastungen schwierig. Als einzige Lösung, die belastenden Einträge zu löschen, blieb nur die Zwangsversteigerung. Vor der Versteigerung wurde das Gebäude im Juli 2022 in einem vom Land Hessen in Auftrag gegebenen Gutachten auf 10.300 Euro geschätzt.

Voller Hoffnung nahm die Stadt Homberg im Juni 2023 an der Zwangsversteigerung teil. Doch womit die Stadt wohl nicht gerechnet hatte: Es gab außer ihr auch noch weitere Interessenten. Den Zuschlag erhielt ein anderer Bieter für 27.500 Euro. Die Stadt ging deshalb leer aus, weil der Magistrat bei Immobilien laut der Hauptsatzung nur bis zu einem Preis von 20.000 Euro frei entscheiden darf. Bei höheren Summen ist die Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung erforderlich. Und da der Schätzwert weit unter den 20.000 Euro gelegen hatte, rechnete Homberg (Efze) vermutlich nicht damit, dass das höchste Gebot über diese Summe hinausgehen würde.

Doch die Stadt gab sich damit nicht zufrieden und wollte die Immobilie weiterhin



Foto: Jochen Klöp

Kein Schönheitspreis: Die Stadt Homberg (Efze) hat für eine marode Immobilie mehr als das Zehnfache des eigentlichen Werts bezahlt, weil sie sich zuvor bei der Zwangsversteigerung selbst beschränkt hatte.

erwerben. Der neue Eigentümer hatte in der Zwischenzeit das Dach repariert und das Haus komplett entrümpelt. Das ließ er sich nun teuer bezahlen: Er verlangte 125.000 Euro und die Stadt Homberg (Efze) ließ sich darauf ein. Das war völlig blauäugig, denn auf ein erneutes Gutachten zum Wert des Hauses verzichtete sie – aus Kostengründen.

Wieso nun wollte Homberg (Efze) dieses Haus offenbar um fast jeden Preis haben? Die Stadt erklärte, dass beim Haus eine Engstelle bestehe und dies ein erhöhtes Risiko für Fußgänger und Radfahrer darstelle. Außerdem wolle man für Wernswig einen sichtbaren Ortsmittelpunkt schaffen.

Während die Stadt den Immobilienkauf überstürzt und überteuert vorgenommen hat, lässt sie sich nun Zeit bei der Entscheidung, was konkret mit dem Haus geschehen soll. So oder so, auf Homberg kommen noch hohe Kosten zu.

Der Bund der Steuerzahler hat sich selbst ein Bild vor Ort gemacht: Beim Blick von außen ist es kaum zu fassen, dass die Stadt für ein altes, sanierungsbedürftiges Haus so viel Geld bezahlt hat.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Immobilienkäufe zu Wucherpreisen sollten nicht auf Kosten der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler gehen. Die Stadt hätte vor der Zwangsversteigerung sicherstellen müssen, dass sie auch bei einem höheren Gebot mitsteigern kann. Außerdem hätte unbedingt ein weiteres Gutachten in Auftrag gegeben werden müssen, um den Wert des Hauses zu ermitteln.



Eva Kugler

kugler@steuerzahler-hessen.de

Teures Theater um ein Theaterzelt

Ein Theaterzelt sollte in Greifswald während der Sanierung des Theaters als Übergangslösung dienen. Doch es kam anders. Nun muss die Stadt trotzdem eine Mio. Euro bezahlen.

Greifswald (MV). Das Theater in Greifswald ist in die Jahre gekommen und muss saniert werden. Die Kosten dafür werden aktuell auf rd. 75 Mio. Euro geschätzt. Geplant ist ein Bauzeitraum von mindestens drei Jahren, in dem das Theater nicht nutzbar ist. Die Auswirkungen für das aus insgesamt drei Spielstätten (Putbus, Stralsund und Greifswald) bestehende Theater sind also enorm: Wer nicht spielt, hat keine Einnahmen.

Um zumindest die schlimmsten Folgen zu mindern, entschloss sich die Stadtpolitik nach einigem Hin und Her und der Prüfung diverser Alternativen dazu, ein Theaterzelt als

Ersatzspielstätte anzumieten und im Hafen aufzustellen. 400 Plätze sollte es haben und durch angrenzende Container genug Platz für Garderoben und weitere für den Theaterbetrieb notwendige Räumlichkeiten bieten. Hier hatte der Anbieter satte 3,3 Mio. Euro für Aufbau und Miete für drei Jahre veranschlagt.

Doch es kam anders als geplant, denn der Zeltaufbau verzögerte sich. Immer neue Termine nannte das Unternehmen: zunächst März 2023, dann Sommer, dann Herbst vergangenen Jahres. Der Grund seien nicht lieferbare Teile. Damit konnte ein nahtloser Übergang nicht mehr gehalten werden. Die Proben erfolgten während dieser Zeit schon dezentral in städtischen Immobilien, Auftritte gab es auf kleineren Bühnen in der gleich an das Theater angrenzenden Stadthalle. Die erwarteten Ein-



Während der Sanierung des Theaters dient die angrenzende Stadthalle als Ersatzspielstätte. Links: Theater als Baustelle. Rechts: die direkt angrenzende Stadthalle mit den Ersatzbühnen.

nahmen fehlten, während gleichzeitig die Kosten stiegen. Und noch etwas passierte: Die Energiekosten explodierten im Herbst 2022. Aus Angst vor nicht beherrschbaren Energiekosten einigte sich die Stadtpolitik in Absprache mit der Verwaltung darauf, das Zelt nun doch nicht mehr anzumieten.

Im Herbst vergangenen Jahres überraschte die Stadt dann mit einer weiteren Hiobsbotschaft: Die Vertragsstornierung für das Zelt schlägt mit einer Mio. Euro zu Buche. Die Summe soll sich aus etwas mehr als 600.000 Euro für Vorleistungen und einer Forderung für einen entgangenen Gewinn in Höhe von 400.000 Euro zusammensetzen.

Die Unterlagen dazu sind nicht öffentlich einsehbar. Auf Anfrage bestätigte die Pressestelle der Stadt im Wesentlichen jedoch den Sachverhalt.

Tatsache ist: Der Greifswalder Haushalt ist hoch verschuldet, die Sanierung des Theaters wird Millionen aus dem Stadtsäckel binden. Weshalb man sich dann auch noch dazu entschied, das Wagnis mit einem Theaterzelt zu einer exorbitant hohen Miete einzugehen, ist unverständlich. Denn auch ohne Energiekrise ist die

Beheizung eines Zelts über das ganze Jahr hinweg teuer. Dies hätte ebenfalls bedacht werden müssen.

Jetzt sollen es die kleineren städtischen Säle dauerhaft richten. Das Theater soll diese auf eigene Kosten ertüchtigen, um alle Sparten anbieten zu können. Die Stadt hat kein Geld dafür.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Warum wird man immer erst aus Schaden klug? Die jetzt angestrebten Übergangslösungen sind sicher nicht ideal, aber sie setzen immerhin auf die Nutzung der vorhandenen Räumlichkeiten. Es muss nicht immer die „Goldstandard“-Lösung sein.



Michaela Skott
presse@steuerzahler-mv.de

1 Million€
für Vertragsstornierung



Gießen musste beim Verkehrsversuch zur Verbesserung des Radverkehrs eine Vollbremsung hinlegen, da die Stadt rechtliche Grundlagen ignoriert hatte.

Verkehrter Verkehrsversuch in Gießen endet in Sackgasse

Die Stadt Gießen startete 2023 einen Verkehrsversuch zur Verbesserung des Radverkehrs. Doch weil die Verantwortlichen im Vorfeld rechtliche Grundlagen ignoriert hatten, erwies sich das Vorhaben als rechtswidrig und musste vorzeitig abgebrochen werden. Die begonnenen Baumaßnahmen mussten größtenteils zurückgebaut werden – es bleiben Kosten in Millionenhöhe.

Gießen (HE). Das mittelhessische Gießen rühmt sich selbst als „die Nummer 1 im Hinblick auf die Studierendendichte“ in Deutschland. In der Universitätsstadt mit mehr als 90.000 Einwohnerinnen und Einwohnern studieren rd. 45.000 Menschen. Wie in vielen anderen Städten entbrannte in den vergangenen Jahren auch in Gießen eine Debatte über die (Neu-)Aufteilung des Verkehrsraums. Mehr Platz und somit auch mehr Sicherheit für den Radverkehr zu schaffen, war das Ansinnen eines Bürgerantrags, der 2021 in Gießen gestellt wurde. Das Stadtparlament nahm sich des Themas an und beschloss einen Verkehrsversuch mit dem Ziel, auf dem innerstädtischen Anlagenring von den insgesamt vier Spuren

nur noch zwei Spuren für Autos befahrbar zu machen – in einer Richtung. Die anderen beiden Spuren sollten in beiden Richtungen Fahrrädern und Bussen vorbehalten sein. Der Bau begann im Juni 2023, wurde jedoch bereits Ende August 2023 wieder abgebrochen und musste gar revidiert werden. Anwohner, die per Eilantrag beim Verwaltungsgericht Gießen gegen den Verkehrsversuch vorgegangen waren, bekamen am 10.7.2023 Recht. Die Stadt legte Beschwerde ein und ließ weiterbauen. Als nächsthöhere Instanz entschied auch der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel am 29.8.2023, dass der Verkehrsversuch rechtswidrig ist, da er nicht ausreichend begründet war. Ein Verkehrsversuch ist nur dann zulässig, wenn eine Gefahrenlage zu beseitigen ist.

Dabei waren die Gießener Verantwortlichen gewarnt: Bereits im Vorfeld des Projekts hatte das Regierungspräsidium die Stadt in einer Stellungnahme auf die rechtlichen Voraussetzungen für einen Verkehrsversuch hingewiesen. Doch die Stadt setzte sich über die Einwände hinweg und begann, den Verkehrsversuch umzusetzen. Eine Gefahrenlage hatte sie zuvor nicht nachgewiesen.

Bis zum Baustopp betrug die Projektkosten 1,7 Mio. Euro. Darunter fielen auch Maßnahmen wie die Modernisierung von Ampelanlagen, die trotz des Projektabbruchs erhalten bleiben – rd. 700.000 Euro kosteten Maßnahmen, die nach dem Rückbau weiter bestehen.

Die Kosten für den Rückbau selbst lagen dem BdSt Hessen bei Redaktionsschluss noch nicht vor. Klar ist, dass das gesamte Flop-Projekt für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler sehr teuer wird. Und die Sache hat auch ein juristisches Nachspiel: Die Staatsanwaltschaft Gießen ermittelt gegen den verantwortlichen Bürgermeister wegen des Anfangsverdachts der Untreue.

Politisch Verantwortliche müssen beim Umgang mit Steuergeld im Vorfeld alle rechtlichen Grundlagen gründlich prüfen (lassen) und dies in die Entscheidungsfindung mit einbeziehen. Im vorliegenden Fall wurden die Verantwortlichen sogar frühzeitig auf mögliche Risiken hingewiesen, haben sich aber darüber hinweggesetzt. Diese fehlende Sorgfalt und Ignoranz kosten die Gießener Steuerzahlerinnen und Steuerzahler eine Millionensumme.



Carolyn Ludwig
ludwig@steuerzahler-hessen.de

Geister-Flüchtlingsdorf im Ammerland

Als das Land Niedersachsen im Herbst 2022 einen erhöhten Bedarf zur Unterbringung von Geflüchteten auswies, handelte der Landkreis Ammerland entschlossen und beschloss die Errichtung eines Containerdorfs. Doch „Dorf Edewecht“ ging nie in Betrieb. Der Grund: Das Innenministerium hatte überhöhte Bedarfszahlen ausgegeben. Während das Land jede Verantwortung von sich wies, blieben Landkreis und Steuerzahler auf den Kosten sitzen.

Landkreis Ammerland (NI). Im Herbst 2022 informierte das Land Niedersachsen den Landkreis Ammerland, dass er im Frühjahr 2023 voraussichtlich rd. 1.400 weitere Flüchtlinge aufnehmen müsse – vorwiegend aus der Ukraine. Weil der Landkreis und seine Mitgliedsgemeinden sich außerstande sahen, eine so hohe zusätzliche Anzahl Schutzsuchender dezentral in Wohnungen unterzubringen, entschied man sich für die Errichtung einer zentralen Unterbringungsmöglichkeit. In Edewecht sollte unter dem Namen „Dorf Edewecht“ eine aus acht

Containeranlagen (je 35 Wohncontainer) bestehende Siedlung mit Platz für bis zu 500 Ukrainer entstehen. Im April 2023 sollten die ersten Neuankömmlinge ins „Dorf“ einziehen. Doch dazu kam es nicht.

Der Landkreis war mit den Arbeiten für das Containerdorf schon weit vorangeschritten, als das Niedersächsische Innenministerium im Februar 2023 überraschend mitteilte, Niedersachsen habe bereits rd. 16.000 ukrainische Flüchtlinge mehr aufgenommen, als es nach dem Bundesländer-Verteilungsschlüssel gemusst hätte. Die Verantwortung für diese „Überquote“ sah das Ministerium bei den Kommunen. Diese hätten von ihnen bereits aufgenommene Schutzsuchende verspätet in das entsprechende Meldesystem eingetragen. Das Land werde den Kommunen daher zunächst keine weiteren Ukrainer zuweisen.

Zu diesem Zeitpunkt waren dem Landkreis Ammerland aber schon hohe Kosten entstanden. So schlug der Kauf der acht Containeranlagen mit rd. 3,7 Mio. Euro zu



In den Containeranlagen in Edewecht sollten bis zu 500 Geflüchtete aus der Ukraine Unterkunft finden. Bewohner sind dort jedoch nie eingezogen. Inzwischen wurden die Container veräußert, um den finanziellen Schaden zu begrenzen.

Buche, die Herrichtung des Baugrundstücks und der Container verschlang weitere rd. 1,3 Mio. Euro. Hinzu kommen laufende Kosten von insgesamt 156.000 Euro. Der Landkreis hielt das zunächst für unproblematisch, da er davon ausging, dass das Land die Kosten (ca. 5,2 Mio. Euro) vollständig tragen würde – schließlich kamen von dort die falschen Zahlen.

Das Land lehnte die Kostenübernahme jedoch ab und verwies auf eine pauschale Sonderzahlung in Höhe von 750.000 Euro, die der Landkreis bereits für die Vorhaltung der zentralen Flüchtlingsunterkunft erhalten habe. Eine weitere Kostenerstattung sei nur bei einer tatsächlichen Flüchtlingsunterbringung zulässig.

In dieser Pattsituation beschlossen der Landkreis und seine Mitgliedsgemeinden im Oktober 2023, die Hälfte der Container zu verkaufen, um den finanziellen Schaden zu begrenzen und dennoch handlungsfähig zu bleiben – für den Fall, dass dem Landkreis doch noch ukrainische Flüchtlinge zugewiesen werden sollten. Als sich

im April 2024 abzeichnete, dass dies jedoch auf absehbare Zeit nicht der Fall sein würde, entschied man im Ammerland, auch die übrigen Container zu veräußern. Wie vom Landkreis zu erfahren war, wurde inzwischen die Hälfte der Container von kreisangehörigen Kommunen übernommen und die übrigen an interessierte Kommunen außerhalb des Ammerlands veräußert. Insgesamt konnte der Landkreis so Verkaufserlöse von rd. 2,6 Mio. Euro erzielen – leider nicht genug, um die einst entstandenen Kosten vollständig auszugleichen.

DER BUND DER STEUERZÄHLER MEINT

Steuerzahler ärgern sich zu Recht. Sie sind die Leidtragenden der Zahlen-Posse und zahlen den Preis für das Geister-Flüchtlingsdorf im Ammerland. Auch das Vertrauensverhältnis zwischen Kommunen und Land dürfte gelitten haben.



Nico Steinert
steinert@steuerzahler-nub.de

Wiesbadener Ex-Finanzamt: Millionen für fast leeres Gebäude

Nachdem Hessen zwischen 2004 und 2006 zahlreiche Landesimmobilien verkauft und langfristig zurückgemietet hat, kommt es immer wieder zu Problemen. Besonders ärgerlich sind die hohen Mietzahlungen für ein fast leer stehendes Gebäude, das früher von den Wiesbadener Finanzämtern genutzt wurde. Hessens Steuerzahlerinnen und Steuerzahler gehen so im schlimmsten Fall mehr als 44 Mio. Euro verloren.

Hessen. Weil das Land Hessen dringend finanziellen Spielraum benötigte, verkaufte es Mitte der 2000er-Jahre insgesamt 55 Landesimmobilien und mietete sie gleichzeitig für den Zeitraum von 30 Jahren zurück. Die Verkaufserlöse betragen 2,1 Mrd. Euro, wodurch Zinsen eingespart werden konnten, die sonst für zusätzliche Schulden angefallen wären. Das Land, das sich vertraglich zur Innensanierung verpflichtete, wollte dafür nur das Nötigste investieren. Übrigens: Die damalige Landesregierung ging davon aus, dass die Immobilien nach Ablauf der Mietverträge ohnehin nichts mehr wert sein dürften. Die Annahme, dass nur geringe Investitionen zur Aufrechterhaltung guter Arbeitsbedingungen notwendig sein würden, stellte sich jedoch als unrealistisch heraus. Auch, dass sich die Anforderungen an die Immobilien während der langen Mietdauer u. a. durch Digitalisierung, Homeoffice und eine politisch gewollte Arbeitsplatzverlagerung in den ländlichen Raum erheblich ändern würden, sah das Land nicht voraus.

Hintergrund: Seit 2018 reformiert die hessische Steuerverwaltung ihre Strukturen mit zahlreichen Maßnahmen und lagert dabei u. a. Aufgaben der Finanzämter in ländliche Regionen aus. Außerdem wurden die beiden bisherigen Wiesbadener Finanzämter im Oktober 2022 fusioniert.



Foto: EdSt/Hessen

Das ehemalige Gebäude der beiden Wiesbadener Finanzämter steht seit Herbst 2022 weitgehend leer – Miete wird dennoch weiter fällig.

Der ehemalige Dienstsitz der Finanzämter Wiesbaden I und II im Behördenzentrum am Schiersteiner Berg war zum Zeitpunkt der Strukturreform schon länger deutlich in die Jahre gekommen und hätte dringend modernisiert werden müssen. Nach Auskunft des Landes wäre die Realisierung eines modernen Bürokonzepts am alten Standort aufgrund der erheblich sanierungsbedürftigen Immobilie und der dortigen baulichen Rahmenbedingungen aber nicht wirtschaftlich umsetzbar gewesen. Man suchte und fand deshalb eine neue Unterkunft am Abraham-Lincoln-Park, die den gestiegenen Anforderungen gerecht wird.

Und so ging der Ärger richtig los: Seit dem Umzug steht der Großteil des alten Finanzamtsgebäudes leer. Nur rd. fünf Prozent belegen noch Landesbehörden. Das Objekt wird außerdem für den Betrieb technischer

Einrichtungen verwendet. Trotzdem fällt weiter Miete in Höhe von jährlich 3,4 Mio. Euro an, der Mietvertrag läuft noch bis Ende 2035. Ursprünglich hatte das Land vor, den ehemaligen Dienstsitz nach Auszug der Finanzämter für andere Nutzungszwecke zu sanieren und herzurichten. Doch dann kaufte die OFB Projektentwicklung GmbH, eine Tochter der Landesbank Hessen-Thüringen, das gesamte Behördenzentrum am Schiersteiner Berg samt der alten Finanzamtsgebäude. Die OFB stellte dem Land für eine Revitalisierung des Gesamtareals ihren Masterplan „Seven Gardens“ vor, der in Abstimmung mit der Stadt Wiesbaden eine Quartiersentwicklung in mehreren Bauabschnitten unter sukzessivem Abriss der Bestandsbauten beinhaltet. Doch das alte Finanzamtsgebäude steht bis heute: Die Planungen für dessen Abriss und einen Neubau an gleicher Stelle mussten Ende 2023 unterbrochen werden. Laut Darstellung des Landes hatte die Entwicklung am Bau- und Finanzierungsmarkt bereits seit Längerem zu einer deutlichen Erhöhung des Baupreinsniveaus und einer Verteuerung der Finanzierung von Projektentwicklungen geführt; diese Situation habe sich im Zuge des Ukrai-

nekriegs noch verschärft. Infolgedessen sei das Vorhaben auf dem Gelände der früheren Finanzämter sowohl für das Land als auch die OFB zu diesem Zeitpunkt nicht wirtschaftlich gewesen. Deshalb untersucht die OFB eine Interimssanierung, um das Gebäude noch für die Restlaufzeit des Mietvertrags bis Ende 2035 nutzen zu können.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Es bleibt zu hoffen, dass möglichst schnell eine wirtschaftliche Lösung für das frühere Gebäude der Wiesbadener Finanzämter gefunden wird. Ob eine vertretbare Sanierung der maroden Immobilie oder ein Abriss samt Neubau für neue Zwecke sinnvoller ist, muss genau geprüft werden. Mietzahlungen von 3,4 Mio. Euro jährlich bis Ende 2035 für ein fast ungenutztes Gebäude wären jedenfalls völlig inakzeptabel. Ändert sich nichts mehr, versenkt Hessen sehenden Auges insgesamt mehr als 44 Mio. Euro.



Joachim Papendick
papendick@steuerzahler-hessen.de



Mehr auf www.schwarzbuch.de

Untaugliche Solarfähre wieder stillgelegt

Die für die Fährstelle Missunde an der Schlei für rd. vier Mio. Euro neu gebaute Solarfähre hat sich als untauglich erwiesen. Deshalb wurde das bereits verkaufte Vorgängerboot zurückgekauft: für den fünf-fachen Verkaufspreis.

Missunde (SH). Die Schlei ist ein 42 km langer Meeresarm der Ostsee, der – bei Schleswig – fast bis in die Mitte des Landes reicht. An der engsten Stelle der Schlei unterhält der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN) eine Fähre, die sich mit Motor-

kraft an einem im Wasser liegenden Seil von einem zum anderen Ufer zieht. Der Betrieb ist verpachtet.

Die bislang eingesetzte Fähre „Missunde II“ war nach 21 Betriebsjahren marode. Die maximale Zuladung von 22,5 t musste daher aus Sicherheitsgründen zuletzt auf 7,5 t reduziert werden. Auch das sogenannte Fährzeugnis, vergleichbar mit dem TÜV-Stempel beim Auto, war abgelaufen. Um ein neues Zertifikat zu bekommen, wären Reparaturen im geschätzten Umfang von 1,8 Mio. Euro notwendig geworden. Nach der Machbarkeitsstudie eines Ingenieurbü-



Die neue Solarfähre „Missunde III“ samt großem Sonnendach hat sich als untauglich erwiesen.

ros entschied der Landesbetrieb, eine neue Fähre zu bauen.

Mit dem alten Boot waren pro Jahr im Schnitt 120.000 Fahrzeuge sowie 50.000 Fahrräder befördert worden. Gewünscht wurde nun eine größere Transportkapazität, um auch Reisebussen und Landwirtschaftsgespanssen große Umwege zu ersparen. So wurde – in Abweichung von der Machbarkeitsstudie – eine größere Fähre projektiert, die eine maximale Zuladung von 45 t tragen kann. Außerdem hat sich das Land Schleswig-Holstein zum Ziel gesetzt, das erste „klimaneutrale Industrieland“ Deutschlands zu werden. Deshalb sollte anstelle eines Dieselmotors ein rein elektrischer Antrieb mit Solarzellen gebaut werden. Diese Kombination gab es bislang in Deutschland nicht.

Heute wissen wir, dass das Experiment gründlich ins Wasser gefallen ist. Zuerst führten Lieferengpässe zu Bauverzögerungen bei der rd. vier Mio. Euro teuren neuen Solarfähre. Dann mussten die Anleger auf beiden Seiten für die höheren Lasten und größeren Abmessungen angepasst werden.

Ende Januar 2024 wurde die neue Solarfähre unter großem Medienrummel getauft – doch schon bei den ersten Probefahrten stellte sich heraus, dass die neue Fähre bei stärkeren Winden und Strömungen nicht sicher fährt. Das Solardach wirkt nämlich wie ein Segel, und der größere Rumpf dreht

sich bei der Überfahrt aus dem Kurs, sodass ein Anlegen nicht mehr möglich ist – offenbar ein Konstruktionsfehler des für die bestehenden Bedingungen zu großen Schiffs.

So musste das Vorgängermodell wieder reaktiviert werden. Diese Fähre hatte das Land für 21.000 Euro verkauft – der Käufer gab es nun zum fünffachen Preis (113.000 Euro) an den LKN zurück. Hinzu kamen Reparaturkosten von rd. 50.000 Euro.

Wie es mit der neuen Solarfähre weitergeht, ist derzeit nicht absehbar. Im Sommer ging man davon aus, dass ein Einsatz nach erheblichen Änderungen an der Konstruktion frühestens Ende 2025 möglich sein wird. Die Kosten des Umbaus sind noch nicht ermittelt.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

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



Rainer Kersten
schleswig-holstein@steuerzahler.de

ALTERNATIVE INVESTITION



Mit **4 Mio. Euro**
kann man eine neue Kindertagesstätte
für vier Gruppen inkl. Außenanlagen
errichten.



Von wegen paradiesisch: Weil die Stadt Frankfurt nach dem Kauf 2011 immer noch kein Nutzungskonzept umgesetzt hat, bröckelt der leer stehende „Paradieshof“ vor sich hin.

„Paradieshof“ in Frankfurt verfällt ungenutzt

2011 kaufte die Stadt Frankfurt den als „Paradieshof“ bekannten 1960er-Jahre-Bau. Allerdings hat die Stadt bis heute kein Konzept realisiert, sodass das Gebäude leer steht und zusehends verfällt. Wenn die Mainmetropole nicht handelt, drohen Kosten für eine immer aufwendigere Sanierung.

Frankfurt (HE). Der Frankfurter Stadtteil Sachsenhausen mit seinen rd. 63.000 Einwohnern ist bekannt für sein Ausgehviertel mit zahlreichen Apfelweinwirtschaften. Zudem zieht das Museumsuferfest rund um die Museen am Sachsenhäuser Schaumainkai jährlich rd. 2,5 Mio. Besucherinnen und Besucher an.

Wenige Minuten Fußweg vom Museumsufer entfernt liegt die Paradiesgasse 23. Dort ließ eine Brauerei in den 1960er-Jahren ein Gebäude errichten, das als Gaststätte und Wohnraum genutzt wurde – den „Paradieshof“. Nachdem sich zuletzt eine Diskothek darin befand, steht die Immobilie seit 2008 leer. Diese Situation wollte die Stadt Frankfurt mit dem Ankauf des „Paradieshofs“ ändern. Dabei nahm sie einen Umweg:

Zunächst kaufte die mehrheitlich städtische Konversions-Grundstücksentwicklungsgesellschaft (KEG) das Gebäude. Ende 2010 beschloss die Stadtverordnetenversammlung dann, dass die Stadt den „Paradieshof“ – „eine Schlüsselliegenschaft für das Stadterneuerungsverfahren Alt-Sachsenhausen“ – direkt übernimmt. Der Kaufpreis betrug knapp 1,3 Mio. Euro. Dass zunächst die KEG den „Paradieshof“ gekauft hatte, begründete die Stadt „mit dem Ziel, dass diese Liegenschaft gezielt entwickelt werden kann und dort auf Dauer eine geordnete, sinnvolle und den Vorgaben des Stadterneuerungsverfahrens Alt-Sachsenhausen dienende Nutzung erfolgen wird“.

Allerdings hat die KEG den „Paradieshof“ nicht entwickelt. Und auch den städtischen Kaufentscheidungsträgern fehlte ein Nutzungskonzept. Sie hatten lediglich die Idee, dass ein Theaterbetrieb, der damals eine neue Spielstätte suchte, einziehen könnte. Zudem sollte der „Paradieshof“ weiterhin zum Teil als Wohnraum genutzt werden. Für einen solchen Umbau hatte die KEG 2009 in einer Planungsstudie, von der Stadt im Rahmen des Stadterneuerungsverfahrens

gefördert, Kosten von knapp fünf Mio. Euro ermittelt. Dies war der Stadt also bekannt, als sie Anfang 2011 einen Architekturwettbewerb mit der Aufgabe auslobte, ein Projekt mit Wohn-, Gastronomie- und Theaternutzung zu planen. Dennoch wurde der Siegerbeitrag mangels finanzieller Mittel nicht realisiert: Die Stadt strich die Mittel im Zuge notwendiger Haushaltseinsparungen. Somit stand der „Paradieshof“ weiterhin leer.

2016 führte die Stadt dann ein Nutzerauswahlverfahren durch, das eine in Frankfurt ansässige private Bildungseinrichtung gewann. Diese wollte neben einem Ausstellungsraumfoyer, einem Café, Unterrichtsräumen und Werkstätten auch Appartements für Studentinnen und Studenten bauen lassen. Doch es kam keine Verständigung über

die Kostenverteilung zustande, sodass auch diese Pläne nicht realisiert wurden und der „Paradieshof“ weiter verfällt.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Die politischen Entscheidungsträger in Frankfurt müssen endlich ein realistisches Nutzungskonzept für den „Paradieshof“ umsetzen. Ansonsten müssen sie ihn verkaufen. Das Gebäude darf nicht weiter verfallen und für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler unnötige Sanierungskosten verursachen.



Carolyn Ludwig
ludwig@steuerzahler-hessen.de



Mehr auf www.schwarzbuch.de

Wird MV-PC zum Millionengrab?

Das Land Mecklenburg-Vorpommern braucht für seine Verwaltung mehr als 30.000 neue IT-Arbeitsplätze. Das wird Millionen kosten. Die ersten knapp sechs Mio. Euro sind durch Misswirtschaft bereits weg.

Schwerin (MV). Selten fiel ein Urteil des Landesrechnungshofs so klar und deutlich aus, denn im aktuellen Landesfinanzbericht in Mecklenburg-Vorpommern ließ sich im Frühsommer dieser Satz finden: „Die geplante Einführung des MV-PC ab dem dritten Quartal 2023 ist gescheitert. Notwendige Vorarbeiten wurden nicht durchgeführt bzw. abgeschlossen. Die für die Vorarbeiten geleisteten Ausgaben von rd. 5,9 Mio. Euro dürften in wesentlichen Teilen verloren sein.“

Im Jahr 2021 hatte das Land beschlossen, alle Arbeitsplätze in der Landesverwaltung bedarfsgerecht mit standardisierter Informationstechnik auszustatten. Mit der Ausrüstung von 31.725 Arbeitsplätzen wollte man



Foto: epic_pic

Der neue IT-Arbeitsplatz in der Verwaltung soll künftig ermöglichen, im Homeoffice zu arbeiten und trotzdem auf alle Daten zugreifen zu können.

im Herbst 2023 starten, bis Ende 2026 sollte das Projekt abgeschlossen sein und insgesamt 100 Mio. Euro kosten. Doch daraus wird nichts, der Roll-out wird nicht stattfinden. Das Projekt MV-PC, später mit dem Namen Zentra, wurde aus dem „MV-Schutzfonds“ finanziert – ein schuldenfinanziertes Sondervermögen, das ursprünglich für die Bewältigung der Folgen der Coronapandemie vorgesehen war.

In seinem aktuellen Prüfbericht von Anfang Juli stellte der Landesrechnungshof nun fest, dass notwendige Vorleistungen nicht erbracht worden seien. So fehle das technische Konzept, mit dem erklärt werde, was die neuen von den bestehenden Arbeitsplätzen unterscheidet, es fehle die notwendige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, außerdem seien die Unterlagen zu Datenschutz und Informationssicherheit lückenhaft. Darüber hinaus wurden gravierende Fehler in den organisatorischen Abläufen festgestellt – unbesetzte Stellen und die Nichteinhaltung von Entscheidungswegen.

Dies alles hat aus Sicht der obersten Rechnungsprüferin Dr. Martina Johannsen dazu geführt, dass die Einführung von MV-PC/Zentra gescheitert ist.

Auch die Finanzierung des Projekts über den MV-Schutzfonds kritisiert der Landesrechnungshof. Zum einen seien die Entwicklung und Pflege der digitalen Infrastruktur eine Daueraufgabe der Landesverwaltung, zum anderen sei vom Land bereits 2008 über das Projekt MV-PC gesprochen worden, sodass weder zeitlich noch inhaltlich ein Bezug zur Coronapandemie bestünde. Es sei daher „nicht auszuschließen, dass den bisherigen Ausgaben von rd. 5,9 Mio. Euro kein verwertbarer Nutzen gegenübersteht“.

Das sieht auch die Opposition im Landtag so. FDP-Fraktionsvorsitzender René Domke kommentierte das Desaster wie folgt: „Die gescheiterte Einführung des

MV-PCs liefert einen lupenhaften Einblick in die im Schlafwagen oder auf dem Abstellgleis befindliche Digitalisierungs- und Haushaltspolitik der Landesregierung.“ Er bedauerte, dass damit nun die Einführung des einheitlichen IT-Arbeitsplatzes in der Verwaltung „in weite Ferne gerückt“ ist. Ganz anders klang es, als wir das Land fragten: „Es ist nicht korrekt, dass die Vorarbeiten und die dafür geleisteten Ausgaben von rund 5,90 Millionen Euro verloren sind bzw. nicht für eine Neuintiierung genutzt werden können. Denn das Projekt soll neu als ‚MV-PC 3.0‘ außerhalb des Schutzfonds initiiert werden“, erklärte die Pressesprecherin des Innenministeriums auf Nachfrage. Dazu werde man auf die Erkenntnisse aus den Vorgängerprojekten MV-PC/Zentra zurückgreifen. So werde auch die bereits entwickelte Test- und Arbeitsumgebung dafür genutzt. Damit dürfte es nun schon mehr Projektnamen als fertige IT-Arbeitsplätze neuer Generation geben.

In der Zwischenzeit muss die bestehende Technik gewartet werden. Auch der auslaufende Support für Windows 10.0 wird zusätzliche Kosten verursachen, die durch eine zeitgerechte Einführung hätten vermieden werden können. Vielleicht nehmen sich sechs Mio. Euro angesichts der Gesamtinvestition nicht groß aus. Dennoch wirft diese Verschwendung ein weiteres Schlaglicht auf den sorglosen Umgang mit Steuergeld im Land.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Bei der Digitalisierung bekleckert sich das Land einmal mehr nicht mit Ruhm. Dabei handelt es sich hier um eine der Schlüsselaufgaben für die Zukunft des Landes. Es wird Zeit, dass das Land die notwendigen Schritte entschlossen angeht.



Michaela Skott
presse@steuerzahler-mv.de

Telefonverträge von anno dazumal

Foto: Bärbel Hildebrand



Ihre Telefonverträge hat die Stadt Aachen 20 Jahre lang nicht neu ausgeschrieben.

Die Stadt Aachen wurde laut Aachener Zeitung 2022 vom städtischen Rechnungsprüfungsamt gerügt, weil sie seit 2004 mit alten Verträgen telefoniert. Trotz dieser Rüge schaffte es die Stadt bis Oktober 2023 nicht, die Telefonie neu auszuschreiben. Als Grund dafür gab sie auf BdSt-Anfrage u. a. Personalmangel an.

Aachen (NRW). Die Stadt Aachen reagierte nicht auf die sinkenden Preise im Telekommunikationsbereich und nutzte über Jahre hinweg alte teure Telefonverträge, ohne Alternativen in Betracht zu ziehen. Einen entsprechenden Bericht der Rechnungsprüfer hält die Stadt unter Verschluss, bestätigte aber dem Bund der Steuerzahler Ende 2023, dass sie ihre Telefonie seit Jahren nicht komplett ausgeschrieben hat. Als Grund dafür gab sie – neben Personalmangel – die Komplexität der Telefondienstleistung an. Schließlich sei auch die Hardware – also Telefonapparate etc. – zu beachten. Laut Stadt wird es auch komplizierter durch „die regelmäßige Auslandstelefonie ins Dreiländereck und zum Beispiel auch durch Rufumleitungen für im Ausland wohnende Mitarbeitende“. Deshalb läge „der wirtschaft-

liche Vorteil jedenfalls nicht ohne weiteres auf der Hand. Letztlich kann demzufolge auch kein Schaden erkannt, geschweige denn beziffert werden“, so die Stadt am 13.10.2023 in einer Antwort an den BdSt.

Zu den bestehenden Verträgen selbst machte die Stadt keine konkreten Angaben. Viele Details würden aktuell für die anstehenden Ausschreibungen erhoben. Auch aus Verfahrensgründen könne man keine exakte Aufschlüsselung geben. Die Stadt teilte mit, dass „wir die Dienstleistungen und Telefonbereitstellungen als sogenannte ‚Produktleistungen‘ beziehen. Dies bedeutet, dass wir Telefonanschlüsse, aber auch Telefonanlagen etc. als komplettes Dienstleistungspaket beziehen“. Immerhin bezifferte die Stadt mehr als 5.500 Nebenstellen bzw. Telefonieports.

Die Stadt räumte ein, dass die Roaminggebühren im Mobilfunk abgeschafft worden seien, im Festnetz sei dies aber nicht der Fall. Für Aachen als Stadt im Dreiländereck seien diese Telefonate jedoch relevant und damit kostenwirksam. Bei diesem Argument dürften sich Ältere noch an ihre Telefonverträge mit der Post erinnern. Damals waren Auslandstelefonate sehr teuer.

Kosten, die aus Sicht des BdSt über Flatrates in einzelne Länder oder eine Telefonie via Internet verhältnismäßig preiswert sein können. Wenn man denn will.

Dass die Stadt die konkreten wirtschaftlichen Folgen ihres jahrelangen Nichtstuns nicht beziffern kann, ist nachvollziehbar. Aber der Versuch, den Steuerzahlern einzureden, dass es vielleicht gar keinen Schaden gab, ist ärgerlich.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Es sollte für jede Kommune selbstverständlich sein, ihre Telefonie regelmäßig auf Wirtschaftlichkeit zu prüfen. Das mag aufwendig sein, doch jeder Euro, der dauerhaft gespart wird, verringert ein Haushaltsloch oder vermeidet Steuererhöhungen.



Jens Ammann

ammann@steuerzahler-nrw.de

Unausgegrenzte Planung für Millionenknast

Schon 2021 hatte der gescheiterte Gefängnisbau in Halle (Saale) die Steuerzahler rd. 5,2 Mio. Euro gekostet: davon allein rd. 3,2 Mio. Euro für Bieter, die wegen des plötzlich gestoppten Vergabeverfahrens nicht zum Zuge kamen. Mit dem nun geplanten Neubau droht nicht nur wieder ein neues Planungsdesaster, sondern auch noch eine teurere und unwirtschaftliche Lösung.

Halle (Saale) (ST). Die Pläne für die grundlegende Ertüchtigung der JVA Halle (Saale) sind nicht neu. Um auch den ab Januar 2025 geltenden gesetzlichen Anspruch auf Einzelunterbringung umzusetzen, waren vor Jahren die Pläne für ein Ergänzungs- und Erweiterungsvorhaben zur Unterbringung von 600 Gefangenen schon weit fortgeschritten. Das Finanzministerium hat im Haushaltsplan 2021 Kosten von rd. 193 Mio. Euro geschätzt. Allerdings kam es im ersten Halbjahr 2021 während des Vergabeverfahrens zu massiven Preissprüngen. Plötzlich waren Beträge von mehr als 300 Mio. Euro im Gespräch, was dazu führte, auf das Vorhaben zu verzichten.

Was damals keiner wusste: Auch diese Entscheidung hatte ihren Preis – rd. 5,2 Mio. Euro Steuergeld waren verpulvert, nicht nur für vergebliche Planungskosten und Untersuchungen, sondern auch schon allein 3,24 Mio. Euro Bieterentschädigungen für Firmen, die nicht zum Zuge gekommen waren.

Umso größer war die Überraschung, als das Finanzministerium im Oktober 2023 erneut den Neubau einer JVA ankündigte. Dieser soll auf einem fast 17 ha großen Areal im Stadtteil Tornau mit rd. 440 Haftplätzen entstehen und nach aktuellen Planungen Ende 2029 in Betrieb gehen. Das Land hat



Foto: Bund der Steuerzahler Sachsen-Anhalt e.V.

Der bisherige Gefängnisstandort „Roter Ochse“ in Halle (Saale) soll nach Realisierung des Neubaus aufgegeben werden.

für das Haushaltsjahr 2024 bereits rd. 20 Mio. Euro für vorbereitende Maßnahmen veranschlagt.

Der Sinneswandel im Finanzministerium ist für die Bürger, mehrere Landtagsabgeordnete und nicht zuletzt die Steuerzahler irritierend und derzeit nur schwer nachvollziehbar. Das Finanzministerium kommt zwar zu der Einschätzung, dass die „Modernisierung der JVAen in Sachsen-Anhalt alternativlos ist“. Doch musste das Ministerium auf Nachfrage des Steuerzahlerbundes einräumen, dass eine belastbare Kostenschätzung für das Projekt noch nicht vorliegt. Nach einer detaillierten Bedarfsanalyse sollen in einem konstruktiven Planungsprozess die sachlich nachvollziehbaren Kosten erst noch ermittelt werden. Trotzdem wurden für den Grundstückserwerb, die Machbarkeitsstudie und juristische Begleitungen bereits rd. 2,7 Mio. Euro investiert. Neben den für das Haushaltsjahr 2024 veranschlagten rd. 20 Mio. Euro wird für 2025 von einem Bedarf von ca. 56 Mio. Euro ausgegangen.

Für das Gesamtvorhaben sind neben den nicht feststehenden Gesamtkosten noch viele weitere Fragen offen. Nicht zuletzt muss auch noch der Bebauungsplan vom Stadtrat für das schon erworbene Grundstück geändert werden. Erst dann könnte die Ausschreibung für die Generalplanung erfolgen. Der angekündigte Realisierungszeitraum bis Ende 2029 sei keinesfalls gesichert belegt, so das Finanzministerium.

Fachleute kommen zu der Einschätzung, dass für das neue Vorhaben letztlich mit noch deutlich höheren Kosten als beim damaligen Verfahren gerechnet werden muss. Die neue Planung wirkt auch deshalb unausgegoren, weil beim Scheitern der Neubaupläne auch wieder der Ausbau am alten Standort als Plan B ins Gespräch gebracht wird. Dies ist deshalb unverständlich, da eine Umsetzung unter dem Aspekt „Bauen im laufenden Justizvollzug“ sehr

anspruchsvoll wäre. Hierdurch entstünden erhebliche Kosten- und Terminrisiken bei der Umsetzung.

Egal, welche Variante gewählt wird: Ein wichtiger Aspekt hat sich seit dem abgebrochenen Verfahren geändert. Die Finanzierung des JVA-Baus soll über eine extra für große Neubauvorhaben gegründete Landesgesellschaft, die Immobilien- und Projektmanagement Gesellschaft Sachsen-Anhalt mbH (IPS), abgewickelt werden. Da es sich bei den geplanten Zahlungen des Landes an die IPS um Kapitalzuführungen handelt, können diese mit neuen Krediten ohne Anrechnung auf die Schuldenbremse finanziert werden. Die Refinanzierung der Ausgaben der IPS soll gemäß dem Geschäftsmodell der IPS durch entsprechende kostendeckende Mieteinnahmen erfol-

ALTERNATIVE INVESTITION

Allein aus den sich abzeichnenden Zinszahlungen könnten

zwei Jahre
lang alle
notwendigen
Ausgaben

für Personal, Sachkosten sowie Beschäftigung und Bildung der Gefängenen im Justizvollzug finanziert werden.



gen. Dies bedeutet, dass der Steuerzahler, verdeckt über die Mietausgaben, die Zins- und Tilgungsleistung für ein vom Land erichtetes kreditfinanziertes Gefängnis trägt. Was für ein intransparenter Unsinn! Bei einer angenommenen kreditfinanzierten Gesamtsumme von rd. 350 Mio. Euro müssten bei einer Laufzeit von 20 Jahren und einem Zinssatz von drei Prozent allein für Zinsen rd. 210 Mio. Euro aufgebracht werden. Hinzu käme die Tilgung des aufgenommenen Kredits in Höhe von 350 Mio. Euro. Fachleute befürchten – auch ohne Kenntnis der neuen Gesamtkosten und Rahmenbedingungen –, dass dies wegen der ewigen Mietzahlungen unwirtschaftlich ist.

Die Steuerzahler dürfen gespannt sein, für welche Summe sie am Ende geradestehen sollen.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Für die Steuerzahler ist sowieso schon schwer nachvollziehbar, dass Regularien zur Einzelunterbringung von Gefangenen Millionensummen erfordern. Zusätzlich zu den vom Land bereits in den Sand gesetzten Steuergeldern in Höhe von 5,2 Mio. Euro droht eine weitere Steuergeldverschwendung in Millionenhöhe. Das betrifft die Auswirkungen der unausgegorenen Planung und der unwirtschaftlichen Mietlösung unter Umgehung der Schuldenbremse. Intransparent und nicht zu Ende gedacht – zu Lasten der Steuerzahler.



Ralf Seibicke
seibicke@steuerzahler-sachsen-anhalt.de

Gerüst steht acht Monate nur herum

Das Gebäude der Staatsanwaltschaft Kleve sollte saniert werden. Wenige Tage vor dem Aufstellen des Gerüsts stellte die obere Denkmalbehörde das Haus unter vorläufigen Denkmalschutz. Damit war die Sanierung in der geplanten Form eigentlich hinfällig. Das Gerüst wurde trotzdem aufgebaut. Und blieb acht Monate nutzlos stehen.

Kleve (NRW). Das Gebäude der Staatsanwaltschaft in Kleve gehört zum Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW (BLB). Der wollte es sanieren, um es wirtschaftlich, klima- und sicherheitstechnisch neu aufzustellen. Deshalb plante und beauftragte er eine umfassende Sanierung. Am 16.8.2023 wurde der Auftrag für den Gerüstbau erteilt, und ab dem 20.9.2023 wurde das Gerüst für die Arbeiten aufgestellt. Doch: „Kurz vor dem geplanten Beginn der Baumaßnahmen hat die obere Denkmalbehörde das Gebäude unter Denkmalschutz gestellt, weshalb der BLB NRW die Arbeiten nicht wie geplant starten konnte,“ so der BLB auf Nachfrage.

Wurde der BLB als Eigentümer davon überrascht, dass das Gebäude unter Denkmalschutz gestellt wurde? Das würde verwundern, denn nach Information der Bezirksregierung Düsseldorf an den Bund der Steuerzahler fand bereits am 5.7.2016 eine Begehung des Objekts durch das Amt für Denkmalpflege im Rheinland (LVR-ADR)



Foto: Jens Ammann

statt, und ein knappes Jahr später, am 15.5.2017, stellte der LVR-ADR den Antrag, das Gebäude unter Denkmalschutz zu stellen.

Auf die Frage, ob der BLB als Eigentümer darüber Bescheid wusste, antwortete dieser ausweichend: „Begehungen, Gutachten oder Anträge auf Unterschutzstellung eines Objektes stellen für Eigentümer zunächst keine denkmalschutzrechtliche Verpflichtung dar. Entscheidend ist die Einleitung eines Unterschutzstellungsverfahrens. Ein Antrag auf Denkmalschutz wird bei der oberen Denkmalbehörde, der Bezirksregierung, eingereicht. Anträge und Begehungen können auch ohne Einbindung des Eigentümers stattfinden.“

Der BdSt interpretiert dies so, als ob der Prozess vom BLB nicht wirklich ernst genommen wurde und deshalb bei der Planung und Auftragsvergabe der Sanierung keine Rolle gespielt hat.

Beim BLB klingelten auch dann noch keine Alarmglocken, als er ein Schreiben des Denkmalfachamts vom 2.8.2023 erhielt. Dieses gab dem BLB die Gelegenheit, Stellung zu nehmen zu der Absicht des Amtes, das Gebäude unter Denkmalschutz zu stellen. Laut Bezirksregierung wurde dabei auch die anstehende energetische Sanierung zur Sprache gebracht. Obwohl noch nicht klar war, was in Sachen Denkmalschutz geschehen würde, beauftragte der BLB bereits zwei Wochen später den Gerüstbauer. Doch: „Um denkmalpflegerische Aspekte bei der Sanierung zu berücksichtigen und so das Denkmal zu schützen, war die Unterschutzstellung im September 2023 unumgänglich“, so die Bezirksregierung. Die erfolgte am 8.9.2023.

Weshalb dennoch ab dem 20.9.2023 das Gerüst aufgestellt wurde, bleibt das Geheimnis des BLB. Der schrieb uns: „Der BLB NRW hatte das Gerüst nach dem Stopp der Sanierungsmaßnahmen infolge der Unterschutzstellung durch die obere Denkmalbehörde

ALTERNATIVE INVESTITION



Für 36.000 Euro hätte man der
Justiz **1.000 Paar** neue
Handschellen kaufen können.

zunächst stehen lassen, um einen Mehraufwand im Falle einer möglichen kurzfristigen Fortführung der Arbeiten zu vermeiden.“ Diese Darstellung verdreht allerdings den tatsächlichen Ablauf: Nicht ein vorhandenes Gerüst wurde stehen gelassen, sondern es wurde erst eines aufgebaut! Und es stand bis zum 29.5.2024 – ohne dass es zur Sanierung genutzt wurde.

Die Kosten für das Gerüst bezifferte der BLB auf rd. 36.000 Euro. Doch „mit Blick auf die andauernden Gespräche und die noch abzuwartenden Ergebnisse“ wollte er dem BdSt weder sagen, wie hoch die Kosten durch die Stornierung oder Verschiebung von Aufträgen waren, noch wie hoch die Planungskosten ausfielen.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Der BLB wusste von den Denkmalschutzplänen und hätte daher weder das Gerüst beauftragen noch aufstellen lassen dürfen. Acht Monate nutzlose Standdauer haben mindestens 36.000 Euro verschwendet.



Jens Ammann
ammann@steuerzahler-nrw.de

Teurer Anwalt brachte keinen Erfolg

Die Stadt Bad Bramstedt plante ein Neubaugebiet für 2.000 Einwohner. Dazu wurden für 1,6 Mio. Euro Flächen gekauft, doch eine Bürgerinitiative wehrte sich gegen die Bebauung der Feuchtwiesen. Beim Streit um deren Bürgerbegehren ließ sich die Gemeinde von einem Anwalt beraten, der dafür 60.000 Euro erhielt. Doch dies brachte nichts! Das Bürgerbegehren war erfolgreich. Und nach der Kommunalwahl beendete die Ratsversammlung das Projekt.

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

Doch es gab Widerstand: Eine Bürgerinitiative wehrte sich gegen die geplante Bebauung von Feuchtwiesen. Sie strebte ein Bürgerbegehren an, das zunächst für unzulässig erklärt wurde. Dagegen klagte die Initiative erfolgreich vor dem Verwaltungsgericht, außerdem erreichte sie einen vorläufigen Planungsstopp. In dem Verfahren ließ sich

die Stadt Bad Bramstedt von einer Anwaltskanzlei aus Frankfurt am Main vertreten. Es sei ein Sonderhonorarvertrag vereinbart worden, um den bestmöglichen Beistand zu erhalten, erklärte die Bürgermeisterin. Die Honorarkosten summieren sich bis heute auf 60.000 Euro. Erreicht wurde durch die teure anwaltliche Beratung: nichts. Denn nachdem 1.600 Bürger – das sind 14 Prozent der Wahlberechtigten – das Bürgerbegehren gegen die Bebauung unterschrieben hatten, zog die Stadtvertretung nach der jüngsten Kommunalwahl die Reißleine: Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan wurde aufgehoben. Anwaltskosten und Grundstücksankauf sind verloren. Leider hat die Stadt unsere mehrfachen Anfragen bis zum Redaktionsschluss nicht beantwortet.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

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



Rainer Kersten
schleswig-holstein@steuerzahler.de

ALTERNATIVE INVESTITION

Für 1,6 Mio. Euro können zwei moderne Drehleitern für die Feuerwehr gekauft werden.



Gar nicht bombig

Beim Bau einer Anlage zur Beseitigung von Kampfstoffen in Hünxe lief vieles schief: Sie wurde viel teurer und später fertig als geplant, funktioniert bis heute nicht richtig und kostet weiterhin Steuergeld.

Hünxe (NRW). Seit 1957 betreibt das Land NRW einen Munitionszerlegebetrieb in Hünxe. Dort werden hauptsächlich Fundmunition und Bomben aus den beiden Weltkriegen vernichtet.

Nach gutachterlichen Empfehlungen wurde in den Munitionszerlegebetrieb eine neuartige thermische Entsorgungsanlage (TEA) gebaut, die das Rauchgas reinigt, bevor es in die Außenluft gelangt. Im Jahr 2005 sollte die Anlage in Betrieb gehen und knapp 15 Mio. Euro kosten. Doch vieles lief schief. Die Anlage kostete schließlich fast 21 Mio. Euro, ging viel später an den Start – und funktionierte bis heute nur mäßig.

„Bei der Modernisierung des Munitionszerlegebetriebs handelt es sich um ein Pilotprojekt, bei dem Planung und Ablauf sehr komplex und zeitaufwändig waren“, erklärte das NRW-Innenministerium. Ansprüche gegen die ausführende Firma konnten nicht durchgesetzt werden, das Unternehmen ist mittlerweile insolvent.

Der Landesrechnungshof (LRH) NRW rügte das Innenministerium denn auch in seinem Jahresbericht 2023. „Insgesamt ist dem Landeshaushalt durch den Bau der neuartigen Anlage erheblicher Schaden entstanden“, so sein Fazit. Im Jahr 2003, so der LHR weiter, hatte das Innenministerium NRW – als Eigentümer der Anlage – den Bau- und Liegenschaftsbetrieb (BLB) beauftragt, die Anlage in Hünxe zu planen, den Auftrag zu vergeben, wirtschaftlich abzuwickeln und zu überwachen. Im Jahr 2005 sollte sie dann in Betrieb gehen, doch erst 2010 sei die TEA fertiggestellt worden. Sofort seien gravierende Mängel aufgetreten, die eine Abnahme

bis 2014 verzögerten. Gut zehn Jahre danach befindet sich die TEA zwar im laufenden Betrieb, erreiche aber nicht die vertraglich geforderten Betriebszeiten.

Eigentlich, so der LRH in seinem Jahresbericht 2023 weiter, wollte man auch anderen Bundesländern die Entsorgung ihrer Kampfstoffe in Hünxe anbieten, doch bis heute sei das nicht passiert. Stattdessen seien, so nun das NRW-Innenministerium, von 2015 bis 2023 beim Land insgesamt 1,15 Mio. Euro für Lagerung und Fremdentorgung von Kampfmitteln angefallen. Zum Problem hieß es aus dem Ministerium: „Bei der Vernichtung der Kampfmittel in der Anlage entsteht eine hohe Staubbelastung. Diese schränkt die Funktionsfähigkeit der Anlage insofern ein, dass sie nicht die maximale Verfügbarkeit erreichen kann.“

Darüber hinaus wurde im LRH-Jahresbericht 2023 festgestellt, dass die TEA in Hünxe um das Dreifache größer ausgelegt sei, als sie nach dem heutigen Fundaufkommen in NRW sein müsste. Zudem fehle eine hinreichende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach §7 Landeshaushaltsverordnung – ebenso eine detaillierte Kostenanalyse. Auch seien Alternativen zur TEA nicht geprüft und die Anlage durch das Land verfrüht abgenommen worden. Außerdem fehlten vertragliche Regelungen mit dem Bau- und Liegenschaftsbetrieb – also dem Dienstleister – zur Kostenobergrenze für die Baumaßnahme oder zur Zuständigkeit des BLB bei der Verfolgung von Gewährleistungsansprüchen. So seien dem Land in den Jahren 2016 bis 2020 insgesamt 95.000 Euro Kosten für die Verfolgung von Gewährleistungsansprüchen entstanden. Eigentlich wäre das die Aufgabe des BLB gewesen.

Das NRW-Innenministerium erklärte auf Anfrage des Bundes der Steuerzahler NRW, dass es keine Alternative zur Zerlegeanlage gegeben habe, die dem Stand der Vorgaben

und der Technik entsprochen hätte. Um die Effizienz der Anlage zu steigern, seien verschiedene Maßnahmen zur Optimierung durchgeführt worden. Hierdurch konnte bereits eine Leistungssteigerung erreicht werden. Grundsätzlich könnten alle vorgesehenen Kampfmittel (mit Ausnahme von Kampfmitteln mit Nebel-, Brand- und sonstigem Wirkmittel) in der Anlage vernichtet werden. Bedingt durch die hohe Staubbelastung der Kampfmittel erreiche sie aber nicht die „maximale Verfügbarkeit“. Deshalb seien Teile des Kampfmittelspektrums in anderen Anlagen wirtschaftlicher zu vernichten und würden auch künftig fremdentsorgt.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die Haushaltsgesetze des Landes geben vor, Steuergeld immer wirtschaftlich einzusetzen, auch wenn es sich um staatliche Aufgaben handelt. Bei einem Pilotprojekt wäre es nötig gewesen, besonders sorgfältig zu planen und für mögliche Risiken schon vorab Lösungen zu entwickeln.



Andrea Defeld
defeld@steuerzahler-nrw.de



Mehr auf www.schwarzbuch.de

Kurzfristiger Aktionismus führt zu Millionen-Fehlkauf

Das Land hat rd. 18,2 Mio. Euro mit dem Ziel investiert, die IT-Sicherheit an Schulen zu stärken. Doch die dafür angeschafften teuren Firewall-Systeme wurden u. a. wegen organisatorischer und technischer Probleme von vielen Schulen nicht genutzt. Der Fehleinkauf und das Missmanagement haben das Land Millionenbeträge gekostet. Skandalös ist auch, dass die zuständigen Landtagsausschüsse nach einmaliger Befassung und Diskussion diesen Vorgang „für erledigt“ erklärt haben.

Sachsen-Anhalt. Laut Koalitionsvertrag der aktuellen Regierungskoalition ist das Land gemeinsam mit den Schulträgern dafür verantwortlich, dass „die digitale Infrastruktur, die Administration sowie der benötigte Support für Schulen aller Schulformen sichergestellt werden“. Das Land wollte daher über eine Anschubfinanzierung die IT-Sicherheit an Schulen erhöhen.

Noch vor der Landtagswahl 2021 beschaffte das Land Hardware für Firewall-Systeme, um eine „flächendeckende IT-Sicherheits-

architektur an Schulen in Sachsen-Anhalt vorzusehen“. Die Auslieferung erfolgte allerdings nur an 540 von insgesamt fast 900 Schulen. Schon an dieser Stelle wurde das Projekt nicht gänzlich vollzogen – angeblich wegen der Beeinträchtigungen durch die Coronapandemie. Außerdem verpflichtete sich Sachsen-Anhalt im Rahmen der Anschubfinanzierung dazu, neben den Kosten für die Installation auch die Ausgaben für die Betreuung und Wartung der Systeme bis 2023 zu übernehmen. Insgesamt wurden rd. 18,2 Mio. Euro investiert.

Nach Auslaufen der Anschubfinanzierung kam zu Beginn des Jahres 2024 die ernüchternde Nachricht, dass die Systeme in den Schulen größtenteils nicht genutzt wurden und werden. Eine Reihe von Schulträgern hatte den Einsatz trotz Kostenübernahme des Landes von vornherein abgelehnt. Laut Digitalministerium sind an ca. 540 von insgesamt fast 900 Schulen die beschafften Geräte „ausgebracht“ worden. Für eine Weiternutzung der Komponenten hätten sich aber nur 40 Schulen ausgesprochen.

Das Ministerium für
Infrastruktur und
Digitales ist jetzt für
die Aufklärung des
teuren Beschaffungs-
vorgangs zuständig.



Foto: Bund der Steuerzahler Sachsen-Anhalt e.V.

Die Ursachen für die fehlende Akzeptanz sind vielfältig. So bestünden u. a. organisatorische und technische Probleme, Sicherheitsrisiken und unerwünschte Auswirkungen auf andere Geräte. Das Auslaufen der Kostenübernahme des Landes für den Betrieb nach drei Jahren hat zudem dazu geführt, dass die Schulträger die Betriebskosten allein tragen müssen. In vielen Kommunen fehlen dafür aber die Mittel.

Doch Geld allein macht nicht glücklich. Dieser Fall zeigt, dass die Digitalisierung des öffentlichen Bildungssystems eine solide Grundfinanzierung statt kurzfristigen Aktionismus braucht! Auch die Finanzierung der laufenden Kosten nach der Anschaffung muss sichergestellt sein. Fakt ist, dass auf Landesebene erhebliche Summen zur Verfügung standen, die vorschnell und ohne ausreichende Abstimmung mit den Nutzern eingesetzt wurden. Es ist generell nicht einfach, Landes- und kommunale Interessen unter einen Hut zu bringen. Letztlich hat hier das Land versagt. Unterschiedliche kommunale Bedürfnisse im Hinblick auf die IT-Sicherheitsarchitektur an den Schulen sind auf unzureichende Landeskonzepte getroffen und haben dann zu einem Fehlein-

kauf geführt. Eine konkrete Bedarfsabfrage bei den Schulträgern wäre nicht nur hilfreich, sondern auch notwendig gewesen.

Offen bleibt derzeit, wer in der Landesregierung für den Vorgang verantwortlich war bzw. ist. Eigentlich war damals ein Arbeitskonzept bzw. eine Vereinbarung zur Realisierung von Firewall-Geräten an den Schulen zwischen den beteiligten Ministerien verabredet worden. Zur Umsetzung kam es jedoch offensichtlich nicht. Ebenso offen bleibt, was mit den nicht genutzten Geräten weiter passiert. Das für die Abwicklung jetzt zuständige Ministerium für Infrastruktur und Digitales hat angekündigt, nicht genutzte Geräte zu ihrem „vollen Wert“ zu veräußern. Nach Einschätzung von Fachleuten dürfte sich dadurch – wenn überhaupt – nur ein Bruchteil der Anschaffungskosten ersetzen lassen.

In den zuständigen Ausschüssen des Landtags führte dieser Vorgang im ersten Halbjahr 2024 zunächst zu großer Aufregung, Diskussionen und Nachfragen. Trotz unzureichender Aufklärung wurde die Angelegenheit schon nach einmaliger Befassung „für erledigt“ erklärt. Für Steuerzahler ist dies nicht nur unverständlich, sondern auch

skandalös. Wieder einmal wird für die Verschwendung von Steuergeld in Millionenhöhe niemand zur Verantwortung gezogen.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Gut gemeint allein reicht nicht. Die Installation und nachhaltige Nutzung von IT-Infrastruktur kann nur gelingen, wenn die Nutzer vor dem Einkauf die Chance haben, ihren Bedarf und ihre sonstigen Anforderungen darzustellen. Durch den kurzfristigen Aktionismus des Landes wurde nicht nur das Projektziel verfehlt, was auch noch zu „Elektroleichen“ und Ladenhütern geführt hat, sondern es wurden auch Millionensummen verpulvert – zulasten der Steuerzahler.



Ralf Seibicke
seibicke@steuerzahler-sachsen-anhalt.de

ALTERNATIVE INVESTITION



Für **zehn Mio. Euro**
könnten fünf Jahre lang
30 Stellen für Medienpädagogen
finanziert werden.

Doppelt nutzlos in Zweibrücken

Das Land Rheinland-Pfalz hat am Flughafen Zweibrücken Flüchtlingsunterkünfte angeschafft, aber kaum welche gebraucht. Dann griff der Bund zu eigenen Plänen, setzt diese aber seit Jahren nicht um. Und die Steuerzahler ärgern sich über Fehlausgaben von mehr als 4,7 Mio. Euro.

Bund/Rheinland-Pfalz. Auf dem Höhepunkt der Flüchtlingswelle 2015 waren Unterbringungsmöglichkeiten für Geflüchtete rar. Deutschlandweit und auch in Rheinland-Pfalz. Am Rande des Flugplatzes Zweibrücken ließ die rheinland-pfälzische Landesregierung Anfang 2016 kurzerhand 84 Betonshelter – quasi kleine Doppelhaushälften – als temporäre Flüchtlingsunterkünfte samt technischer Ausstattung herrichten. Kostenpunkt: 2,3 Mio. Euro plus

Mietvertrag für das Aufstell-Areal der Shelter am Flugplatz. Im April 2016 wurde ein Teil der Häuschen von Flüchtlingen bezogen, aber bereits im Juni wurden diese schon wieder umquartiert, denn die Lage entspannte sich schneller als gedacht. Die Shelter wurden somit nutzlos – und dies für zwei Jahre, weil alle Nachnutzungspläne des Landes Rheinland-Pfalz scheiterten, bis die Bundespolizei Bedarf anmeldete.

Im April 2018 übernahm die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben im Auftrag der Bundespolizei den Mietvertrag. Das brachliegende Shelter-Dorf sollte nun an diverse Dienststellen der Bundespolizei verteilt werden, die es für Unterstell- und Lagerflächen nutzen wollten. Die Shelter-Häuschen selbst überlies Rheinland-Pfalz dem Bund kostenfrei.

Doch der Verteilungsplan der Bundespolizei zieht sich hin: Zuletzt war von einer Verlegung der Shelter Ende 2022/Anfang 2023 die Rede, doch Mitte 2024 standen sie immer noch an der gleichen Stelle – ungenutzt und nun langsam bröckelnd, denn die Häuschen wurden unter der Regie des Bundes weder beheizt noch instand gesetzt.

Angewachsen indes ist im Laufe der Jahre eine Millionenrechnung für Miet- und Nebenkosten, denn die monatliche Miete für die Aufstellfläche liegt bei fast 16.000 Euro – plus 2.000 Euro „Betriebskosten“. So wurde der Bund bisher mit mehr als 1,3 Mio. Euro belastet. Weitere 1,1 Mio. Euro sind wiederum für die Verlagerung der Häuschen an die diversen Dienststellen der Bundespolizei einkalkuliert.

Spätestens im Frühjahr 2025 soll das Beton-Dorf verschwunden sein, so der aktuel-

le Plan. Dann wären die weitgehend ungenutzten Shelter fast zehn Jahre alt.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

„Außer Spesen nichts gewesen“, lautet hier das Motto. Sowohl das Land Rheinland-Pfalz als auch der Bund fallen durch millionenschwere Fehlplanungen negativ auf. Auch wenn Beton geduldig ist – die Steuerzahler sind es nicht und sollten nicht länger für nutzlose Quartiere zahlen. Die Bundespolizei muss rasch handeln – sei es mit einer echten Nachnutzung, die nicht nur auf dem Papier steht, oder einer Entsorgung der Shelter samt Kündigung des Mietvertrags.



Sebastian Panknin, René Quante
s.panknin@steuerzahler.de
r.quante@bdst-rlp.de

Foto: Lutz Fröhlich/Pfälzischer Merkur



Das Betondorf am Rande des Flugplatzes Zweibrücken in Rheinland-Pfalz. Weder das Land noch der Bund nutzen die ursprünglich als Flüchtlingsunterkünfte erbauten Shelter sinnvoll. Der Steuerzahler zahlt trotzdem.

Knallige 
Plakatwerbung
fürs Bürgergeld

... lässt sachliche
Aufklärung vermissen.

„Du findest uns zu bürokratisch, kompliziert, offline. Wir uns auch.“ Mit diesen Aussagen machten die Jobcenter Anfang 2024 auf knalligen Plakaten in der Berliner U-Bahn massenhaft Reklame für das Bürgergeld.

Berlin. Ab Ende Januar 2024 stach in zahlreichen Berliner U-Bahnhöfen die knallige Reklame der Berliner Jobcenter ins Auge. „Du findest uns zu bürokratisch, zu kompliziert, zu offline. Wir uns auch.“ prangte es in großen Lettern von den Plakatwänden. Vor pinkfarbenem, blauem oder grünem Hintergrund versprach die Behörde weniger Paragraphen-Blabla, mehr Digitalisierung und die Prüfung eines Anspruchs auf Bürgergeld.

Die Berliner Jobcenter teilten dem Bund der Steuerzahler auf Nachfrage mit, dass es sich bei der stadtweiten Kommunikationskampagne um eine einmalige Aktion aller zwölf Berliner Jobcenter zum Start der Umsetzung eines modernisierten Corporate Designs handle. Die drei verschiedenen Motive seien an 350 Großflächen gezeigt worden. Ziel der Kampagne sei gewesen, den Erwartungen an eine bürgernahe Behörde gerecht zu werden und die modernen Beratungs- und Förderleistungen der Berliner Jobcenter sichtbar zu machen. Durch die erhöhte mediale Aufmerksamkeit und das moderne Auftreten der Berliner Jobcenter sollten mittelfristig Schwellenängste bei der Zusammenarbeit mit den Jobcentern abgebaut werden. Mit der Kampagne sollte aber explizit keine Werbung für die Sozialleistung „Bürgergeld“ gemacht werden.

Die Gesamtkosten für die Ausarbeitung des Corporate Design-Manuals, für Begleitung, Umsetzung und Mediaplanung zur Imagekampagne, eine Instagram-Beratung sowie die Großflächenplakate inkl. Druck und Lagerung beliefen sich auf 191.704,49 Euro brutto und wurden anteilig durch alle Berliner Jobcenter getragen. Den Ausgaben der Kampagne stünden jedoch rechnerische

Einsparungen beim Versand von Informationen an die Bedarfsgemeinschaften per Post gegenüber.

Mit der Kampagne würden die Berliner Jobcenter, so hieß es, auch dem Kerngedanken des Bürgergelds, der „Zusammen-



„Bürokratisch, kompliziert, offline.“ So sehen sich die Jobcenter selbst und warben damit auf 350 Großplakaten für das Bürgergeld.

Fotos: Alexander Kraus

arbeit auf Augenhöhe“, Rechnung tragen und damit dem politischen Willen des Gesetzgebers folgen. Zudem ergebe sich eine Verpflichtung aus dem Sozialgesetzbuch, sich als zuständiger Leistungsträger den Bürgern der Stadt zugänglich zu zeigen.

Der Bund der Steuerzahler sieht hingegen weder eine Notwendigkeit für die Überarbeitung des Corporate Designs der Jobcenter-Behörde noch für die reklamehafte Bewerbung des offenbar bestens angenommenen Bürgergelds. Immerhin haben es derzeit bundesweit rund 5,5 Mio. Anspruchsberechtigte geschafft, ohne Schwellenängste Bürgergeld zu beantragen. Selbst Menschen mit Migrationshintergrund sind trotz vielfach vorhandener Sprachbarriere offenbar grundsätzlich in der Lage, einen

Antrag zu stellen. Ihr Anteil macht laut Bundesagentur für Arbeit immerhin fast zwei Drittel der Bürgergeldbezieher aus.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die reklamehafte Aufmachung der Jobcenter-Plakate spricht eher für eine Werbung für das Bürgergeld als für eine sachliche Aufklärung.



Alexander Kraus
kraus@steuerzahler-berlin.de

191.704,49 Euro €
verschwendet

Eigenwerbung auf Kosten der Steuerzahler

Symbolträchtig war der Start der Informationskampagne „Sozialer Wohnungsbau“ am Halleschen Ufer in Berlin-Kreuzberg – eine PR des Bundesbauministeriums. Vor der Baustelle, wo 253 Sozialwohnungen entstehen sollen, verkündete die Ministerin den Beginn einer neuen Ära in der Wohnungspolitik. Doch Wunsch und Wirklichkeit klaffen auseinander: Trotz umfangreicher Förderung werden die Ziele weit verfehlt. So gerät die 540.000 Euro teure Werbekampagne nur zur teuren Imagepflege.

Bund. Symbolträchtig waren die Bilder zum Start der Informationskampagne „Sozialer Wohnungsbau“ des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB). Vor der Kulisse einer Baustelle am Halleschen Ufer in Berlin-Kreuzberg, wo u. a. 253 neue Sozialwohnungen entstehen sollen, hatte sich Ministerin Klara Geywitz vor vier Plakaten postiert, um den Auftakt der Informationskampagne einzuläuten.

„Die Bundesregierung hat [...] ein neues Kapitel in der Wohnungspolitik aufgeschlagen. Mit dieser Informationskampagne wollen wir zeigen: es wird im ganzen Bundesgebiet neu gebaut und sozialer Wohnungsbau ist attraktiv“, ließ sich die Ministerin in einer Pressemitteilung zitieren.

Doch in diesem Kapitel stehen Wunsch und Wirklichkeit in einem Missverhältnis zueinander: Der soziale Wohnungsbau soll bis 2027 mit insgesamt 18,15 Mrd. Euro gefördert



Dieses Plakat aus dem Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen liefert keine aussagekräftigen Inhalte, sondern nur PR-Parolen.

Foto: Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

werden, jährlich sollen bundesweit 100.000 neue Sozialwohnungen entstehen. Die Wirklichkeit sieht jedoch anders aus: 2023 wurden gerade einmal 49.430 Bauvorhaben aus dem Projekt gefördert, 2022 waren es sogar nur 41.021. Das ambitionierte Ziel wird also weit verfehlt.

Umso erstaunlicher ist hier nun die Informationskampagne für 540.000 Euro Steuerzahlergeld. Geplant sind – nach Angaben des Bauministeriums auf BdSt-Anfrage – Anzeigen in Zeitungen, auf Social-Media-Plattformen und Internetseiten. Zwangsläufig stellt sich hier die Frage, worüber eigentlich informiert werden soll. Denn: Aussagekräftig sind die Anzeigen nicht. Neben inhaltslosen Parolen wie „1 Zimmer, WG-Küche, sozial“ oder „2 Zimmer, Küche, sozial“ stehen die eigentlich wichtigen Informationen des bunten Plakats, dass die Bundesregierung den sozialen Wohnungsbau nämlich mit 18,15 Mrd. Euro zu fördern gedenkt, nur im Kleingedruckten.

Während also die Bundesregierung viel Steuergeld für eine groß angelegte Werbekampagne verschwendet, bleibt der gewünschte Effekt, also der Bau neuer Sozialwohnungen, weit hinter den Erwartungen zurück. So wird diese Kampagne eine reine

Imagepflege – und trägt nicht zur Lösung der Wohnungsproblematik bei.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Mit der Kampagne „Sozialer Wohnungsbau“ wird reine Imagepflege betrieben, die Information tritt in den Hintergrund. Für uns ist dies ein klarer Fall illegitimer Öffentlichkeitsarbeit – und damit ein klarer Fall von Steuergeldverschwendung.



Markus Kasseckert
kasseckert@steuerzahlerinstitut.de

ALTERNATIVE INVESTITION



Für 540.000 Euro hätte man
für durchschnittlich

6.750 Kinder

aus einkommensschwachen Familien
die Jahresmitgliedschaft in einem
Sportverein bezahlen und so für mehr
soziale Teilhabe sorgen können.

„Dit is Müsli“

Pünktlich zur Fußball-EM 2024 hatte in Berlin das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf ein Basis-Müsli mit dem klangvollen Namen „Dit is Müsli“ vorgestellt. Damit sollen UN-Nachhaltigkeitsziele unterstützt werden. Verkauft wurden die überbeuerten Cerealien in einem eigens dafür angemieteten Pop-up-Store in der Berliner City West. Der Bund der Steuerzahler hat sich nach den Kosten erkundigt.

Berlin. Pünktlich zur Fußball-EM 2024 stellte das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf ein Müsli vor. In der Presse-

mitteilung hieß es dazu, mit dem Projekt „Dit is Müsli“ würden Aktionsmöglichkeiten zu nachhaltigem Konsum und nachhaltiger Produktion aufgezeigt. Das Produkt sei ein Beispiel dafür, wie Nachhaltigkeit gleichermaßen wirtschaftlich, sozial und umweltbezogen umgesetzt werden könne. Als Beitrag zur Umsetzung der Berliner Ernährungsstrategie vermittele das Berlin-Müsli zudem „nachhaltige Aspekte wie Regionalität, biologischer Anbau und gesunde Ernährung“. Weiter hieß es: „Aus Berlin geht es in die Welt und steht für eine gesunde Ernährung und nachhaltige, aktive Lebensweise.“



Nachhaltig? Überteuertes Basis-Müsli in einem recycelbaren Design-Plastikbeutel.

So werde die Umsetzung der 17 Nachhaltigkeitsziele der UN auf lokaler Ebene unterstützt.

Verkauft wurde das schlichte Basis-Müsli in 400-Gramm-Beuteln für stolze 6,49 Euro, u. a. in einem eigens vom Bezirksamt für die Dauer der Fußball-EM angemieteten Pop-up-Stores im Bikini-Haus in der City West. Zu den Gesamtkosten – inkl. Miete, Sach-, Ausstattungs- und Personalkosten – für den Betrieb des Pop-up-Stores konnte der Stadtrat vor Abschluss des Projekts noch nichts mitteilen. Allerdings gab er die Kosten für die Durchführung eines Wettbewerbs zum Verpackungsdesign mit 8.328,81 Euro an. Beantragt und bewilligt worden seien von der Senatsinnenverwaltung für das Projekt im Rahmen des Nachhaltigkeitsprogramms zur EURO 2024 jedenfalls 20.000 Euro.

Die obligatorische Frage nach der haushaltsrechtlich vorgeschriebenen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beantwortete das Bezirksamt jedoch ausweichend. Im Rahmen des Gesamtprojekts sei pro verkaufter Verpackung eine Spende von 50 Cent für den Projektfonds #2030 des Bezirksamts vorgesehen. Somit könnten im Bezirk engagierte Schulen, Initiativen und Sportvereine bei ihrem Einsatz für die Umsetzung der 17 Nachhaltigkeitsziele unterstützt werden. Außerdem sei das Müsli Teil eines Bildungsprojekts zu den Themen nachhaltige Ernährung. Das Bezirksamt habe sich die Markenrechte gesichert und könne damit dauerhaft von dem Projekt profitieren.

Beruhigen konnte das Bezirksamt immerhin damit, nicht in den Lebensmittelhandel eingestiegen zu sein. Die Kosten für die Produktion und den Vertrieb würden nicht am Bezirk hängen bleiben, denn der Vertrieb erfolge über ein Berliner Unternehmen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Der Bund der Steuerzahler ist skeptisch, dass der Verkauf eines überteuerten Basis-Müslis in bunt bedruckten Plastikbeuteln nennenswert zur Erreichung der UN-Nachhaltigkeitsziele beitragen wird. Damit stellt sich dann die Frage, warum der Steuerzahler daran mit bis zu 20.000 Euro beteiligt wird.



Alexander Kraus
kraus@steuerzahler-berlin.de

Bielefeld radelt, singt und zahlt

Gut gedacht, teuer gemacht: Die Stadt Bielefeld will mehr Menschen aufs Fahrrad bringen und hat dazu die Kampagne „Bielefeld ... fährt Rad!“ gestartet. Die Kosten für ein Musikvideo und für die Premierenfeier dazu haben jedoch für Unruhe in der Stadt gesorgt.

Bielefeld (NRW). Die Stadt Bielefeld will, dass mehr Menschen das Auto stehen lassen und stattdessen Fahrrad fahren. Lust darauf soll ein Musikvideo machen. Viele Bürgerinnen und Bürger haben sich für das Video auf ihre Räder geschwungen und singend diese Fortbewegungsart gelobt. 45.000 Euro hat

der Videodreh gekostet, 10.000 Euro das zugehörige Konzept, gut 55.000 Euro die Premierenfeier.

Diese Kosten empörten viele Bielefelder und sorgten auch in der Lokalpolitik für Kritik. Kritisch war auch die Berichterstattung der örtlichen Zeitungen: Das Geld sei in eine fahrradfreundliche Stadt mit attraktiven Radwegen besser investiert, so ein Kommentar.

Die gesamte Kampagne läuft über zwei Jahre und verfügt über ein Budget von 160.000 Euro für externe Agenturleistungen und 300.000 Euro für Marketing, Information und Kommunikation, u. a. auch im Zusammenhang mit Infrastrukturmaßnahmen. „Bielefeld ... fährt Rad!“ soll als Marke sichtbar werden und für Aufmerksamkeit sorgen, um für das Radfahren zu werben.

Das Musikvideo ist dabei das Hauptprojekt der Kampagne, das das Land Nordrhein-

Westfalen mit 37.400 Euro fördert. Und die Premierenfeier habe man veranstaltet, um den Darstellern und Statisten in dem Video „die gebührende Würdigung für ihre kostenlose Mitwirkung“ zu geben, so die Stadt Bielefeld. Auch „Akteure aus dem Bereich der Mobilität“ und Vertreter der Politik waren als Multiplikatoren eingeladen. Dieses Dankeschön kostet noch einmal so viel wie der Marketingfilm selbst.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Die beste Werbung fürs Radfahren sind gut ausgebaute Radwege, brauchbare Fahrradständer und ggf. Lademöglichkeiten für E-Bikes. Hier sollten die Städte investieren.



Bärbel Hildebrand
hildebrand@steuerzahler-nrw.de

Brotreste Deluxe

Das Berliner Bezirksamt Lichtenberg hat ein Kochbuch für altbackene Brotreste herausgegeben und mit hochwertigen Fotografien in einer Auflage von 1.000 Exemplaren drucken lassen. Dabei gibt es im Internet zuhauf Rezeptsammlungen für altes Brot.

Berlin. „Brotreste Deluxe – Lichtenberg nachhaltig & gut“ heißt ein Kochbuch, das das Bezirksamt Lichtenberg im Dezember 2023 gegen Lebensmittelverschwendung herausgegeben hat. 20 Rezepte sollen dem Leser vermitteln, wie man aus altbackenem Brot originelle Brotsalate, Brotsuppen, Aufläufe, Knödel und Kuchen zaubern kann. Daneben gibt es viele Informationen für einen nachhaltigen Lebensstil. Am Ende informiert ein kurzer Comic über Sinn und Funktionsweise von Foodsharing. Die veröffentlichten Rezepte waren im Rahmen eines

Wettbewerbs eingereicht worden, den das Bezirksamt im Sommer 2023 ausgerufen hatte.

Im Vorwort ermuntert der Bezirksbürgermeister die Freunde des guten Geschmacks, Lichtenberg nicht als altbacken, sondern wie ein leckeres Brot zu betrachten, das nur darauf warte, in ein kulinarisches Meisterwerk verwandelt zu werden. Man solle sich von den Geschmacksnuancen seines Bezirks verführen lassen: „Ein Hoch auf das altbackene Brot und auf all die Köstlichkeiten, die es zu bieten hat!“

Auf Nachfrage teilte das Büro des Bezirksbürgermeisters von Berlin-Lichtenberg mit, dass sich die Kosten für den Druck der 1.000 Exemplare des Kochbuchs inkl. Anlieferung auf 3.789,75 Euro beliefen. Hinzu kämen die Kosten für die Fotografie, den Koch, die food-stylistische Realisierung, den Comic, die Illustration der Innenseite und die



Ein Hoch auf altbackenes Brot und all die Köstlichkeiten, die es zu bieten hat!

Auslagen für Kochmaterialien, die sich auf 7.473,37 Euro beliefen.

Das Kochbuch leiste, so das Büro des Bezirksbürgermeisters, einen Konzeptbeitrag im Rahmen der Konzeption „Nachhaltiges Handeln“ für den Bezirk Lichtenberg gemäß den Grundlagen des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft. Im Sinne der Förderung integrierter Stadtteilentwicklung und Städtebauförderung mit Bezug auf die

Multiplikator- und Bündelungseffekte in den Sozialräumen habe das Land Berlin die Finanzierung ermöglicht. Für den Wettbewerb seien keine externen Kosten entstanden.

Bei Gesamtkosten von 11.263,12 Euro ergeben sich Kosten von immerhin gut elf Euro pro Exemplar. Zusätzlich steht das Kochbuch auch als PDF-Datei zum Download im Internet zur Verfügung. Dort gibt es allerdings schon Tausende anderer Rezeptsammlungen für altes Brot.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Der nachhaltige Umgang mit Lebensmitteln ist begrüßenswert. Dennoch ist fraglich, ob die Herausgabe von Kochbüchern eine bevorzugte Beschäftigung einer Verwaltung sein sollte, solange Bürger bei den Bürgerämtern wochenlang auf Termine warten müssen.



Alexander Kraus
kraus@steuerzahler-berlin.de

Schuldenparty bei der Bahn

Die Kunden unzufrieden, das Schienennetz marode, die Kassen leer und Schulden bis zum Abwinken – aber egal, denn der Start der neuen InfraGO-Sparte muss gleich doppelt bejubelt werden. Für 1,7 Mio. Euro. Willkommen bei der Deutschen Bahn!

Bund. Der Staatskonzern Deutsche Bahn verbucht seit Jahren Verluste – Ende 2023 waren dies mehr als 2,3 Mrd. Euro. Gleichfalls stand die Bahn zu diesem Zeitpunkt mit knapp 34 Mrd. Euro Schulden in der Kreide – ein Zuwachs um mehr als fünf Mrd. Euro im damaligen Geschäftsjahr. Für diesen wirtschaftlichen Missstand haften die Steuerzahler als Eigentümer der Deutschen Bahn.

Die wirtschaftliche Lage des Bahn-Konzerns ist also mau, trotzdem ist sein Umgang

mit Geld oft zweifelhaft. Als Tochtergesellschaft des hoch verschuldeten Staatskonzerns wurde die DB InfraGO AG Ende 2023 gegründet. Dort sind die Infrastruktur-Aktivitäten der bisherigen Sparten DB Netz AG und DB Station&Service AG gebündelt.

Doch so viel sich Bundespolitik und Bahn von der neuen Gesellschaft – die das rd. 33.400 km lange Streckennetz inkl. aller betriebsnotwendigen Anlagen und 5.400 Bahnhöfe betreuen und verbessern soll – auch erhoffen: Ob die InfraGO das Infrastruktur-Management wirklich besser packt als die bisherigen Gesellschaften, muss sich noch erweisen.

Bewiesen hat die Bahn im Zuge der InfraGO-Gründung allerdings, dass das Geld trotz drückender Schuldenlast locker sitzt.

Mit gleich zwei Events bejubelte die Bahn ihre neue Gesellschaft – zuerst am 22.1.2024 mit rd. 300 auserwählten Gästen samt Politprominenz im Berliner Architektur-Highlight „Futurium“ und einen Tag darauf in Hamburg im Eventlokal „Schuppen 52“ mit dann sogar 2.000 Bahn-Mitarbeitern, um „Aufbruchstimmung bei allen Führungskräften zu initiieren“, so eine Konzernsprecherin gegenüber dem BdSt.

„Sekt statt Selters“ schien das begleitende Motto zu sein, denn die Veranstaltungen gingen richtig ins Geld. In Berlin zahlte die Bahn für das Auftaktevent rd. 330.000 Euro – somit rd. 1.100 Euro pro Gast. Und für die große Runde in Hamburg flossen sogar 1,4 Mio. Euro. Für beide Veranstaltungen zusammen also mehr als 1,7 Mio. Euro. Vor diesem Hintergrund erscheinen die begleiten-

den Worte des Bundesverkehrsministers in einem ganz anderen Licht: „Erstmals fließt nicht nur wesentlich mehr Geld, sondern dieses wird auch genau kontrolliert zum Einsatz gebracht.“

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Der hoch verschuldete Bahnkonzern muss besonders effizient mit den knappen eigenen und öffentlichen Mitteln umgehen, um sowohl die Bahn-Infrastruktur als auch die wirtschaftliche Lage des Unternehmens zu verbessern. Teure Feierlichkeiten passen da nicht ins Bild und sind den Steuerzahlern nicht zuzumuten.



Sebastian Panknin
s.panknin@steuerzahler.de



Foto: Sebastian Panknin

Geld spielt offenbar keine Rolle. Mit insgesamt rd. 2.300 Gästen und Mitarbeitern feierte die hoch verschuldete Deutsche Bahn für 1,7 Mio. Euro die Gründung der neuen DB-Infrastruktursparte InfraGO gleich zwei Mal. Auch hier, im Berliner „Futurium“, wurde die neue Bahntochter bejubelt.

Wasserstoff- Pilotprojekt scheitert an der Realität

Späte Einsicht kostet
zehn Mio. Euro.

Auf dem Gelände des Großklärwerks Hannover-Herrenhausen sollte „grüner Wasserstoff“ in industriellem Maßstab produziert werden. Obwohl das Projekt gestoppt wurde, fallen Kosten von fast zehn Mio. Euro an.



Foto: Nico Steinert

Ein Modellprojekt zur industriellen Herstellung von „grünem Wasserstoff“ sah in Hannover den Bau einer Elektrolyseanlage am Klärwerk Herrenhausen vor. Doch daraus wurde nichts: Wegen massiver Kostensteigerungen und geänderter Marktbedingungen musste das Projekt vorzeitig gestoppt werden. Teuer wird es trotzdem: Für bereits eingegangene Verpflichtungen muss die Stadtentwässerung Hannover fast zehn Mio. Euro hinblättern.

Hannover (NI). Der Wasserstoff-Hype in ganz Deutschland erfasste auch die niedersächsische Landeshauptstadt. Anfang 2021 stellte die Stadtentwässerung Hannover (SEH), ein kommunaler Eigenbetrieb der Stadt, das Investitions- und Forschungsprojekt „SeWAGE PLANT H“ zur Gewinnung von Wasserstoff aus Abwasser vor. Der mittels

Elektrolyseverfahren im Großklärwerk Herrenhausen gewonnene „grüne Wasserstoff“ sollte anschließend im regionalen ÖPNV genutzt werden.

Der Clou des Ganzen: die angedachte Sektorenkopplung. Dadurch sollten auch die bei dem Elektrolyseprozess entstehenden Nebenprodukte Sauerstoff und Abwärme vor Ort unmittelbar einer sinnvollen Verwendung zugeführt werden. Der Sauerstoff sollte der Abwasseraufbereitung dienen und die Abwärme ins regionale Fernwärmenetz eingespeist werden. Eine Win-win-win-Situation. Entsprechend stieß das Projekt bei Verwaltung und Stadtpolitik gleichermaßen auf Begeisterung und fand auch auf Landesebene schnell Unterstützung. Das Niedersächsische Umweltministerium stellte im Sommer 2021 eine Förderung in Höhe von 6,37 Mio. Euro bereit. Die verbliebenen

Kosten sollten aus Mitteln der SEH finanziert werden.

Der Projektaufbau sah vor, das Ganze mithilfe eines zweistufigen Ausbaukonzepts zu realisieren. In der ersten Stufe war der Bau einer kleinen Pilot-Elektrolyseanlage vorgesehen, der von einem dreijährigen Forschungsprojekt zur Sektorenkopplung begleitet werden sollte. In einer zweiten Stufe sollte die Elektrolyseanlage weiter ausgebaut werden, um dauerhaft „grünen Wasserstoff“ in industriellem Maßstab produzieren zu können. Mit diesem Übergang in den Regelbetrieb hätte sich die Anlage für die SEH dann wirtschaftlich vollständig selbst tragen sollen. Doch so weit sollte es leider niemals kommen, wie sich Anfang 2024 herausstellte.

Da es sich bei der Wasserstoff-Elektrolyse um einen sehr stromintensiven Prozess handelt, hängt die Wirtschaftlichkeit der Wasserstoffproduktion größtenteils von der Höhe des Strompreises ab. Weil dieser in den vergangenen Jahren jedoch deutlich gestiegen ist, hätte der in Herrenhausen produzierte Wasserstoff voraussichtlich nur zu nicht konkurrenzfähigen Preisen angeboten werden können. Für den angedachten Hauptabnehmer, die Hannoverschen Verkehrsbetriebe, wäre er damit aber schlicht zu teuer. Auch der

Bau der Anlage wäre deutlich teurer geworden: War man eingangs für die kleinere Pilotanlage noch von geschätzten Kosten in Höhe von ca. 10,5 Mio. Euro ausgegangen, mussten diese nach einer Neukalkulation bereits auf 37 Mio. Euro korrigiert werden. Der anschließende Ausbau zur industriellen Wasserstofffabrik hätte voraussichtlich sogar weitere rd. 100 Mio. Euro gekostet.

Diese Entwicklungen veranlassten die Stadtpolitik im März 2024 schließlich dazu, die Reißleine zu ziehen und sämtliche Planungs- und Investitionsaktivitäten am Klärwerk Herrenhausen einzustellen. Wegen der zuvor bereits eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen wird das abgeblasene Wasserstoffprojekt die öffentlichen Kassen dennoch mit rd. 9,9 Mio. Euro belasten.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die Verantwortlichen versteiften sich ausschließlich auf die Chancen des innovativen Vorzeigeprojekts in Hannover-Herrenhausen. Die wirtschaftlichen Risiken der Wasserstofffabrik wurden hingegen zu lange ausgeblendet. Die späte Einsicht kommt die Steuerzahler nun teuer zu stehen.



Nico Steinert

steinert@steuerzahler-nub.de

Bus-Sparte der Bahn AG braucht ein Stoppschild!

Der Staatskonzern Deutsche Bahn AG dominiert nicht nur den Schienenverkehr, sondern mischt auch kräftig im regionalen Busverkehr mit. Doch Busse gehören weder zum Kernauftrag der Bahn noch fahren sie Gewinne ein. Im Gegenteil: Seit Jahren werden Verluste angehäuft, für die die Steuerzahler geradestehen müssen. Konsequenzen sind nötig!

Bund. Die Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG, DB Regio, mischt seit Jahren im regionalen Busverkehr mit. Die Sparte „DB Regio Straße“ deckt mit sechs Regionen das gesamte Bundesgebiet ab und ist mit 31 Busgesellschaften aktiv. Die „DB Regio hat derzeit bei Bus-Linienverkehren, für die es ein wettbewerbliches Vergabeverfahren gibt, einen Marktanteil von rund 30 Prozent“, teilte der Bahn-Konzern auf BdSt-Anfrage



Der staatliche DB-Konzern steckt tief in den roten Zahlen. Einige Sparten der Deutschen Bahn müssen deshalb hinterfragt werden!

mit. Nach Eigendarstellung ist der Konzern mit rd. 420 Mio. Fahrgästen der größte Anbieter im deutschen Busverkehr.

Doch dieser Marktanteil und die Aktivitäten der Bus-Sparte haben ihren Preis, denn die Busse fahren seit Jahren durchgängig tiefrote Zahlen ein. Nach BdSt-Recherchen lag der summierte Verlust nach Steuern zwischen 2017 und 2023 bei rd. 800 Mio. Euro – zuletzt stand 2023 ein Minus von 43 Mio. Euro in den Büchern. Doch für die Bus-Sparte ist das kein Problem. Warum? Weil der Dauerverlust von der DB Regio und letztlich vom Bahnkonzern übernommen wird. Und für den steht – ganz schön praktisch für den Konzern – der Steuerzahler gerade.

Unter dem Strich trägt die „DB Regio Straße“ mit ihren Ausschreibungsangeboten und Linienverkehren also kein wirtschaftliches Risiko – im Gegensatz zu privaten Busunternehmen, die nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen und auf eigenes Risiko kalkulieren müssen. Würden die privaten Verkehrsunternehmen so wirtschaften wie die Bahn, wären sie längst pleite!

All das nährt den Verdacht auf eine mögliche Wettbewerbsverzerrung auf dem Bus-Markt zugunsten des bundeseigenen Bahnkonzerns. Deshalb haben erste Busunternehmen bereits Beihilfebeschwerde bei der Europäischen Kommission in Brüssel eingereicht – zumal bei der „DB Regio Straße“ keine entscheidende Wende zum Besseren erkennbar ist.

Abgesehen von den Dauerverlusten der Bus-Sparte, die zur Dauerkrise des Bahnkonzerns mit seinen regelmäßigen Milliardendefiziten beiträgt, stellt sich die Grundsatzfrage, ob der Staat regionale Busverkehre anbieten muss, wo es doch dafür bereits fitte mittelständische Anbieter gibt. Schließlich ist es nicht Aufgabe der Steuerzahler, mittels subventionierter Staatsbetriebe in Märkten mitzumischen, wenn der öffentliche Zweck doch genauso gut und wirtschaftlicher von Privaten erfüllt werden kann.

Außerdem bewegen sich die Bus-Aktivitäten der Deutschen Bahn AG abseits des Kerngeschäfts Eisenbahn und damit des grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrags nach Artikel 87e, Absatz 4, der sich ausschließlich auf das Gewährleisten einer leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur und auf Eisenbahnverkehrsangebote bezieht. Auf diesen Missstand hat der Bundesrechnungshof bereits mehrfach hingewiesen.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Die Deutsche Bahn AG tanzt auf zu vielen Hochzeiten, die nicht ihrem Kernauftrag und ihrem Kerngeschäft entsprechen. So ist die Bus-Sparte des Staatskonzerns ein Verlustbringer und belastet die Steuerzahler durch die Verschwendung von Ressourcen. Der Verkauf der „DB Regio Straße“ ist dringend zu prüfen!



Sebastian Panknin
s.panknin@steuerzahler.de



Stehen nur so da im Duisburger Hafen: die beiden „So-da-Terminals“ der Deutschen Bahn für den Güterumschlag.

„So-da-Terminals“ für 60 Mio. Euro

Im Jahr 2006 bestellte die Deutsche Bahn zwei Terminals für den Güterumschlag im Duisburger Binnenhafen, nach dem Bau begann 2016 dann der Probebetrieb. Kostenpunkt bis dahin: rd. 60 Mio. Euro. Auf den wirtschaftlichen Betrieb der Anlage müssen die Steuerzahler allerdings immer noch warten – die Terminals stehen im Wesentlichen nur „so da“.

Duisburg (NRW). 2006 bestellte die Bahntochter Railion/Intermodal (später DB Cargo) von der DB Netz AG in Duisburg zwei neue Terminals als Schiene-Schiene-Umschlaganlage mit Straßenanbindung. Auf die 2006 ebenfalls mitbestellte Straßenanbindung verzichtete man später jedoch wegen der Finanzkrise 2008. Das war ein Fehler, denn später stellte sich heraus, dass

solche Terminals ohne Straßenanbindung nicht gefragt sind. So musste nachträglich doch noch eine Straße geplant und gebaut werden.

Ende 2016 startete der Probebetrieb des „DUSS-Terminal Duisburg KV-Hub Rhein-Ruhr“ für den Schiene-Schiene-Verkehr. Die Kosten für die Terminals lagen bei rd. 60 Mio. Euro. Der Mutterkonzern, die Deutsche Bahn (DB), gehört zu 100 Prozent der Bundesrepublik Deutschland. Und somit bezahlen unter dem Strich die Steuerzahler eine 60-Mio.-Euro-Investition, die auf ihren Einsatz warten muss.

2021 erfuhr der Bund der Steuerzahler NRW von einer Bahnsprecherin: „Im Terminal Duisburg ist im fertigen Zustand sowohl ein Schiene-Schiene- als auch ein Schiene-Straße-Umschlag möglich. Mitte 2023 ist das

60 Mio. plus X

Terminal über die sogenannte innere Verbindungsstraße (über das Hafengelände) mit Lkw erreichbar.“

Mitte 2023 wollte der BdSt wissen, ob der Betrieb über den Probebetrieb hinausgekommen sei. Doch die Bahnsprecherin hatte gewechselt und aus einem bis dahin immerhin transparenten Umgang mit der Misere wurden schließlich nur noch Phrasen ohne konkrete Antworten der Nachfolgerin. Diese Intransparenz kritisierte der BdSt – und erfuhr erst bei einer Hafenführung von einem hochrangigen Mitarbeiter des Duisburger Hafens, dass bei den Terminals erst 2024 Güter umgeschlagen werden sollen.

Im Mai 2024 hieß es von der neuen Bahnsprecherin: „Das Terminal ist nicht vollumfänglich in Betrieb, weil der straßenseitige Zugang voraussichtlich erst im Herbst 2024 in Betrieb genommen wird. Daher können wir aktuell zur Auslastungsquote [...] keine Aussage treffen. [...] Der Bau der innerbetrieblichen Verbindungsstraße [...] ist in vollem Gange und befindet sich aktuell in der Fertigstellung. Die Inbetriebnahme ist für Herbst 2024 geplant.“ 2023 hatte die Bahn noch geschrieben, dass sie im ersten Betriebsjahr mit einer Auslastung von 35 Prozent rechne. Nicht gerade viel, meinen wir. Im Mai 2024 konnte sie für 2025 keine Aussage zur Auslastung treffen und verwies auf den „Abschluss der Anmeldeverfahren im letzten Quartal 2024“.

Acht Jahre nach dem Beginn des Probebetriebs warten die 60-Mio.-Euro-Terminals also noch immer auf einen wirtschaftlichen Betrieb. Für die Steuerzahler wird es derweil noch teurer: Die Kosten für die Straßenanbindung kommen nämlich dazu. Ihre Höhe, so die Bahn, könne sie erst nach Fertigstellung beziffern. Auch die jährlichen Betriebskosten für die Terminals gehen zu Lasten des Steuerzahlers. Wie viel das ist, sagte die Bahn bisher nicht.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

... 60 Mio. Euro plus ein dickes X für zwei Terminals, die auch 18 Jahre nach der Bestellung nicht in den ordentlichen Betrieb gegangen sind. Und mit ihrem Hinhalten und ihrer Heimlichtuerei verweigert die Bahn zudem den transparenten Umgang mit dem ihr anvertrauten Steuergeld.



Jens Ammann
ammann@steuerzahler-nrw.de

**Spannende Neuigkeiten
rund um das Thema
Steuergeldverschwendung
finden Sie auch
in unserem Newsletter
„Der Steuerwächter“**



www.schwarzbuch.de/newsletteranmeldung

Landgestüt Redefin: Luxus auf Kosten der Steuerzahler

Pferdezucht und Reitsport – und das alles auf Kosten der Steuerzahler? Das Landgestüt Redefin kostet das Land Mecklenburg-Vorpommern Jahr um Jahr Millionen Euro.

Redefin (MV). Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat Beteiligungen an 71 aktiven Unternehmen. Darunter solche im Gesundheitssektor, in der Digitalisierung und der Agrarwirtschaft. Finanzminister Dr. Heiko Geue erklärte dazu in dem aktuellen Beteiligungsbericht der Landesregierung: „Sie erfüllen als öffentliche Unternehmen wichtige Aufgaben der Daseinsvorsorge und leisten einen bedeutenden Beitrag zur Wirt-

schafts-, Struktur- und Standortpolitik des Landes Mecklenburg-Vorpommern.“ Unter diesen Beteiligungen findet sich auch eine, bei der nicht ganz klar ist, unter welchem der genannten Punkte sie einzuordnen ist: das Landgestüt Redefin.

Im Jahr 1812 von Herzog Friedrich Franz I. zu Mecklenburg-Schwerin gegründet, ist es heute eines von bundesweit zehn Landgestüten und wird als Eigenbetrieb des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt. Zu seinen Aufgaben zählt nach eigenen Angaben die Förderung der Tierzucht, Bildung und Erziehung, Sport, Denkmalschutz und Brauchtumspflege. Jährlich fließen Millionen an



Foto: Jens Büttner

Seit der Übernahme des Landgestüts Redefin 1993 pflegt das Land dort nicht nur den Zucht- und Ausbildungsbetrieb, sondern verfolgt auch die sukzessive Restaurierung der denkmalgeschützten Anlage.

Zuschüssen in das landeseigene Unternehmen, das sich selbst nicht wirtschaftlich tragen kann. Allein für die Jahre 2020 bis 2025 wurden und werden in den jeweiligen Haushaltsplänen 16,5 Mio. Euro aus Steuermitteln für Zuschüsse, Investitionskosten und sonstige Mittel veranschlagt. Je nach Verlauf des Geschäftsjahres kann es zu Rückzahlungen an das Land kommen. Im Jahr 2022 z. B. waren es 463.000 Euro.

Seit der Übernahme des Landgestüts im Jahr 1993 pflegt das Land dort nicht nur den Zucht- und Ausbildungsbetrieb, sondern verfolgt auch die sukzessive Restaurierung der denkmalgeschützten Anlage. Das Gestüt ist außerdem Austragungsort von Turnieren. Und zu den jährlichen Events wie z. B. Hengstparaden und den Festspielen MV trifft sich die Landesprominenz vor Ort – inkl. schöner Bilder.

Neben der Pferdezucht gibt es auch noch Ausbildungsangebote der verschiedenen Reitdisziplinen. Beides soll „zu erschwinglichen“ Preisen ermöglicht werden. Und hier liegt ein Problem: Es erschließt sich nicht, weshalb es notwendig sein soll, Pferde – als Luxusgut – und Reiten – als Luxussport – mit Steuergeld dauerhaft und in großem Stil zu fördern.

Dabei waren die bisherigen Konzepte, die die Wirtschaftlichkeit des Gestüts verbessern sollten, nicht erfolgreich. Bis zum Redaktionsschluss lag ein neues Konzept, an dem laut Landwirtschaftsministerium derzeit gearbeitet wird, noch nicht vor. Der aktuelle Jahresabschluss zeigt, dass sich das Landgestüt ohne Zuschüsse auch weiterhin nicht trägt.

Mit der Abgabe des touristisch genutzten Zweigs an einen privaten Partner wollte man 2022 wenigstens die Kosten reduzieren und die Einnahmen verbessern. Auf die Höhe der Landeszuschüsse scheint sich dies jedoch nicht auszuwirken. Sie bleiben ähnlich hoch. Währenddessen scheint kaum jemand infrage zu stellen, ob es sich bei dem Landgestüt

Redefin um einen wirklich notwendigen Landesbetrieb handelt.

Dafür gerät das Gestüt immer wieder in die Schlagzeilen – mal wegen der Haushaltsführung, mal wegen des Führungspersonals. Zuletzt setzte der zuständige Minister Anfang des Jahres von jetzt auf gleich den von ihm bestellten Geschäftsführer vor die Tür. Eine Erklärung, warum und weshalb, blieb er den Landtagsabgeordneten jedoch schuldig.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Landeseigene Betriebe sollen der Daseinsvorsorge dienen und Leistungen erbringen, die durch Private nicht angeboten werden. Das Landgestüt Redefin ist verzichtbarer Luxus auf Kosten der Steuerzahler – gerade, weil der Landeshaushalt stark belastet ist.



Michaela Skott
presse@steuerzahler-mv.de

im Durchschnitt
2,75 Mio. €
pro Jahr für
Zuschüsse



Fast vier
Mio. Euro
nur für
schöne
Aussichten?

Hier kann Steuergeld
gespart werden!



Wurzacher Ried: Der geplante Aussichtsturm sollte nochmal überdacht werden.

Die Stadt Bad Wurzach im württembergischen Allgäu möchte einen Naturerlebnis- und Beobachtungsturm bauen. Damit will sie ein Hochmoor, das Wurzacher Ried, für Naturinteressierte und als touristisches Highlight besser sicht- und erlebbar machen. Anfänglich wurden die Kosten für das Projekt auf 1,868 Mio. Euro geschätzt. Inzwischen liegt man bei 3,95 Mio. Euro. Der Bund der Steuerzahler sieht vor allem die Mitnahmeeffekte kritisch.

Bad Wurzach (BW). Der Bad Wurzacher Gemeinderat fasste im Jahr 2020 einen Planungsbeschluss für den Bau eines Naturerlebnis- und Beobachtungsturms im Wurzacher Ried. Die Stadt sieht den Aussichtsturm als ein Zukunftsprojekt und einen strategischen Baustein in der Stadtentwicklung. Als die Kommune einen Förderantrag für das Projekt stellte, lag die Kos-

tenschätzung bei 1,868 Mio. Euro. Das Land Baden-Württemberg sagte im Sommer 2021 eine Förderung von 888.000 Euro zu.

Doch seitdem haben sich die zu erwartenden Projektkosten deutlich erhöht. Im Mai 2023 belief sich die Kostenschätzung bereits auf 2,723 Mio. Euro. Für die Stadt hätte dies einen deutlich höheren Eigenanteil bedeutet, denn die zugesagte Förderung des Landes aus dem Jahr 2021 stellte sich als „gedeckelt“ heraus. Daraufhin entschied der Gemeinderat, diesen Förderantrag zurückzuziehen und im September 2023 einen neuen Antrag zu stellen.

Laut einer Gemeinderatsdrucksache wurden die Projektkosten für den neuen Förderantrag nun mit 3,953 Mio. Euro berechnet. Im April 2024 kam dann die Botschaft aus Stuttgart: Das Land Baden-Württemberg bewilligte jetzt 2,476 Mio. Euro aus dem Tourismusförderprogramm.

Außerdem kaufte es schon vor einiger Zeit im Hinblick auf die Realisierung des Projekts der Stadt Bad Wurzach Flächen für 816.000 Euro ab. Damit hätte die Kommune „nur“ noch einen Eigenanteil von ca. 660.000 Euro zu tragen.

Der Bad Wurzacher Gemeinderat sprach sich im Mai 2024 mit deutlicher Mehrheit für den Turmbau aus. Inzwischen wurde aber von Gegnern des Projekts ein Bürgerbegehren eingeleitet, da es von Anfang an deutliche Kritik an dem Vorhaben gab.

Aus Sicht des Bundes der Steuerzahler handelt es sich bei dem geplanten Naturerlebnis- und Beobachtungsturm um ein Projekt, das in die Kategorie „Wünschenswertes“ fällt, aber sicherlich nicht notwendig ist. Die Stadt Bad Wurzach muss sich

auch die Frage gefallen lassen, ob sie sich ein solches Projekt leisten kann bzw. ob sie hier die Prioritäten richtig setzt.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Der Bau eines Aussichtsturms für fast vier Mio. Euro sollte nochmals überdacht werden, auch wenn die zugesicherten Zuschüsse des Landes verlockend sind. Genau dies ist nämlich das Problem: Das Land Baden-Württemberg sorgt mit seiner großzügigen Förderpolitik für Mitnahmeeffekte bei den Kommunen, für die letztlich die Steuerzahler aufkommen müssen.



Michael Beyer
haushalt@steuerzahler-bw.de

Berlin plant Reparaturbonus

Die Berliner Regierungskoalition will den Bürgern einen Zuschuss aus Steuermitteln gewähren, wenn sie defekte Geräte reparieren lassen, statt sie auf den Müll zu werfen. Dafür sollen im Doppelhaushalt 2024/25 insgesamt 2,5 Mio. Euro bereitgestellt werden.

Berlin. Um durch Nutzungsdauerverlängerung Rohstoffe einzusparen, war im aktuellen Koalitionsvertrag der Ausbau eines Reparaturnetzwerks angekündigt worden: „Wir schaffen einen Reparaturanreiz mit einem Pilotprojekt Reparaturbonus.“

Im Umweltausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses wurde im Frühjahr 2024 erläutert, wie das konkret aussehen könnte: „Wir schaffen in diesem Haushalt einen Anreiz zum Umdenken und starten für Berlin einen Reparaturbonus.“ Wenn man sein kaputtes Gerät, einen Beamer, ein Telefon „oder was auch immer“ zur Reparatur bringe, statt es „wegzuschmeißen“, erhalte man

vom Land Berlin für die Reparatur einen Bonus. So wolle man Elektroschrott vermeiden. Ressourcen sollten so lange wie möglich genutzt werden. Devise: Reparieren soll sich für die Berliner lohnen. Die Koalition habe den Bonus mit 1,25 Mio. Euro pro Jahr so ausgestattet, damit er sich etablieren könne und die Berliner etwas davon hätten.

Die Umweltstaatssekretärin wies für den Reparaturbonus auf den klaren Auftrag durch die Leitlinien der Regierungspolitik hin und zeigte sich optimistisch, im dritten Quartal 2024 zusammen mit einem externen Dienstleister mit der Umsetzung starten zu können. Dessen Namen wollte sie aber noch nicht verraten. Einschränkend fügte sie hinzu, dass sich der Bonus nur auf Elektrogeräte beziehen werde.

Die Bagatelldgrenze werde voraussichtlich zwischen 75 und 200 Euro und die Erstattung einmal pro Jahr bei 50 Prozent des Rechnungsbetrags liegen. Spezielle Regelungen werde es mit Blick auf Ersatzteile und



Berlin plant einen Reparaturbonus zur Vermeidung von Elektroschrott.

für Reparaturcafés geben. Die Frage der eingebauten Akkus in Handys werde man auf Berliner Ebene aber wahrscheinlich nicht lösen können.

Damit die Verbraucher überhaupt erkennen könnten, wo im Bezirk der geeignetste Anbieter zu finden ist, soll ein Reparaturnetzwerk eingerichtet werden. Ein externer Dienstleister soll den ganzen Prozess abwickeln, die vollelektronische Antragstellung betreuen und die Auszahlungen übernehmen. Gerade am Anfang erwarte die Umweltstaatssekretärin sehr hohe Ausschüttungen und hohe Verwaltungskosten, weil die Verfahren eingerichtet werden müssen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Der Bund der Steuerzahler verurteilt den achtlosen Umgang mit Ressourcen, meint aber, dass die anteilige Übernahme von Reparaturkosten für Haushaltsgeräte keine Staatsaufgabe ist, sondern zur privaten Lebensführung gehört. Die Abwicklung dürfte enorm bürokratisch sein und wird auf einen externen Dienstleister abgewälzt, weil die Verwaltung selbst ihr Tagesgeschäft nicht schafft.



Alexander Kraus
kraus@steuerzahler-berlin.de

2,5 Millionen €
Verschwendung drohen



Reaktivierung der Schiene um jeden Preis?

Baden-Württemberg treibt seit einigen Jahren die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken voran. Wiederbelebt werden soll u. a. die Kochertalbahn zwischen Waldenburg und Künzelsau im Hohenlohekreis. Die Investitionskosten für das Projekt wurden im Jahr 2023 mit bis zu 274,1 Mio. Euro veranschlagt. Es scheinen aber längst nicht mehr alle Akteure von der Kochertalbahn überzeugt zu sein.

Künzelsau/Hohenlohekreis (BW). Für die Kochertalbahn, die in den 1990er-Jahren stillgelegt wurde, gibt es große Pläne: Vor Ort sieht man die Chance, wieder eine Bahnverbindung zu schaffen. Eine positive Machbarkeitsstudie liegt bereits vor, auch das baden-württembergische Verkehrsministerium befürwortet die Pläne.

Doch vor dem nächsten Schritt ist das Projekt ins Stocken geraten: Die Gemeinderäte von zwei an der geplanten

Strecke liegenden Kommunen – Kupferzell und Waldenburg – haben sich gegen eine Kostenbeteiligung an der Vorplanung und der standardisierten Bewertung – ca. 71.000 Euro bzw. 13.000 Euro – ausgesprochen. Nun müssten die beiden anderen Partner – die Stadt Künzelsau und der Hohenlohekreis – je 450.000 Euro beisteuern, um das Projekt fortzuführen.

Natürlich locken bei diesem Projekt üppige Zuschüsse, denn vor allem der Bund unterstützt die Reaktivierungen von Bahnstrecken in großem Stil. Bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten übernimmt er in solchen Fällen, auch an den Planungskosten würde er einen Anteil übernehmen. Die gesamten Kosten sollen laut Machbarkeitsstudie folgendermaßen verteilt werden: Der Bund trägt insgesamt 217,1 Mio. Euro, das Land Baden-Württemberg 32,8 Mio. Euro, und der kommunale Anteil liegt bei 24,2 Mio. Euro.

Selbst wenn diese Finanzierung von allen Beteiligten gestemmt werden könnte, ist die nächste entscheidende Frage, wer den laufenden Bahnbetrieb bezahlt. Das Land würde voraussichtlich nur einen Stundentakt finanzieren, an Taktverdichtungen müssten sich dann die Kommunen oder der Landkreis finanziell beteiligen. Ein weiterer Haken: Baden-Württemberg übernimmt bislang nur die Betriebskosten von insgesamt 100 km reaktivierter Bahnstrecke im Südwesten. Gut möglich, dass die Kochertalbahn leer ausgeht, denn die Vergabe der Mittel erfolgt in zeitlicher Reihenfolge der Inbetriebnahme. Es handelt sich also um ein „Windhundprinzip“.

Kritiker sehen die Pläne rund um die Reaktivierung der Kochertalbahn deshalb mit Skepsis und sprechen sich stattdessen für einen ÖPNV mit Elektro- oder Wasserstoffbussen aus. Möglicherweise fallen außerdem

noch weitere Kosten für Parkplätze an den Bahnhaltepunkten und durch die Verlegung eines Radwegs an, für die die Steuerzahler ebenfalls aufkommen müssten.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Der Bund der Steuerzahler hält die vom Land Baden-Württemberg angeschobene Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken, die mit hohen Kosten für die Steuerzahler verbunden ist, für fragwürdig. Deswegen sollte man die angedachte Reaktivierung der Kochertalbahn unbedingt überdenken. Vor allem die Folgekosten könnten den Kreis bzw. die beteiligten Gemeinden finanziell überfordern.



Michael Beyer
haushalt@steuerzahler-bw.de

Hamburgs teuerstes WC ist ein Griff ins Klo

Das war wohl ein Griff ins Klo: Hamburg ließ an der beliebten Einkaufsmeile Mönckebergstraße für 2,08 Mio. Euro eine unterirdische Toilettenanlage sanieren. Doch nach drei Monaten musste das WC wieder geschlossen und in den Rohbau zurückversetzt werden.

Hamburg. Zugegeben: Die Lage von Hamburgs wohl teuerster öffentlicher Toilette ist exklusiv – mitten in der Hamburger Innenstadt, auf der beliebten Einkaufsmeile Mönckebergstraße, und dazu noch unterirdisch. Doch obwohl die Toilettenanlage etwas mehr als ein Jahr lang (von Oktober 2022 bis November 2023) für 2,08 Mio. Euro saniert wurde, ist sie bereits wieder geschlossen – nach nur drei Monaten Betrieb. Große Mengen Wasser sollen in die unterirdische WC-Anlage eingedrungen sein. Die Suche nach dem Grund für den massiven Wasserschaden dauerte Monate. Auch deshalb musste

die Toilette in den Rohbauzustand zurückversetzt werden. Immerhin: Mitte August gab der Senat bekannt, was der Grund für das Eindringen von Wasser in die Anlage sei. „Nach aktuellem Gutachten wurde durch das bauausführende Unternehmen beim Ausbau im Rahmen der Sanierung und des Umbaus keine wasserdichte Wanne hergestellt“, heißt es in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage. „Die Neuplanungen für den Rohbau wurden bereits beauftragt.“

Eingeweiht wurde Hamburgs Flop-Klo übrigens anlässlich des Bürgerfests zum „Tag der Deutschen Einheit“ am 3.10.2023. Hamburg wollte sich angesichts tausender Gäste von seiner schönsten Seite zeigen: Die Ausstattung des Luxus-Klos kann sich nämlich sehen lassen. So sollten Glas und Stahl den Klo-Gang zu einem Erlebnis machen. Schon der Zugang ist dank eines Fahrstuhls besonders, dazu ein Toilettenlift für Menschen mit Gehbehinderung und ein Bereich



Die öffentliche Toilettenanlage am Rande der Hamburger Mönckebergstraße wurde ein Jahr lang für 2,08 Mio. Euro saniert. Und jetzt? Wieder ein Sanierungsfall!

mit Wickeltisch für junge Familien. Sogar ein genderneutraler Raum wurde eingerichtet.

Wann bzw. ob die Toilette überhaupt wieder in Betrieb genommen werden kann, ist nicht bekannt. Der Sachverhalt werde technisch, wirtschaftlich und juristisch von allen am Bau beteiligten Parteien aufgearbeitet, teilte die Presseabteilung der Hamburger Stadtreinigung mit – sie ist für den Betrieb der öffentlichen Toiletten in Hamburg zuständig.

Ob für die entstandenen Zusatzkosten am Ende der Steuerzahler aufkommen muss oder die verantwortliche Baufirma haftet, ist offenbar auch noch unklar. „Verschulden und Haftung werden – unter Wahrung der Fristen – von der Stadtreinigung Hamburg erst im weiteren Abwicklungsprozess ermittelt“, heißt es in der Stellungnahme des Senats.

Kostensteigerungen sind bei diesem Projekt übrigens die Regel: Der ursprüngliche

Umbau der unterirdischen WC-Anlage sollte 1,4 Mio. Euro kosten. Daraus wurden dann 2,08 Mio. Euro. Man darf gespannt sein, was Hamburgs wohl teuerstes Klo am Ende kosten wird – und wer die Rechnung zahlt.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Wieder einmal scheiterte die Stadt Hamburg an einem Bauvorhaben. Obwohl es dieses Mal nur um eine Toilette geht, ist der Schaden gigantisch: 2,08 Mio. Euro wurden sprichwörtlich bereits im Klo versenkt. Wie teuer es noch werden wird, ist unklar. Zudem könnte ein Rechtsstreit zwischen der Stadt, dem beauftragten Architekten und den Handwerksbetrieben drohen.



Sascha Mummenhoff
mummenhoff@steuerzahler-
hamburg.de

„E-Highway“: Ausfahrt vorerst verpasst

Auf einem Abschnitt der A5 in Südhessen brachte der Bund im Jahr 2019 Oberleitungen für Hybrid-Lkw an, um zu erproben, ob und wie man dadurch im Güterverkehr den CO₂-Ausstoß reduzieren kann. Die Gesamtkosten für die hessische Teststrecke betragen damals rd. 30 Mio. Euro. Trotz viel Kritik an dem häufig als „E-Highway“ bezeichneten Projekt investierte der Bund 2022 weitere 22 Mio. Euro, um die Strecke um sieben km auszubauen. Der Test soll noch bis Mitte 2025 andauern. Wie es dann weitergeht und wie hoch die Kosten für einen etwaigen Abbau sind, ist unklar.

Bund/Hessen. Wer in Südhessen auf der A5 zwischen Darmstadt und Frankfurt unterwegs ist, kann zwischen den Anschlussstellen Langen/Mörfelden und Weiterstadt Oberleitungen an der Strecke sehen. Diese gehören zum Projekt ELISA (elektrifizierter innovativer Schwerlastenverkehr auf Auto-

bahnen). Es handelt sich dabei um ein Pilotprojekt des Bundes zur Energieversorgung elektrisch angetriebener schwerer Nutzfahrzeuge via Oberleitung („E-Highway“) im öffentlichen Straßenraum. Auf der Strecke kommen Oberleitungs-Hybrid-Lkw zum Einsatz, kurz OH-Lkw. Diese verfügen über einen Elektromotor sowie einen Stromabnehmer, der unter der Oberleitung ausfährt. Nach der Oberleitungsstrecke sind die Laster noch einige Zeit mit der Batterieladung unterwegs, anschließend mit den ebenfalls eingebauten Dieselmotoren. Ziel des Projekts ist es zu erproben, ob und wie man damit den CO₂-Ausstoß im Güterverkehr reduzieren kann.

Die Oberleitungsinfrastruktur für die ersten zehn km kostete 14,6 Mio. Euro, die Leitplanken 5,6 Mio. Euro, die Betriebsprozesse während des Feldversuchs 5,8 Mio. Euro und die wissenschaftliche Begleitung 3,5 Mio. Euro. Im Mai 2019 wurden fünf km



Foto: BdSt Hessen

In das Pilotprojekt „E-Highway“ an der A5 in Südhessen wurden noch einmal 22 Mio. Euro investiert.

in beide Richtungen in Betrieb genommen. Insgesamt lagen die Kosten also schon damals bei rd. 30 Mio. Euro.

Weil das Projekt von Anfang an eine ungewisse Zukunft hatte, landete der Fall im Schwarzbuch 2019/20. Das Konzept ist aus verschiedenen Gründen umstritten: Ein Knackpunkt ist z. B. der Antrieb der OH-Lkw. Sie sind mit zwei Antrieben ausgestattet: ein Elektromotor und ein Dieselmotor. Dadurch sind sie teurer als konventionelle Lastwagen und somit unattraktiver für Speditionen. Außerdem sind die Oberleitungen über der Straße kostenintensiver und aufwendiger als über der Schiene. Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass ein großer Teil der in Deutschland fahrenden Lastwagen aus dem Ausland kommt, wo es keine Oberleitungen gibt. Zudem hatte das Projekt von Anfang an mit weiteren Problemen zu kämpfen: Wegen Lieferschwierigkeiten nutzte zu Beginn nur ein einziger Lkw die Oberleitung. Inzwischen sind zwar elf Lkw Teil des Pilotprojekts, mehr sind aber auch nicht gewollt. Diese elf Lkw absolvierten im Zeitraum Mai 2019 bis Mai 2024 insgesamt 22.853 Fahrten, was weniger als 13 Fahrten pro Tag entspricht. Und so muss man schon Glück haben, einen OH-Lkw in Aktion zu sehen.

Trotz aller Kritik entschloss sich die Bundesregierung dazu, die Strecke ab Frühjahr 2022 weiter auszubauen. Zur Begründung nannte sie die Untersuchung längerer Ladestrecken und -zeiten, das Ladeverhalten bei unterschiedlich langen Ladestrecken, die Analyse neuer OH-Lkw-Typen und die Sammlung weiterer Daten für die Forschung.

Durch die Erweiterung um sieben km nach Süden beträgt die Pilotstrecke nun 17 km. Die Bundesregierung unterstützte den Ausbau mit 22 Mio. Euro, davon 12,4 Mio. Euro für Oberleitungen, der Rest u. a. für Schutzeinrichtungen, Studien zu technischen Fragen und für die Erweiterung von Betriebs- und Sicherheitskonzepten. Hinzu kommen seit 2019 noch jährlich

400.000 Euro für betriebliche Aufgaben wie Wartung und Instandhaltung. Die bisherigen Gesamtkosten für den „E-Highway“ summieren sich also auf ca. 54,4 Mio. Euro. Weiter ungewiss bleiben etwaige Abbaukosten, falls diese Infrastruktur nach dem Projektende Mitte 2025 abgewickelt werden muss.

DER BUND DER STEUERZÄHLER MEINT

In Studien konnte zwar gezeigt werden, dass ein emissionsfreier Betrieb von Sattelzugmaschinen auf „E-Highways“ grundsätzlich möglich ist. Doch dies dürfte wohl kaum flächendeckend Realität werden. Schließlich setzt ein langfristig sinnvoller Einsatz dieser Technik eine große Verbreitung der Oberleitungen voraus, was zu enormen Kosten führen würde. Der Projektabschluss 2025 wird zeigen, ob sich das System lohnt oder ob der Bund die Ausfahrt nehmen muss. Dann wären die Projektkosten in Millionenhöhe in eine Sackgasse investiert worden.

PS: In Schleswig-Holstein wird der Testbetrieb für Oberleitungs-Lkw auf der A1 eingestellt: Das Projekt „E-Highway“ endet zum 31.12.2024. Die Technik funktioniert zwar, hat aber keine Aussicht auf weitere Nutzung. Siehe dazu den Fall „Ende für den ‚E-Highway‘ in Schleswig-Holstein“ im Kapitel „Erfolge“.



Eva Kugler
kugler@steuerzahler-hessen.de



Mehr auf www.schwarzbuch.de

weitere
22 Mio.€
Verschwendung drohen

Stillgelegter Schornstein verbrennt mehrere Millionen Euro Steuergeld

Der mehr als 50 Jahre alte Schornstein des Fernheizwerks auf dem Gelände der Universität Marburg wird schon länger nicht mehr genutzt und ist inzwischen sehr marode. Eine Sanierung kostet mehrere Millionen Euro. Deshalb wollte die Uni den 100 m hohen Turm abreißen lassen. Doch die Denkmalschutzbehörde hat ihr Veto eingelegt, weil der Schornstein ein schützenswertes Industriedenkmal sei. So drohen Hessens Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern Millionenkosten für ein nutzloses Relikt.

Marburg (HE). Die mittelhessische Stadt Marburg ist u. a. für ihre Universität bekannt. Die Philipps-Universität ist die älteste in Hessen und zählt zu den einflussreichsten Hochschulen in Deutschland. Ein Teil des Universitätsgeländes befindet sich auf den Lahnbergen, wo es auch ein eigenes Fernheizwerk gibt. Es wurde 1972 gebaut und versorgt die Universität seitdem mit Wärme. Anfangs wurde es mit Schweröl und Kohle, später erst mit Heizöl, dann mit Erdgas betrieben. Im Jahr 2012 wurde die Anlage stark verkleinert und seit 2020 heizt die Universität am Campus Lahnberge überwiegend mit einem Hackschnitzel-Heizwerk.

Markantes Überbleibsel der einstigen Betriebsweise ist der 100 m hohe Schornstein, der seit mehr als zehn Jahren nicht mehr genutzt wird. Weil die Philipps-Universität Eigentümerin des Fernheizwerks ist, ist sie auch für den Erhalt des Gebäudekomplexes zuständig. Wie so oft bei alten Gebäuden, ist der Unterhalt kostenintensiv. Die Universität muss dafür jährlich mindestens 50.000 Euro aufwenden. Mit zunehmendem Alter des Gebäudes und der laut Uni „exponentielle[n] Verschlechterung des Betons“ steigen die Kosten weiter.

Und es könnte noch schlimmer kommen: Der Schornstein besteht aus Stahlbeton, der über die Jahre der Witterung ausgesetzt war und dadurch teilweise brüchig geworden ist. Bereits vor einigen Jahren wiesen Experten darauf hin, dass drei Stahlrohre im Inneren des Schornsteins durch Korrosion bedroht sind. Die Universitätsleitung wollte den Turm deshalb schon 2014 abreißen lassen. Der Schornstein kann jedoch nicht einfach abgerissen werden, denn das Fernheizwerk steht seit 2012 unter Denkmalschutz. Die Denkmalschutzbehörde ist der Meinung, dass es sich hier um ein einmaliges Industriedenkmal handelt, das es so in Deutschland nicht mehr gibt. Und so muss die Universität die Sanierung nicht nur veranlassen, sondern als Eigentümerin auch bezahlen. Denn das hessische



Foto: Moritz Venner

Überragende Steuergeldverschwendung: Der Schornstein des Marburger Uni-Fernheizwerks ist weithin sichtbar – aber ist er auch ein schützenswertes Denkmal?

Denkmalschutzgesetz schreibt vor: „Eigentümerinnen und Eigentümer, Besitzerinnen und Besitzer sowie Unterhaltungspflichtige von Kulturdenkmälern sind verpflichtet, diese im Rahmen des Zumutbaren zu erhalten und pfleglich zu behandeln.“

Um alle Mängel zu erfassen, beauftragte die Uni im Jahr 2023 Industriekletterer, um den Schaden am Schornstein genauer zu begutachten. Hierbei wurde erneut festgestellt, dass die Mängel gravierend sind und die Statik des Bauwerks gefährdet ist. Die Schäden befinden sich vor allem an der Unterseite der beiden Plateaus auf 15 und 45 m Höhe. Die Kosten für die Sanierung stehen zwar noch nicht genau fest, aber die Universität geht von mehreren Millionen Euro aus. Dies wäre ohne Dauerhaftigkeit, denn eine Betonsanierung müsse fortlaufend erfolgen, so eine Unisprecherin.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Beim Denkmalschutz ist es wie bei der Kunst: Man kann darüber streiten. Doch das Land Hessen und seine Denkmalschutzbehörden entscheiden allein, was schützenswert ist. Sollten nicht auch Eigentümer und die steuerzahlenden Bürgerinnen und Bürger mit einbezogen werden, ob sie die Kosten und Mühen leisten können und wollen? Der Denkmalschutz könnte schließlich durch die zuständigen Behörden aufgehoben werden. Alle Beteiligten sollten sich noch einmal zusammensetzen und darüber beraten, ob wirklich Millionen Euro Steuergeld für einen überflüssigen Schornstein verwendet werden sollen.



Eva Kugler

kugler@steuerzahler-hessen.de

Millionenschaden durch fehlende Höhenmessung

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

Kiel (SH). In den frühen Morgenstunden des 30.11.2022 fuhr der finnische Schwergutfrachter „Meri“ durch die Kieler Schleuse in den Nord-Ostsee-Kanal. Beladen war er mit einem Hafenkran. Laut den Berechnungen sollte die Höhe des Schiffs samt seiner

Ladung gerade so unter den Kanalbrücken hindurchpassen. Deshalb erhielt das Schiff die Einfahrtgenehmigung. Doch der Kran blieb bereits an den ersten beiden Hochbrücken hängen. Diese führen in Kiel-Holtenua die beiden Richtungsfahrbahnen der Bundesstraße 503 über den Kanal. Monatelange Verkehrsbeeinträchtigungen und Reparaturkosten von insgesamt neun Mio. Euro waren die Folge.

Bei der Seeunfalluntersuchung kam dann heraus, dass die Höhenangaben nicht gestimmt hatten, denn bei der Berechnung war man von einem kleineren Kran als Ladung ausgegangen. Tatsächlich war das Schiff insgesamt vier m zu hoch. Zudem stellte die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung fest, dass die Versuche des



Foto: Wasser- und Schifffahrtsamt Nord-Ostsee-Kanal

An diesen beiden Straßenbrücken in Kiel-Holtenau blieb der Frachter mit dem geladenen Hafenkran hängen. Die Brücken wurden dabei schwer beschädigt.

Schleusenpersonals, nachts und bei schlechter Sicht die genaue Höhe zu prüfen, nicht funktionierten, weil es nicht über die dafür notwendigen Messgeräte verfügte.

Wer nun glaubt, dass Versicherungen den Gesamtschaden tragen werden, irrt: Im Schiffsverkehr sind die Versicherungssummen durch internationale Vereinbarungen begrenzt. Experten gehen deshalb davon aus, dass mehr als die Hälfte der Reparaturkosten beim Steuerzahler hängen bleibt.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

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



Rainer Kersten
schleswig-holstein@steuerzahler.de

ALTERNATIVE INVESTITION

Für **9 Mio. Euro**

können fünf neue Streifenboote für die Wasserschutzpolizei beschafft werden.



Kohlemittel für „Kranicherlebniszentrum“

Für den Bau eines Naturerlebniszentrums am Stausee Kelbra plant das Land mit Kosten in Höhe von rd. acht Mio. Euro. 7,2 Mio. Euro sollen aus Mitteln kommen, die eigentlich zur Abmilderung der Folgen aus dem Kohleausstieg gedacht sind. Die geplante Investition ist von den Tagebauen und Kraftwerken, bei denen infolge des Kohleausstiegs die Arbeitsplätze wegfallen, weit entfernt. Die angestrebten Effekte zur Abmilderung der Auswirkungen des Strukturwandels sind äußerst zweifelhaft.

Kelbra (Kyffhäuser) (ST). Der Stausee Kelbra im Landkreis Mansfeld-Südharz ist Sachsen-Anhalts größter Rastplatz für Kraniche. Um die Vogelbeobachtung im Einklang mit der Natur zu ermöglichen, wurde bereits im 2. Halbjahr 2023 im Rahmen des Artenschutzprogramms ein neuer Holzturm für rd. 480.000 Euro errichtet. Der neue Aussichtsturm gestattet einen Blick auf den Stausee und die Vögel, im Herbst insbesondere auf Kraniche, die dort regelmäßig Rast machen. Laut Angaben der Landesregierung zieht dieses Naturerlebnis an der Landesgrenze zu Thüringen jährlich tausende Besucher an.

Doch dies reicht der Landesregierung offensichtlich nicht aus. Geht es nach dem Willen der Landesregierung, sollen hier ab 2024 zusätzlich ca. acht Mio. Euro in ein modernes Naturerlebniszentrum investiert werden, damit am Stausee Kelbra nicht nur Kraniche Rast machen, sondern auch noch mehr naturinteressierte Menschen.

Problematisch ist jedoch, dass für das sogenannte Kranicherlebniszentrum rd. 7,2 Mio. Euro – ca. 90 Prozent der Gesamtinvestition – aus Bundeshilfen zum Strukturwandel im Zusammenhang mit dem Kohleausstieg finanziert werden sollen. Den Eigenanteil von bis zu 800.000 Euro sowie Betriebs- und Personalkosten soll der Talsperrenbetrieb des Landes übernehmen.

Dabei können die sogenannten Strukturhilfemittel ein wichtiger Baustein bei dem Übergang zum Kohleausstieg sein. Zur Abmilderung der Folgen des Ausstiegs aus der Braunkohleverstromung stehen Sachsen-Anhalt als Finanzhilfen bis 2038 insgesamt 1,68 Mrd. Euro direkt zur Verfügung. Darüber hinaus setzt der Bund eigene Maßnahmen in den Kohleregionen um, sodass insgesamt eine Summe von 4,8 Mrd. Euro in Sachsen-Anhalt investiert werden soll.

Die Regularien zum Einsatz der Strukturhilfemittel waren von Anfang an sowohl hinsichtlich der möglichen Einsatzzwecke als auch der territorialen Abgrenzungen weit gefasst. Obwohl die Stadt Kelbra vom Kohleausstieg nicht direkt betroffen ist, kann nun zig km weit entfernt von Tagebauen und Kraftwerken, wie z. B. dem Kohlekraftwerk Schkopau, in touristische Infrastruktur und somit in ein Naturerlebniszentrum investiert werden, ohne dass eine zweckwidrige Verwendung vorliegt. Ein Zusammenhang zwischen den in der betroffenen Kohleregion direkt wegfallenden Arbeitsplätzen und der geplanten



Foto: Bund der Steuerzahler Sachsen-Anhalt e.V.

Der neue Aussichtsturm erfüllt seinen Zweck für Naturbeobachtungen.

ten Neuinvestition in ein „Kranicherlebniszentrum“ ist allerdings kaum erkennbar. Dies gilt umso mehr, da im neuen Erlebniszentrum keine vergleichbaren Arbeitsplätze entstehen. Diese kritischen Argumente gegen den Einsatz der „Kohlemittel“ am Stausee Kelbra scheinen für die Landesregierung jedoch offenbar nicht relevant zu sein.

Für den Bund der Steuerzahler ist die Sinnhaftigkeit des Einsatzes von Strukturhilfemitteln an dieser Stelle für den geplanten Zweck nicht nachvollziehbar. Der finanzielle Aufwand für das Ziel der Landesregierung, „direkte und indirekte Effekte auf die lokale Wirtschaftsstruktur und einen Zuwachs an Arbeitskräften zu initiieren“, ist enorm, ein adäquater Nutzen ist derzeit jedoch nicht zu erkennen.

Für die Region und den Landkreis kann die geplante Investition zwar als ein Geschenk betrachtet werden, da kein eigenes Geld dafür aufgebracht werden muss. Aber: Auch die Strukturhilfemittel sind Steuergeld!

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Die bereits erfolgte Investition in einen neuen Aussichtsturm für rd. 500.000 Euro ist sinnvoll und nachvollziehbar. Der geplante Neubau eines Naturerlebniszentrums für acht Mio. Euro, finanziert aus Mitteln für den Strukturwandel nach dem Kohleausstieg, ist dagegen nicht nur abwegig, sondern auch verfehlt. Die angeblichen Effekte sind äußerst fragwürdig, zumal keine vergleichbare neue Wertschöpfung oder vergleichbare neue Arbeitsplätze entstehen. Das Vorhaben muss gestoppt werden!



Ralf Seibicke

seibicke@steuerzahler-sachsen-anhalt.de

ca. 8 Mio. €
Verschwendung drohen

Coronatest-Betrug: Aufklärung jetzt!

Die Coronatests haben den Steuerzahler ca. 18 Mrd. Euro gekostet. Das Abrechnungsverfahren war betrugsanfällig: So konnten z. B. Testzentren die Tests mehrfach abrechnen oder Tests fingieren. Ein effektiver Datenaustausch fand nicht statt, sodass Auffälligkeiten oft unbemerkt bleiben. Das Gesundheitsministerium will nun die Coronavirus-Testverordnung ändern und längere Aufbewahrungsfristen für Abrechnungsdaten einführen. Zusammen mit neuen Datenanalysemethoden könnte Betrug nun konsequent aufgedeckt werden. Die Zeit drängt.

Bund. Die teuren Coronatests haben den Steuerzahler insgesamt rd. 18 Mrd. Euro gekostet. Diese Tests waren zweifellos wichtig. Das Abrechnungsverfahren erwies sich da-

bei jedoch als höchst betrugsanfällig. Längst ist klar, dass die Testkosten auch deshalb so hoch ausfielen, weil Millionen von Tests bezahlt wurden, die nie stattgefunden haben. Der Schaden für den Steuerzahler geht nach Expertenschätzungen in die Milliarden.

Im Einzelnen: Die Coronapandemie war eine beispiellose Krisensituation. Dennoch ist die Konstruktion der Bürgerteststrategie kritikwürdig. Wer es als Teststellenbetreiber darauf anlegte, konnte reihenweise Tests fingieren, also z. B. einen Test mehrfach abrechnen oder sich einfach Testpersonen-daten als Mischung aus realen und fiktiven Namen, E-Mail-Adressen, Geburtsdaten etc. zusammenbasteln.

Die Abrechnungen erfolgten über die Kassenärztlichen Vereinigungen (KV), die Gesundheitsämter erhielten ebenfalls Test-



daten, und auch das Robert Koch-Institut (RKI) bekam ausgewählte Daten zu Gesicht. Ein effektiver Datenaustausch und -abgleich fand aber nicht statt. Auffälligkeiten in den Abrechnungen blieben deshalb oft unbeachtet.

So hätten beispielsweise tagesspezifische Vergleiche, wie viele positive Covid-Fälle ein Testzentrum an sein Gesundheitsamt gemeldet und wie viele Tests einschließlich der Negativtests es gegenüber der Kassenärztlichen Vereinigung abgerechnet hat, auf Betrug hinweisen können. Denn wenn ein Testzentrum im Vergleich zu anderen örtlichen Zentren einen extrem niedrigen Positivanteil auswies, wäre dies ein Indiz dafür gewesen, dass dieses Testzentrum möglicherweise hunderte oder tausende Negativtests fingiert und nur deshalb einen ungewöhnlich niedrigen Positivanteil hatte. Auch die sogenannten Metadaten, die bei den an den Testprozessen beteiligten IT-Dienstleistern gespeichert worden sind, hätten bei solchen Plausibilitätsprüfungen helfen können. Das haben dem Bund der Steuerzahler das Bundesgesundheitsministerium (BMG) und das RKI im Zuge unserer Recherchen sogar bestätigt. Doch ein echter politischer Wille,

diese Abrechnungen verstärkt zu prüfen, besteht weiterhin nicht.

Aber es gibt Lichtblicke. Nach langen politischen Diskussionen, an denen auch der BdSt beteiligt war, hat sich das BMG im Frühsommer bereit erklärt, die Coronavirus-Testverordnung zu novellieren. Teststellenbetreiber sollen ihre Abrechnungsunterlagen nun deutlich länger, nämlich bis Ende 2028, aufbewahren müssen. Darüber hinaus erkennt das Ministerium ausdrücklich die Chancen an, mithilfe zusätzlicher Metadaten Betrugsindizien zu finden. Gleichzeitig verweist es aber auf die für die Strafverfolgung zuständigen Länder.

Dieses Verantwortungs-Pingpong muss ein Ende haben! Dafür wäre es wichtig, dass das BMG nicht nur die Aufbewahrungsfristen verlängert, sondern vielmehr dafür sorgt, dass das RKI alle verfügbaren Abrechnungsdaten einschließlich der Metadaten erhält. Dann nämlich könnte das RKI effektive Plausibilitätsprüfungen vornehmen und den Strafverfolgungsbehörden der Länder belastbare Betrugsindizien liefern.

Die Zeit drängt. Je länger das BMG wartet, desto geringer sind die Chancen, Betrüger aufzuspüren, Steuergeld zurückzuholen und abschreckende Strafen zu verhängen.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Um Coronatest-Betrug aufzudecken, muss der Bund die inzwischen existierenden neuen Datenanalysemöglichkeiten konsequent nutzen. Dann können die Strafverfolgungsbehörden der Länder den Betrügern schneller auf die Schliche kommen.



Matthias Warneke
warneke@steuerzahlerinstitut.de

mind. 1 Mrd. €
Schaden durch Betrug?

Erst Warenhaus gekauft, dann Nutzung geplant

Schon 2022 hat die Hansestadt Lübeck ein geschlossenes Karstadt-Gebäude für 13 Mio. Euro erworben. Seitdem arbeitet man an einem Nachnutzungskonzept. Doch bislang gibt es nur Übergangslösungen.

Lübeck (SH). Der Warenhauskonzern Karstadt hat sich aus Lübeck vollständig zurückgezogen, Anfang 2024 war der letzte Verkaufstag. Schon 2020 hatte das Unternehmen einen Teilbereich, das „Haus B“, geschlossen. Das ehemalige Kaufhaus liegt mitten in der Altstadt und hat eine zentrale Bedeutung für das Einkaufszentrum. Die Stadt überlegte daher, wie sie einen langen Leerstand verhindern könnte. Und so entschied man im November 2022, das frühe-

re „Haus B“ für 13 Mio. Euro zu erwerben. Für seine Verwendung stellt man sich ein „Mixed-Use-Konzept“ vor. Zu den Nachnutzern sollen vor allem die vier Lübecker Innenstadt-Gymnasien gehören, denen 46 Klassenräume fehlen. 32 davon könne man im ehemaligen Karstadt-Gebäude schaffen, glaubt die Stadt. Auf dem Dach, das derzeit noch für die Lüftungstechnik genutzt wird, soll der Schulhof entstehen.

Aus den ursprünglichen Vorstellungen, schon 2024 die ersten Schüler einziehen zu lassen, wird aber nichts. Jetzt rechnet man mit einer Fertigstellung frühestens 2028, denn der Umbau ist technisch schwierig: Das Gebäude muss saniert, Rolltreppen müssen durch Treppenhäuser ersetzt, Schultoiletten eingerichtet und geräuschdämmende Brandschutzwände eingebaut werden. Das alles kostet Zeit und Geld. Derzeit rechnet man mit Umbaukosten von mindestens 27 Mio. Euro.

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

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

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



Foto: RdSt

Das ehemalige Karstadt-Gebäude in der Lübecker Innenstadt wird derzeit als „Übergangshaus“ genutzt.



Rainer Kersten
schleswig-holstein@steuerzahler.de

Fass ohne

Boden:

Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs

Verschwinden mehr als
300 Mio. Euro im Tunnel?



Augsburger Hauptbahnhof – ein Fass ohne Boden.

Ein Dauerbrenner in den Schwarzbüchern des Bundes der Steuerzahler ist das Projekt „Zweistöckige Straßenbahnunterführung am Augsburger Hauptbahnhof“. Schon in der Planungsphase sind die Kosten von Jahr zu Jahr gestiegen. Dies setzte sich auch während der Bauausführung fort. Der Bund der Steuerzahler befürchtet, dass am Ende mehr als 300 Mio. Euro im Tunnel verschwunden sein werden.

Augsburg (BY). Die Stadt Augsburg errichtet einen neuen Straßenbahntunnel unter den Bahngleisen im zweiten Untergeschoss des Hauptbahnhofs. Dabei wird auch eine Verbindung zum neuen Westzugang des Hauptbahnhofs für Straßenbahn und Fußgänger geschaffen. Ziel der Untertunnelung ist es, dass Straßenbahnen künftig unterhalb der Bahngleise verkehren, um so eine direkte Verbindung zwischen Bahn- und Tramverkehr zu schaffen.

Zudem wurden Aufzüge und Rolltreppen installiert, um für Reisende den Weg zu Trambahn und Zug bequemer zu gestalten. Für Fahrgäste wird es also kürzere Wege geben. Das Tunnelbauwerk weist eine Länge von 220 m und eine Breite von 16 m auf.

Die Kosten für dieses ehrgeizige Projekt sind aber davongelaufen, ebenso ließ der Fertigstellungstermin auf sich warten. 2006 ist man noch von Kosten in Höhe von rd. 70 Mio. Euro für den Tramtunnel ausgegangen. 2008 war man schon bei Kosten von 94,5 Mio. Euro angelangt. 2015 sind die geschätzten Bau- und Planungskosten auf 143 Mio. Euro gestiegen, plus fünf Mio. Euro für Unvorhergesehenes, plus zwölf Mio. Euro Ablöse an die Deutsche Bahn AG, plus 21 Mio. Euro für Projektmanagement durch die Stadtwerke Augsburg – somit: 181 Mio. Euro. Laut einer Kostenprognose aus dem Jahr 2019 beliefen sich nach Mitteilung der Stadtwerke Augsburg Projektgesellschaft mbH die Planungs- und Baukosten für den Bahnhofsumbau mit komplizierter Untertunnelung des Bahnhofsgebäudes auf 210 Mio. Euro. Darin enthalten war ein Planungskostenanteil von ca. 36 Mio. Euro. „Steigende Baupreise werden für eine weitere Verteuerung des Mammutprojekts sorgen, sodass laut Hochrechnungen von Kosten in Höhe von 230 bis 250 Mio. Euro bis 2023 auszugehen sein dürfte“, vermutete der Bund der Steuerzahler in seinem Schwarzbuch des Jahres 2019.

1,8 Millionen Euro

höhere Planungskosten!



Im Jahr 2022 war es dann so weit. Nach damaliger Prognosekostenplanung sind die Befürchtungen des Bundes der Steuerzahler eingetreten: Die Kosten für Planung und Bau des Augsburger Hauptbahnhofs lagen nach Mitteilung der Stadtwerke Augsburg Projektgesellschaft mbH bei 251 Mio. Euro, davon Planungskosten rd. 45 Mio. Euro. Weitere Kostensteigerungen wurden seinerzeit aufgrund der „schwierigen geopolitischen Lage“ nicht ausgeschlossen.

Auch wenn es aktuell nach Mitteilung der Stadtwerke Augsburg Holding GmbH bei den „Bau- und Planungskosten inflationsbereinigt“ bei rd. 251 Mio. Euro geblieben ist, haben sich die Planungskosten um 1,8 Mio. Euro auf 46,8 Mio. Euro erhöht.

Der Bahnhofstunnel wird zum überwiegenden Teil (83 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten = rd. 140 Mio. Euro) aus staatlichen Mitteln durch Bund und Land finanziert. Dies bedeutet jedoch wenig Trost für die Steuerzahler. Denn gleich, aus welchem Topf die Finanzierungsmittel fließen, handelt es sich dabei stets um ihr Geld.

Doch nicht nur die Kosten sind aus dem Ruder gelaufen. Auch die Fertigstellung des Tramtunnels mit unterirdischer Haltestelle verzögerte sich um Jahre. Zunächst sollte der Tunnel im Jahr 2016 fertig sein, dann sollte es 2019 so weit sein. Aber es sollten noch einige Jahre verstreichen, bis es im Dezember 2023 dann zumindest zum Teil so weit war. Nach einer Bauzeit von rd. einem Jahrzehnt wurde der erste Teil des neuen Augsburger Hauptbahnhofs in Betrieb genommen. Freigegeben wurden die Zwischenebene unter den Gleisen und der neue Fußgängertunnel, der vom Thelottviertel direkt unter den Bahnhof führt. Bar-

rierefrei gelangen Reisende dann von der Halle über Rolltreppen und Aufzüge in die Zwischenebene und von dort nach oben zu den einzelnen Bahnsteigen. Auch das historische Empfangsgebäude des Bahnhofs wurde wiedereröffnet.

Die Inbetriebnahme der Straßenbahnebene im Tiefgeschoss ist nach Mitteilung der Stadtwerke Augsburg Holding GmbH – statt anvisiertem 3. Quartal 2024 – erst im Jahr 2025 vorgesehen.

Doch selbst dann wird noch keine Straßenbahn den Tunnel in ganzer Länge durchqueren können, da es noch keinen westlichen Gleisanschluss gibt. Wann einmal die Arbeiten für die westliche Bahnhofstunnelöffnung weitergehen werden, ist noch nicht absehbar. Somit wird der Bahnhofstunnel über Jahre hinweg weniger als die Hälfte seiner geplanten Kapazität ausnutzen können. Dies ist nicht nur unbefriedigend, sondern auch dramatisch.

Auch wenn bei dem nicht unkomplizierten, extrem lang laufenden Mammutprojekt (erste Planungsverträge wurden bereits 2004 geschlossen) immer wieder Unvorhersehbares in Form von Planänderungen, Lohn- und Marktentwicklungen eintreten kann, lässt dies nicht über die immense Kostenexplosion über einen zugegebenermaßen langen Zeitraum hinwegtäuschen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Im Schwarzbuch 2009 – als die Kosten für dieses Projekt von 70 auf 94,5 Mio. Euro gestiegen waren – hatte der Bund der Steuerzahler befürchtet, dass „zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Projekts weit über 100 Mio. Euro im Tunnel verschwunden

sein werden“. Im Schwarzbuch 2015 – als die Kosten für das Mammutprojekt von 94,5 Mio. Euro auf 181 Mio. Euro explodiert waren – hatte der Bund der Steuerzahler prognostiziert, dass „das ehrgeizige und kostenträchtige Augsburgener Tunnelprojekt zu einem ‚Augsburg 22‘ ausarten und am Ende die Steuerzahler mit rd. 300 Mio. Euro belasten wird“.

Aufgrund der aktuellen Kostenentwicklung nähert man sich unserer seinerzeitigen Prognose. Bleibt zu hoffen, dass am Ende die 300 Mio.-Euro-Marke nicht doch noch überschritten wird. Auf welch ein finanzielles Abenteuer hat man sich da eingelassen?



Maria Ritch
maria.ritch@steuerzahler-bayern.de

Eine halbe Million für Kunst am Bau

Fünf Jahre nach der Eröffnung des Rhein-Main CongressCenters in Wiesbaden hat die Stadt nun doch noch Kunst am Bau vor dem Gebäude installiert. Eigentlich hatte man sich 2020 von den ursprünglichen Plänen für ein anderes Kunstwerk verabschiedet. Doch das dafür bereits eingeplante Geld wollte man nicht anders verwenden. Die nun ersatzweise errichteten Skulpturen hat das Kongresszentrum eigentlich gar nicht nötig.

Wiesbaden (HE). Im Jahr 2018 wurde in der Landeshauptstadt Wiesbaden ein neues Kongresszentrum eröffnet: das Rhein-Main CongressCenter (RMCC). Es bietet Platz für renommierte und bundesweit beachtete Events wie Messen und Parteitage, aber z. B. auch für Auftritte von Künstlern wie den „Ehrlich Brothers“ und eine Anime-Manga-Convention.

Um eine Auszeichnung zu erhalten, wollte die Stadt Wiesbaden nach der Eröffnung



Foto: Moritz Venner

Vor dem Wiesbadener RheinMain CongressCenter steht seit 2023 ein Skulpturen-Trio, das 400.000 Euro gekostet hat.

verschwendete
Summe:
500.000



des RMCC im Jahr 2018 auf dessen Vorplatz ein Kunstwerk bauen lassen. Geplant war eine vier Meter hohe Pyramide, deren Spitze den Himmel reflektiert und deren Stufen zum Sitzen einladen. Die Stadt hatte die Spenderhosen an und machte für Wettbewerb und Kunstwerk insgesamt 500.000 Euro locker. Dies kritisierte der Bund der Steuerzahler bereits im Schwarzbuch 2020/21. Nur wenige Tage nach Veröffentlichung des Schwarzbuchs im Herbst 2020 gab die Stadt dann bekannt, dass die Pyramide doch nicht gebaut wird. Die Künstlerin wollte das Projekt nicht mehr realisieren.

Leider konnten sich die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler jedoch nicht lange freuen: Zwei Jahre später, im November 2022, beauftragte die Stadt nach einem Wettbewerb eine andere Künstlerin damit, Skulpturen vor dem RMCC zu verwirklichen. Seit August 2023 sind die sogenannten Congress Sculptures zu bestaunen. Die drei amorphen Werke sind dem Thema Wasser gewidmet, sollen an die Thermalquellen Wiesbadens erinnern und bestehen aus Stahlbeton. Sie sind knapp drei m hoch und mehrere Tonnen schwer. Anders als die ursprünglich geplante Pyramide sind diese Kunstwerke jedoch nicht begehbar.

Die Stadt Wiesbaden rechtfertigt das Projekt damit, dass die Stadtverordne-

tenversammlung die Realisierung eines Kunstwerks im Zuge des RMCC-Neubaus beschlossen hatte und dazu Mittel eingeplant wurden. Die ersten 100.000 Euro wurden schon bei der ursprünglichen Planung für Wettbewerbsverfahren, Gutachten und Planungsbüros sowie Landschaftsarchitekten ausgegeben. 400.000 Euro waren dann noch für die Kunstwerke übrig. Dieses Geld wollte Wiesbaden ausschließlich dafür verwenden, denn laut Stadt sollen öffentliche Bauten mit Kunstwerken versehen werden. Dies habe schon der Deutsche Bundestag in den 1950er-Jahren empfohlen. Damit soll die öffentliche Hand baukulturelle Verantwortung und eine Vorbildfunktion übernehmen. Die Kunstwerke sollen dazu beitragen, dass sich Bürgerinnen und Bürger stärker mit den Bauwerken identifizieren – und sie sollen den Standorten ein zusätzliches Profil geben.

Fraglich ist allerdings, ob diese drei unförmigen großen Skulpturen diesen Ansprüchen auch gerecht werden. Das RMCC steht zentral in der Wiesbadener Innenstadt, fußläufig zum Hauptbahnhof und gegenüber dem Landesmuseum. Das imposante Gebäude mit seiner säulenartigen Fassade, viel Glas und Naturstein steht für sich selbst und benötigt keine zusätzlichen Skulpturen, um mehr Profil zu erhalten.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Über Kunst kann man bekanntlich streiten. Aber um Verbundenheit zu Gebäuden wie dem RMCC zu schaffen, braucht es keine teuren Skulpturen, die obendrein nur der Notnagel für die ursprünglich geplante Pyramide sind. Das Geld hätte besser verwendet werden können.



Eva Kugler
kugler@steuerzahler-hessen.de



Mehr auf www.schwarzbuch.de



Das Düsseldorfer Polizeipräsidium: Die Sanierung des Altgebäudes aus dem Jahr 1933 hätte, bereits nach verlängerter Bauzeit, 2023 abgeschlossen sein sollen. Jetzt wird es vermutlich 2025.

Den Letzten beißen die Polizeihunde

Die Sanierung dauert länger als erwartet und wird zum wiederholten Male teurer als geplant: Die Rede ist vom Düsseldorfer Polizeipräsidium.

Düsseldorf (NRW). Vor neun Jahren begannen die Arbeiten zur Erweiterung und Sanierung des Polizeipräsidioms in Düsseldorf; Neubau und Tiefgarage waren 2020 fertig. Die Sanierung des Altgebäudes aus dem Jahr 1933 sollte, bereits nach verlängerter Bauzeit, 2023 abgeschlossen sein, jetzt wird es vermutlich 2025.

Auch die Kosten haben sich anders entwickelt als geplant. Ursprünglich kalkulierte der zuständige Bau- und Liegenschaftsbetrieb des Landes Nordrhein-Westfalen (BLB) Kosten in Höhe von knapp 94 Mio. Euro. Die Bauzeitverzögerung aufgrund einer Vergabebeschwerde eines Rohbauunternehmens führte jedoch zu Mehrkosten. Dann stellte sich der Baugrund schlechter als gedacht heraus, das Bausoll wurde erweitert, die Risikoeinschätzung neu justiert und die Baunebenkosten stiegen. Der erste Nachtrag belief sich auf gut 56 Mio. Euro, ein paar Monate später waren es fast 64 Mio. Euro – und so kletterten die Kosten auf rund 157 Mio. Euro.

Damit war aber das Ende der Fahnenstange noch nicht erreicht: Im Altbau wurde

Asbest gefunden, die Baupreise stiegen, es gab Planänderungen wie zusätzliche Elektroladestationen, dazu die Pandemie und der Krieg in der Ukraine – lauter Gründe für längere Bauzeiten und höhere Kosten. Ende 2022 beliefen sie sich bereits auf 207 Mio. Euro.

Und weitere Kosten fallen für die Gebäude in der Stadt an, die die Polizei während der Bauarbeiten nutzen muss.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Den Letzten beißen bekanntlich die Hunde – in diesem Fall die Polizeihunde den Steuerzahler.



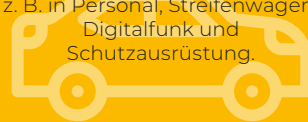
Bärbel Hildebrand
hildebrand@steuerzahler-nrw.de

ALTERNATIVE INVESTITION

Man könnte die Mehrkosten von

113 Mio. Euro

in die Arbeit der Polizei stecken,
z. B. in Personal, Streifenwagen,
Digitalfunk und
Schutzausrüstung.



Mietposse der Staatsanwaltschaft noch schlimmer als erwartet

Der Umzug der Hamburger Staatsanwaltschaft entwickelt sich zu einer unendlichen Posse. Neue Informationen zeigen, dass die Justizbehörde mit dem Projekt gescheitert ist. Seit September 2022 zahlt Hamburg fast zehn Mio. Euro Miete, ohne das Gebäude wie geplant nutzen zu können. Zudem entstanden Mehrkosten von rd. 1,6 Mio. Euro, die bis 2025 auf rd. 2,6 Mio. Euro jährlich steigen werden. Bitter: Fehlinterpretationen im Mietvertrag erhöhen ebenfalls die monatlichen Kosten.

Hamburg. Ursprünglich war geplant, dass die rd. 600 Beschäftigten der Hamburger Staatsanwaltschaft bereits bis zum 1.9.2022 in neue Räume im Michaelisquartier an der Ludwig-Erhard-Straße ziehen sollen. Doch bis zum Sommer 2023 hatte noch kein einziger Mitarbeiter seine Arbeit im neuen Gebäude aufgenommen. Dennoch waren immense Kosten angefallen. So verlangte der Eigentümer für die Zeit seit dem 1.9.2022 eine finanzielle Entschädigung für die entgangenen Mieteinnahmen („Nutzungsausfallentschädigung“) in Höhe von 392.533,08 Euro – pro Monat. Bis Juli 2023 kamen so vier Mio. Euro zusammen. Immerhin, so hieß es, sollte der Umzug nun endlich im Frühjahr 2024 stattfinden. Trotz dieser Ankündigung hatte sich bis zum Sommer 2024 wenig getan. Nur rd. 120 Mitarbeiter waren laut Pressestelle im Zuge eines Probebetriebs umgezogen.

Dafür kommen nach und nach immer neue erschreckende Zahlen zu den Kosten ans Licht: Ursprünglich sollte die Stadt den technischen Gebäudebetrieb „mit eigenem Personal und auf eigene Kosten“ übernehmen, wie es in einer Senatsdrucksache heißt. Doch dazu kam es nicht. Weil die Justizbehörde die Arbeiten aufgrund fehlender

Kapazitäten nicht selbst ausführen konnte, übernahm das der Vermieter. Dies hat erhebliche Folgen: Die Stadt muss mehr Betriebskosten als ursprünglich vorgesehen übernehmen. Dadurch erhöht sich die Miete von rd. 392.530 Euro um 46.120 Euro monatlich, rückwirkend ab dem 1.1.2024.

Auch die Büro-Ausstattung kostete Geld – allein knapp drei Mio. Euro für Büromöbel. Weitere 1,525 Mio. Euro wurden für das „Umzugsmanagement“ fällig, weitere Kosten fielen für den IT-Umzug (389.000 Euro), für Baustellensicherung und Baureinigung (160.000 Euro) sowie Dienstleistungen wie Planung und Controlling (294.000 Euro) an. Hinzu kamen laufende Mehrkosten in Höhe von 1,594 Mio. Euro für das Jahr 2024. Verantwortlich dafür seien Kostensteigerungen bei der Wartung, der Bauunterhaltung, der Reinigung des Gebäudekomplexes sowie die Einrichtung einer Sicherheitsleitstelle. Außerdem muss die Stadt dem Vermieter 554.000 Euro pro Jahr dafür zahlen, dass sie einen Teil der sogenannten Betreiberpflichten übernimmt. Dabei handelt es sich um Umbauten, die eigentlich von der Stadt selbst ausgeführt werden sollten.

Fällig wird darüber hinaus eine sogenannte Investitionsmiete in Höhe von 288.000 Euro (2024), die sich ab 2025 auf 576.000 Euro jährlich erhöht. Die zusätzlichen Kosten für die Umbauten, insbesondere im Bereich Sicherheitstechnik, werden dadurch abgedeckt. Diese Mehrkosten sind auf die Anforderungen der Stadt zurückzuführen.

Von 2025 steigen die jährlichen Mehrkosten sogar von 1,594 auf 2,630 Mio. Euro. Noch nicht berechnet sind dabei die Mehrkosten infolge der baulichen Sonderwünsche der Stadt als Mieterin, die über die Investitionsmiete abgegolten werden soll. Laut Senatsdrucksache wird – nach aktuellem Stand –



Mehrere Standorte der Hamburger Staatsanwaltschaft sollen in einem Bürogebäude am Standort Michaelisquartier zusammengezogen werden. Doch obwohl schon Mietkosten in Höhe von fast zehn Mio. Euro angefallen sind, war der Umzug im Sommer 2024 immer noch nicht abgeschlossen.

mit einem Mehraufwand von 4,6 Mio. Euro gerechnet.

Apropos Vertrag: Der Mietvorvertrag wurde bereits im Dezember 2019 unterschrieben. Damals verantwortlich: Till Steffen, der seinen Posten als Senator für Justiz im Juni 2020 an Anna Gallina übergab. Sie wiederum war es, die den eigentlichen Mietvertrag im Februar 2021 unterzeichnete. Obwohl das neue Gebäude auch im Sommer 2024 nicht vollständig bezogen ist, wurden von September 2022 bis August 2023 bereits 9,55 Mio. Euro an den Vermieter überwiesen – für nichts.

Selbst wenn der Umzug vollständig vollzogen sein wird, wird es für den Steuerzahler nicht günstiger, denn die Mietkosten steigen für alle von der Staatsanwaltschaft genutzten Objekte insgesamt von bisher vier Mio. Euro auf deutlich mehr als sieben Mio. Euro pro Jahr. Immerhin hofft die Staatsanwaltschaft

jedoch, dass sich die Mietkosten langfristig bei jährlich fünf Mio. Euro einpendeln.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Die völlig ungenügende Planung der Justizbehörde darf nicht folgenlos bleiben. Der BdSt fordert daher eine umfassende Untersuchung und konsequente Maßnahmen gegen Fehlverhalten. Genauso wichtig ist außerdem eine transparente Dokumentation des gesamten Prozesses, um Wiederholungen zu vermeiden. Dann kann man nur hoffen, dass die nun anstehende Sanierung des Strafjustizgebäudes besser geplant und umgesetzt wird als der Staatsanwaltschaftsumzug.



Sascha Mummenhoff
mummenhoff@steuerzahler-hamburg.de



Das Bundesgesundheitsministerium (hier der Dienstsitz Berlin) war mit der Beschaffung von Schutzmasken völlig überfordert. Dieser Kontrollverlust dürfte ein teures Nachspiel für die Steuerzahler haben.

Die Masken fallen: Steuerzahlern droht Milliarden Schaden

Im Panikmodus beschaffte das Bundesgesundheitsministerium zu Beginn der Coronapandemie übermäßig viele Schutzmasken. Die finanziellen Folgen für die Steuerzahler sind bis heute offen, eine gründliche Aufarbeitung der Misere ist überfällig.

Bund. Coronapandemie und kein Ende. Bereits mehrfach hat sich unser Schwarzbuch in den vergangenen Jahren mit übereilten und überteuerten Beschaffungen von persönlicher Schutzausrüstung auf Bundesebene befasst. Mehr als sechs Mrd. Euro legte der Bund bei hektischen Käufen auf den Tisch – beispielsweise bei der vermurksten Maskenbeschaffung des Bundesgesundheitsministeriums, die wir im Schwarzbuch 2022/23 kritisch thematisierten.

Damals griffen wir das Open-House-Verfahren des Ministeriums aus dem Jahr 2020 auf. Bei diesem – in der Praxis relativ seltenen und für Massenartikel völlig ungeeigneten – Beschaffungsverfahren lobt der Auftraggeber die Beschaffung eines bestimmten Vertragsgegenstandes zu feststehenden Bedingungen und Preisen aus. Jeder lieferfähige und -willige Anbieter ist eingeladen, den Vertragsgegenstand zu diesen Konditionen bereitzustellen. Im Gegenzug erhält er – garantiert – einen Vertragsabschluss mit dem Auftraggeber.

Aufgrund der laxen Vergabevorgaben und ohne jegliches Mengenlimit nahm die Misere ihren Lauf, denn die Händler überantraten das Ministerium förmlich, das binnen kürzester Zeit die Kontrolle über ein geordnetes Verfahren verlor und daraufhin die Abwicklung abrupt stoppte – mit Verweis

auf fehlerhafte oder verspätete Lieferungen. Doch waren sie das wirklich?

Ein langes Hickhack mit Rechtsstreitigkeiten und Klagen schloss sich an. Bis heute. Stand Sommer 2024 mündeten bereits rd. 80 Streitigkeiten in einem außergerichtlichen Vergleich. Dennoch sind noch rd. 100 Klagen vor Gerichten anhängig. Erste Urteile hierzu, die den klagenden Firmen Recht geben, lassen aufhorchen, denn, so das Ministerium: „Die rechtshängigen Verfahren haben einen Streitwert von insgesamt rund 2,3 Mrd. EUR.“

Doch damit nicht genug: Die Überbeschaffung bei Masken verbrennt auch an anderer Stelle Steuergeld – durch hohe Lagerbestände und Folgekosten, die der Bundesrechnungshof bis Ende 2023 auf 460 Mio. Euro bezifferte, sowie durch die

Vernichtung überlagerter oder unbrauchbarer Masken: Rd. die Hälfte der beschafften 5,7 Mrd. Schutzmasken sind für den Müll!

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Die Chaoszeit zu Beginn der Pandemie muss grundlegend und transparent aufgearbeitet werden. Trotzdem steht das Gesundheitsministerium mit Zahlen, Daten und Fakten weiter auf der Bremse. Dies ist aber falsch, wenn man die richtigen Lehren aus der Pandemie ziehen und ein wirksames Vorsorgekonzept und effiziente Beschaffungsstrukturen zustande bringen will.



Sebastian Panknin
s.panknin@steuerzahler.de

Kuss für Dornröschen

Der Weg zur Vermarktung des Grundstücks „Am alten Holzhafen“ in Duisburg war lang und steinig. Doch es sieht so aus, als habe die Stadt mit der Stufenpromenade endlich die Kurve gekriegt.

Duisburg (NRW). Die Stufenpromenade im Duisburger Innenhafen hat eine lange Geschichte. Die Promenade sollte zum Abschluss die Umgestaltung des Innenhafens krönen – dann aber wurde ihr Bau vorge-

Foto: Eärbel Hildebrand



2031 soll die Duisburger Stufenpromenade aus ihrem Dornröschenschlaf erwachen und mit Hotel und Gastronomie belebt werden.

zogen, um Fördermittel nicht verfallen zu lassen. Das sichelförmige „Eurogate“ nach Plänen des Star-Architekten Norman Foster, das sich an diese Stufenpromenade anschließen sollte, fand jedoch keine Investoren und wurde daher nie gebaut. So fiel die Stufenpromenade in einen jahrzehntelangen Dornröschenschlaf. Nutzen konnten die Stadt und ihre Bürger sie nicht, weil dem Bauwerk ohne anschließendes Gebäude die Rückseite fehlte und es daher eine Baustelle geblieben war. Doch sie verschlang Geld: 500.000 Euro musste die Stadt allein dafür investieren, den Betonklotz wetterfest zu machen.

2016 wollten die Projektentwickler „Die Developer“ die Stufenpromenade wachküssen. „The Curve“ nannten sie das Gebäude, das sich schwungvoll um die Treppe ziehen und Wohnungen, Büros und Gastronomie beherbergen sollte. Es stellte sich jedoch heraus, dass der Boden hinter der Stufenpromenade nicht tragfähig war. Viele Monate, Bohrungen und Stützpfeiler später gaben „Die Developer“ auf. Dornröschen schlief weiter.

Im November 2023 verkaufte die Stadt das Grundstück hinter der Stufenpromenade an einen Investor. Geplant ist, sechs

Gebäude zu bauen – für Verwaltung, Hotels, Büros und Gastronomie. Über den Baustart kann die Stadt „keine Angaben machen“, doch im Sommer 2031 sollen die Gebäude fertig sein. Ob das Grundstück die Stadt und damit die Duisburger Steuerzahler noch weiter finanziell belasten wird? Dazu sagte die Stadt bislang nichts: „Keine Auskünfte aus Verträgen.“

Bestätigt sind jedoch folgende Zahlen: 12,3 Mio. Euro hat die Stadt Duisburg für die vergeblichen Versuche bezahlt, das Grundstück mit „The Curve“ zu beleben. Der städtische Eigenanteil an dem Bau und dem Unterhalt der Stufenpromenade sowie an Unterhalt und Vermarktung des Grundstücks beläuft sich über die Jahre auf weitere drei Mio. Euro.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Wenn Dornröschen 2031 tatsächlich die Augen aufschlagen sollte, ist viel Wasser den Rhein hinuntergeflossen und viel Steuergeld im wabbeligen Untergrund im Duisburger Innenhafen versunken.



Bärbel Hildebrand
hildebrand@steuerzahler-nrw.de

Neue Schilder statt neuer Schrift

Der vorgesehene Tausch von Hinweisschildern an der A38 bei Sangerhausen entwickelt sich immer mehr zu einem Schildbürgerstreich. Weil die alten Schilder nur wenige cm zu klein sind, sollen neue installiert werden. Im vergangenen Jahr ging die Stadt Sangerhausen noch von rd. 10.000 Euro je neuer touristischer Unter richtstafel aus. Jetzt soll jede neue Hinweistafel rd. 90.500 Euro kosten, insgesamt also 181.000 Euro.

Sangerhausen (ST). Bereits im Schwarzbuch 2023/24 hatte der Bund der Steuerzahler den geplanten Austausch der Schilder kritisiert. Die Stadt Sangerhausen wollte ursprünglich nur die verblasste Schrift auf den touristischen Hinweisschildern an der A38, die auf das Rosarium Sangerhausen hinweisen, erneuern. Doch das war nicht so einfach: Seit 2021 gelten nämlich neue Regelungen im Zusammenhang mit der Gründung der Autobahn GmbH. Weil die



Die Autobahn GmbH hat einen einfachen und kostengünstigeren Tausch von alten Schildern abgelehnt.

alten Schilder demnach wenige cm zu klein sind, müssen neue installiert werden. Das ist erheblich aufwendiger und teurer als nur eine Schrifterneuerung.

Im Einzelnen: Die Autobahn GmbH entscheidet über das Aufstellen touristischer Unterrichtungstafeln entlang der Autobahn nach bundeseinheitlichen Standards. Vor dem 1.1.2021, also vor dem Start der Autobahn GmbH, gab es für die Länder andere Regelungen: Das Maß der Schilder betrug 2 m x 3 m. Das inzwischen geltende Regelwerk schreibt aber ein Regemaß von 2,4 m x 3,6 m vor.

Auf Nachfrage des Bundes der Steuerzahler konnte 2023 noch kein verlässlicher Kostensatz für den Rückbau bzw. die Neuaufstellung der Schilder genannt werden. Nach Erfahrung der Autobahn GmbH sollten die Kosten aber im niedrigen bis mittleren fünfstelligen Bereich liegen. Die Stadt Sangerhausen rechnete mit rd. 10.000 Euro je neuer Unterrichtungstafel.

Kurz nach Veröffentlichung des Schwarzbuchs im Oktober 2023 kam für die Stadt Sangerhausen dann der Kostenschock: Ein Schild soll jetzt rd. 90.500 Euro kosten!

Das bedeutet, dass für zwei Schilder statt rd. 20.000 Euro nun ca. 181.000 Euro aus dem Stadtsäckel locker gemacht werden müssen. Das Erstaunen war aber nicht nur für die Stadt groß, sondern auch für die Steuerzahler. Normalerweise kostet ein Schildertausch nämlich deutlich weniger: Im bundesweiten Durchschnitt ist die Rede von 30.000 bis 40.000 Euro. Auf Anfrage des BdSt versuchte die Autobahn GmbH die Ursachen für die Verteuerung zu erklären: „Da jede Touristische Unterrichtungstafel de facto ein teures Einzelstück ist, sehen wir in Bezug auf die Baukosten in einem begrenzten Rahmen Einsparpotenzial. Unabhängig von den Materialkosten sind jedoch die personellen und technischen Erfordernisse kostenintensiv, was sich beispielsweise an der aufwändigen (und zwingend erforderlichen Verkehrssicherung) ableiten lässt. Selbige hat erfahrungsgemäß einen Anteil von ungefähr 25 Prozent an den Gesamtkosten.“

Welche Kosten endgültig aufgerufen werden, sollte dann eine öffentliche Ausschreibung klären, die vor Kurzem abgeschlossen wurde. Die Autobahn GmbH wollte gegenüber dem Steuerzahlerbund dazu jedoch keine Auskunft geben, sondern

zunächst die Kostenübernahmeerklärung durch die Stadt Sangerhausen abwarten. Die Stadt ist hinsichtlich der Kosten der Autobahn GmbH quasi ausgeliefert. Sie kann nur die Entscheidung treffen, ob sie am Schildertausch festhält oder darauf verzichtet.

Aus Steuerzahlersicht wäre die Schrifterneuerung auf den bereits vorhandenen Hinweisschildern nicht nur kostengünstiger, sondern auch für alle Seiten einfacher und unbürokratischer. Warum die Autobahn GmbH an den Regularien mit aller Macht festhält, ist nicht nachvollziehbar.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Schilder müssen leicht lesbar sein. Ob es allerdings sinnvoll ist, die bisher nur wenig kleineren und ausreichenden Schilder abzureißen und durch neue zu ersetzen, darf bezweifelt werden. Ein Bestandsschutz für die vorhandenen Schilder wäre sinnvoller gewesen. So wird es durch neue Regeln der Autobahn GmbH nicht nur bürokratischer, sondern für die Stadt Sangerhausen auch teurer.



Ralf Seibicke

seibicke@steuerzahler-sachsen-anhalt.de

„Miqua“ in Köln ist bald vier Mal so teuer

Kosten für das Jüdische Museum und den unterirdischen Rundgang steigen von 48 auf 190 Mio. Euro.

Köln (NRW). Auf dem Platz vor dem historischen Rathaus in Köln wird seit Jahren an einem neuen Museum gebaut. Das Besondere daran: Ein Rundgang unterhalb des Rathausplatzes soll auf 600 m 2.000 Jahre Kölner Stadtgeschichte erlebbar machen. Gezeigt werden sollen die Überreste eines römischen Statthalterpalasts, eines mittelalterlichen jüdischen Viertels und eines Goldschmiedeviertels. „Miqua“ (Museum im Archäologischen Quartier) heißt das Projekt, das diese unter der Erde liegende archäologische Zone mit dem darüber liegenden Jüdischen Museum verbindet.

Der Bund der Steuerzahler NRW warnte schon seit 2017 vor den unkalkulierbaren finanziellen Risiken dieses Projekts. Nach neuen Berechnungen der Stadt liegen die Kosten mittlerweile bei rd. 190 Mio. Euro – bald vier Mal höher als geplant. Auch der Besuch des „Miqua“ ist ein weiteres Mal in die Ferne gerückt: Erst Ende 2027 soll der Bau fertig werden.

Ein Blick zurück: 2010 ging der Rat von Kosten in Höhe von 48 Mio. Euro aus. Nach einer Neuberechnung im Jahr 2011 lagen die Kosten dann bei knapp 52 Mio. Euro. Nach weiteren Kostensteigerungen berichtete der Bund der Steuerzahler erstmals im Schwarzbuch 2020/21, dass die Kosten bereits auf 95 Mio. Euro gestiegen waren, 2021 wurden daraus 127 Mio. Euro. Aktuell rechnet die Stadt mit 190 Mio. Euro.

Auch die Geduld der Archäologiefans wird weiter strapaziert: 2017 wurde für das Museum als Eröffnungstermin Ende 2019 angepeilt, später korrigierte man auf Ende 2020, dann auf 2024. Und aktuell rechnet die Stadt mit der Fertigstellung im Dezember 2027.

Die Stadt begründete die aktuellen Mehrkosten hauptsächlich mit der Kündigung des Stahlbauers im Dezember 2021: „Weil für diese Arbeiten in einem zweistufigen Ausschreibungsverfahren ein neues Unternehmen gesucht werden musste, konnte das Gewerk nicht planmäßig Ende 2021 abgeschlossen werden und wird voraussichtlich noch bis in den Herbst 2024 weiter ausgeführt. Durch diese Verzögerung können



Das „Miqua“ in Köln wird nochmals teurer – und viel später fertig als geplant.

auch die Arbeiten der folgenden Gewerke nicht pünktlich beginnen und abgeschlossen werden.“ Wegen der Laufzeitverlängerungen mit den bereits beauftragten Fachfirmen der Folgegewerke würden sich die Baukosten zusätzlich erhöhen, die bereits im Zuge der Coronapandemie und des Ukraine-Kriegs gestiegen wären.

Mehrkosten seien auch dem Bestand geschuldet, da sich einige Arbeitsaufwände erst nach Freilegung der Archäologie sicher ermitteln ließen, so die Stadt weiter. Aufgrund neuer Befundsituationen und zusätzlicher Funde seien außerdem Umplanungen und Anpassungen der Ausstellungsarchitektur erforderlich.

Der Fall macht die Fallstricke bei den Fördermitteln des Landes deutlich: Zunächst sieht es danach aus, als ob so ein Projekt mit Landesförderung leicht zu stemmen sei. In der Regel erhöhen sich aber die Fördermittel

nicht, wenn es zu Baukostensteigerungen kommt. Für Köln, das auf einen Schuldenstand von sechs Mrd. Euro zusteuert, ist das fatal: Während die Fördersumme des Landes bei 33,7 Mio. Euro gedeckelt ist, steigt der städtische Eigenanteil beim „Miqua“ auf mehr als 156 Mio. Euro. Geplant waren einmal: 28,8 Mio. Euro.

DER BUND DER STEUERZÄHLER MEINT

Eine finanziell angeschlagene Stadt wie Köln darf sich auf Großprojekte mit unkalkulierbaren Risiken nicht einlassen, auch wenn Fördermittel suggerieren, dass das Projekt leicht zu stemmen sei. Die Stadt sollte daher prüfen, ob und wo sie beim Projekt „Miqua“ noch umsteuern und sparen kann.



Andrea Defeld
defeld@steuerzahler-nrw.de

Millionen- schweres Großprojekt liegt auf Eis

Stuttgarter Tunnelprojekt
kommt erst mal nicht.



Eine komplette Neugestaltung des Autobahnzubringers in Stuttgart-Zuffenhausen für hunderte Mio. Euro scheint vom Tisch zu sein.

Im Schwarzbuch 2023/24 wurde im Kapitel „Verschwendung droht“ über ein für rd. 400 Mio. Euro geplantes Tunnelprojekt im Norden von Stuttgart berichtet. Der Bund der Steuerzahler forderte Stadtverwaltung und Gemeinderat auf, sich – wenn überhaupt – für eine nur rd. 100 Mio. Euro teure, kürzere Tunnelvariante zu entscheiden. Jetzt hat man auch bei der Stadt bemerkt, dass für die Realisierung des Tunnelprojekts, sei es die Lang- oder die Kurzvariante, derzeit generell die finanzielle Grundlage fehlt. Eine schnelle Umsetzung scheint somit vom Tisch.

Stuttgart (BW). Lange Zeit wurde in der Stuttgarter Verwaltung sowie dem Gemeinderat darüber gestritten, ob der für Stuttgart-Zuffenhausen geplante Autobahnzubringer als Lang- oder Kurztunnel gebaut werden soll. Anfang 2022 sprach sich der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik mit einer knappen Mehrheit für einen langen Tunnel aus. Geschätzte Kosten: rd. 400 Mio. Euro.

Weil die Entscheidung auf die deutlich teurere Variante fiel, landete das Tunnelprojekt im Schwarzbuch 2023/24. Die gute Nachricht in unserem Artikel war aber schon

**400 Mio. €
nicht ausgegeben**

damals: Zu diesem Zeitpunkt war der Tunnelbau auf der Priorisierungsliste des Tiefbauamts aufgrund fehlender personeller Kapazitäten nach hinten gerutscht. Der BdSt sah in dieser Verzögerung eine Chance für die Stadtverwaltung, gegenüber den Gemeinderatsfraktionen in Sachen Tunnelbauweise noch einmal für die städtische Sicht zu werben: Denn die Stadtverwaltung hatte sich einst für die kürzere und damit deutlich kostengünstigere Lösung ausgesprochen. Der von ihr favorisierte Kurz-Tunnel würde mit voraussichtlich knapp 100 Mio. Euro nur rd. ein Viertel des Lang-Tunnels kosten. Die immensen Kostenunterschiede sind bautechnisch begründet: Während die Maximallösung mit zwei getrennten Tunnelröhren jeweils 645 m bzw. 715 m bedeuten würde, käme der Kurz-Tunnel mit einer 135 m langen Röhre aus.

Der BdSt machte damals im Schwarzbuch deutlich, dass der von der Stadt präferierte Kurz-Tunnel aus seiner Sicht die bessere Variante wäre, da die Stadtfinanzen schon damals eine Lang-Tunnel-Variante nicht hergaben. Mittlerweile hat sich die Einschätzung bei der Verwaltung und auch bei mehreren Stadträten gegen einen langen Tunnel verfestigt. Mehr noch: Auf der Prioritätenliste des Tiefbauamts ist das Tunnel-Projekt offenbar jetzt sogar ganz verschwunden.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Dass das Tunnelprojekt in Zuffenhausen in Zeiten knapp gefüllter Kassen und fehlenden Personals nun erst einmal auf Eis liegt, ist für den Steuerzahler eine gute Nachricht. Einen Hunderte Mio. Euro teuren Schnellschuss darf es hier nicht geben.



Daniel Bilaniuk
presse@steuerzahler-bw.de

Aus für die Aussichtsplattform

Bund der Steuerzahler NRW hatte fragwürdige Aussichtsplattform in Burscheid mehrfach kritisiert – mit Erfolg!

Burscheid (NRW). Im Schwarzbuch 2022 berichtete der Bund der Steuerzahler NRW kritisch über die Stadt Burscheid, die mit einer 100 qm großen Aussichtsplattform und einer neuen Rampe Radfahrerinnen und

Radfahrer in die Innenstadt locken wollte. Jetzt steht endgültig fest: Die Aussichtsplattform wird nicht gebaut.

„Durch die Rampe im Zusammenspiel mit der neuen Plattform soll die Burscheider Innenstadt auch optisch reizvoll inszeniert werden, damit Radfahrer, Wanderer, Reisende für eine Rast oder einen Aufenthalt in die Innenstadt gelockt werden und somit zur



Foto: Andrea Defeld

Die neue Rampe zur Innenstadt wurde im Frühjahr 2022 fertig. Die umstrittene Aussichtsplattform an der Hauptstraßenbrücke wird jedoch nicht gebaut.

Stärkung und Belebung beitragen“, erklärte die Stadt Burscheid.

Die kleine Stadt liegt oberhalb der viel befahrenen Balkantrasse; schnell ist man an Burscheid vorbeigeradelt. Für Aussichtsplattform und Rampe waren zusammen ca. 814.000 Euro Städtebaufördermittel bewilligt worden. Die Rampe als direkte Anbindung an die Burscheider Innenstadt ist mittlerweile fertiggestellt, obwohl zumutbare Alternativrouten zur Verfügung stehen. Für die Aussichtsplattform sollte die Brücke auf der Hauptstraße platzartig erweitert werden, um sie eventuell gastronomisch nutzen zu können. Der Bund der Steuerzahler NRW hatte die Pläne mehrfach kritisiert: Weder gab es ein Nutzungskonzept noch Gastronomen, die dort Gäste bewirten wollten.

In den vergangenen zwei Jahren war die Aussichtsplattform erst einmal zurückgestellt worden; nur ein Bieter hatte ein Angebot abgegeben, das mit 502.000 Euro ca. 60 Prozent über den vorkalkulierten Baukosten von rd. 330.000 Euro gelegen hatte.

Doch die Rampe allein kostete schließlich rd. 661.000 Euro – und mit den 153.000 Euro Restmitteln hätte die Stadt wohl keine Plattform finanzieren können.

Ärgerlich ist, dass bereits Geld für Vorarbeiten für die Plattform ausgegeben worden ist. Da Plattform und Rampe eine sta-

tische Einheit sein sollten, mussten einige Bauteile entsprechend der zu erwartenden Lasten konzipiert werden. Die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 63.000 Euro. Hinzu kommen Planungskosten für die Plattform von ca. 51.000 Euro. Da das Projekt nun nicht umgesetzt wird, gehen diese Kosten zu Lasten der Stadt, so die Stadt Burscheid. Positiv ist aber: Die Einsparungen von 153.000 Euro werden nun für andere städtische Projekte verwendet.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Gut, dass sich Burscheid endgültig von dieser überflüssigen Aussichtsplattform verabschiedet hat und nicht noch weiteres städtisches Geld dafür investiert.



Andrea Defeld
defeld@steuerzahler-nrw.de

153.000
gespart! €

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

Der Bund der Steuerzahler hat sich mit seiner Forderung durchgesetzt, dass der Testbetrieb für Oberleitungs-Lkw auf der Autobahn A1 in Schleswig-Holstein eingestellt wird. Das Projekt „E-Highway“ endet zum 31.12.2024. Die Technik funktioniert zwar, hat aber keine Aussicht auf weitere Nutzung.

Schleswig-Holstein. Im Schwarzbuch 2019/20 berichteten wir über die drei Teststrecken für Oberleitungs-Lkw in Deutschland – die „E-Highways“. Wir forderten, diese Projekte zu beenden, weil weder weitere Erkenntnisse zu erwarten waren noch eine Übernahme der Technologie in den Alltagsbetrieb. Jetzt kommt für die Teststrecke in

Elektrische Lkw, die ihre Energie aus Oberleitungen über der Autobahn bekommen, haben im europäischen Straßenverkehr keine Zukunft: viel zu teuer!



Foto: Scania

Schleswig-Holstein zum Jahresende 2024 das endgültige Aus. Allein für diese Strecke hat der Steuerzahler jedoch bis dahin mehr als 30 Mio. Euro ausgegeben.

Rückblick: Auf einem fünf km langen Streckenabschnitt der Autobahn A1 zwischen Reinfeld und Lübeck wurden in beiden Fahrtrichtungen elektrische Oberleitungen installiert. Darunter fahren Lkw, die für diesen Testbetrieb extra geleast wurden. Sie werden mit der elektrischen Energie aus der Oberleitung angetrieben. Für Strecken ohne elektrische Oberleitung sind sie zusätzlich mit einem Dieselmotor oder einer besonders leistungsfähigen Batterie ausgestattet. Maximal fünf Lkw waren gleichzeitig im Testbetrieb, meistens war es aber nur einer.

Die Technik funktioniert – das hat der Versuch gezeigt. Eine Alternative für die Lösung der Verkehrsprobleme der Zukunft kann sie jedoch nicht sein, denn der überwiegende Teil des Straßengüterverkehrs ist europaweit unterwegs. Es ist vollkommen ausge-

schlossen, dass große Teile des europäischen Fernstraßennetzes mit einer Oberleitung versehen werden, denn dies wäre schlichtweg zu teuer. Folgerichtig haben sich die großen Nutzfahrzeughersteller in Europa aus der Weiterentwicklung dieser Technik verabschiedet. Sie setzen auf andere Antriebstechnologien. Deshalb war es überfällig, dieses Versuchsprojekt jetzt zu beenden.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

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

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

ALTERNATIVE INVESTITION

Für **30 Mio. Euro** hätten rd. 100 Gleis-Kilometer der Eisenbahn elektrifiziert werden können.



Rainer Kersten
schleswig-holstein@steuerzahler.de

Schwarzbuch verhindert unnötigen Multifunktionsurm

In Grebenhain im mittelhessischen Vogelsbergkreis war für 2024 der Bau eines Funksemdemasts geplant. Daraus sollte – auch aufgrund mehrerer Fördertöpfe – ein Multifunktionsurm mit Aussichtsplattform werden. Das hätte das Projekt für die Steuerzahler fünf Mal so teuer gemacht und war für den Bund der Steuerzahler nicht hinnehmbar, zumal die Aussicht auch ohne Turm gut ist. Die Kritik entfaltete Wirkung, sodass der Multifunktionsurm nun doch nicht gebaut wird.

Grebenhain (HE). Im Schwarzbuch 2023/24 kritisierte der Bund der Steuerzahler, dass die Gemeinde Grebenhain einen auf der Herchenhainer Höhe geplanten Funksemdemast zu einem Multifunktionsurm mit Aussichtsplattform erweitern wollte. Die Herchenhainer Höhe in der mittelhessischen Gemeinde, die rd. 4.600 Einwohnerin-

nen und Einwohner zählt, ist die vierthöchste Erhebung des Vogelsbergs.

Anfang 2022 war der regionale Energieversorger Oberhessische Versorgungsbetriebe AG (OVAG) mit dem Anliegen an die Gemeinde Grebenhain herangetreten, einen Standort für einen Funksemdemast auf dem Gemeindegebiet vorzuschlagen. Hintergrund war die bundesweit flächendeckende Versorgung mit einem 450-Megahertz-Funknetz, die bis 2024 abgeschlossen sein soll. Grebenhain und die OVAG einigten sich auf die Herchenhainer Höhe als Standort. Die Kosten für den Semdemast sollten rd. 167.000 Euro betragen.

Um die Herchenhainer Höhe touristisch aufzuwerten und die bereits gute Aussicht Richtung Süden bis zur Frankfurter Skyline auf die umliegenden Mittelgebirge zu erweitern, sah die Gemeinde nun die Chance, stattdessen einen Multifunktionsurm mit



Foto: Carolyn Ludwig

Die Herchenhainer Höhe behält ihren hervorragenden Ausblick – ohne Multifunktionsurm.

Aussichtsplattform zu errichten. Dadurch hätten sich jedoch die geplanten Kosten von 167.000 Euro auf rd. 800.000 Euro erhöht. Hinzugekommen wären Folgekosten, die deutlich höher gewesen wären als bei einem einfachen Sendemast.

Die Grebenhainer Planung sah diverse Zuschüsse vor: Die OVAG, die von drei Landkreisen getragen wird und sich also in kommunalem Eigentum befindet, hatte zugesagt, sich mit rd. 150.000 Euro für den Mobilfunkanteil zu beteiligen. Zudem hatte die Gemeinde Grebenhain die Umsetzung des Bauprojekts an die Fördermittelbewilligung im Rahmen von LEADER geknüpft, einer EU-Förderstrategie zur Mobilisierung und Umsetzung der Entwicklung in ländlichen Gemeinschaften. Der Bürgermeister ging 2023 davon aus, rd. 319.000 Euro Fördermittel zu erhalten. Da sich die EU größtenteils durch Beiträge ihrer Mitgliedstaaten finanziert, wäre auch hier Steuergeld geflossen. Weitere Zuwendungen durch den Naturpark Vulkanregion Vogelsberg sowie von Vereinen und Privatpersonen waren eingeplant.

Der Bund der Steuerzahler sah die hohen Kosten für dieses Bauprojekt, das die Verantwortlichen sich durch eine Mischfinanzierung aus verschiedenen Quellen und unter Nutzung von Fördermitteln schönrechneten, kritisch. Als Fall drohender Verschwendung gelangte das Bauprojekt daher in das

Schwarzbuch 2023/24 und erregte regional und überregional Aufmerksamkeit.

Die Kritik zeigte Wirkung: Im Februar 2024 wurde bekannt, dass der Multifunktionsturm nicht realisiert wird. Stattdessen soll lediglich der für die Funkversorgung notwendige und deutlich günstigere Sendemast gebaut werden. Der Presse gegenüber räumte der Grebenhainer Bürgermeister die Rolle des Bundes der Steuerzahler bei der Verhinderung des Multifunktionsturms ein.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

In Grebenhain wollten die politisch Verantwortlichen aufgrund einer Mischfinanzierung unter Verwendung von Fördermitteln klotzen und ein unnötiges Bauprojekt umsetzen. Gut, dass der Bund der Steuerzahler das mit seiner Kritik verhindern konnte. Das Schwarzbuch wirkt!



Carolyn Ludwig
ludwig@steuerzahler-hessen.de

ca. 633.000
eingespart €

Kritik wirkte: Landespflegekammer kommt nicht

Das baden-württembergische Sozialministerium hat im Juni 2024 bekannt gegeben, dass die Einführung einer Landespflegekammer aufgrund der fehlenden Zustimmung der Pflegefachkräfte gescheitert ist. Der Bund der Steuerzahler wird somit in seiner langjährigen Kritik bestätigt. Möglicherweise konnten Millionenausgaben verhindert werden.

Baden-Württemberg. Bereits frühzeitig hatte der Bund der Steuerzahler u. a. in seinem Schwarzbuch 2022/23 vor einer drohenden Verschwendung von Steuergeld durch Gründung einer Landespflegekammer gewarnt. Zudem appellierte der BdSt in einem Schreiben an den Landessozialminister, die Pläne zur Errichtung einer Pflegekammer nicht weiterzuverfolgen. Dabei



wurde explizit auf das bestehende Risiko für die Steuerzahler des Landes hingewiesen, denn in anderen Bundesländern hatten sich die Pflegekammern bereits als teurer Flop herausgestellt: So wurden in Niedersachsen und Schleswig-Holstein die Kammern bereits wenige Jahre nach ihrer Gründung wieder aufgelöst. In beiden Ländern mussten aber die Steuerzahler mehrere Mio. Euro aufbringen – für Anschubfinanzierungen der Kammern bzw. nicht geleistete Kammerbeiträge. Dennoch ließ man sich im Stuttgarter Sozialministerium nicht beirren und trieb das Projekt einer Landespflegekammer weiter voran.

Rückblick: Die Einrichtung einer Pflegekammer war für den BdSt fragwürdig, weil die Einflussnahme der Kammer begrenzt gewesen wäre, da Berufsverbände und Gewerkschaften ihre Kompetenzen behalten sollten. Für die baden-württembergischen Pflegefachkräfte dagegen hätte es eine Pflichtmitgliedschaft in der Kammer – inkl. Beitragspflicht – bedeutet.

Nachdem die Bedenken gegen eine Landespflegekammer immer lauter geworden waren, sollten Pflegefachkräfte darüber ab-

stimmen. Bei der Abstimmung wurde dann aber das benötigte Quorum von 60 Prozent für die Einrichtung einer Kammer nicht erreicht.

Der Bund der Steuerzahler begrüßt, dass die baden-württembergischen Pflegefachkräfte die Notbremse gezogen haben und es daher nicht zu einer Landespflegekammer kommen wird. So bleiben den Steuerzahlern mögliche Ausgaben in Millionenhöhe erspart.

Ein Wermutstropfen ist allerdings, dass bisher bereits Kosten für die geplante Gründung der Pflegekammer entstanden sind: In einer Stellungnahme des Sozialministeriums aus dem Frühjahr 2024 werden als Größenordnung 2,4 Mio. Euro genannt.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die Kritik im Schwarzbuch 2022/23 hat gewirkt. Für die baden-württembergischen Steuerzahler ist die Entscheidung gegen eine Landespflegekammer eine gute Nachricht.



Michael Beyer
haushalt@steuerzahler-bw.de

Mehr Transparenz bei Infokampagnen

Die Bundesregierung hatte den Bericht zu ihrer Öffentlichkeitsarbeit zeitweise eingestellt. Ein Bären dienst für die Transparenz und die Steuerzahler. Unsere kritischen Nachfragen im Zuge der Schwarzbuch-Recherchen haben aber offenbar zu einem Umdenken geführt. Der Bericht erscheint nun wieder. Das zeigt: Es ist wichtig, stetig den Finger in die Wunde zu legen.

Bund. Das Schwerpunkt-Thema „Die teure Öffentlichkeitsarbeit der Politik“ im Schwarzbuch 2023/24 hat für viel Aufsehen gesorgt. Schon unsere Recherchen und Anfragen bei der Bundesregierung haben offenbar Druck erzeugt. Das Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (BPA) lässt nun wieder mehr Transparenz bei den Informationskampagnen walten.

Zum Hintergrund: Bereits Ende 2022, als die Recherchen für das vergangene Schwerpunktkapitel anliefen, haben wir erste Anfragen an das BPA gestellt. Dabei ging es u. a. um den bis 2020 halbjährlich von der Bundesregierung veröffentlichten Bericht zu ihrer Öffentlichkeitsarbeit, der 2021 nicht mehr erschienen war.

Ein Sprecher des BPA teilte uns daraufhin mit, dass in „Folge des sehr überschaubaren Interesses an und kaum mehr feststellbarer Nachfrage nach dieser Darstellung und vor dem Hintergrund der u. a. durch die Coronapandemie resultierenden Arbeitsbelastungen in unserem Hause [...] die Übersicht nicht weiter fortgeschrieben“ wurde. Mit anderen Worten: kein Interesse und keine Zeit. Also wurde der Bericht eingestellt. Damit hat man der Transparenz hinsichtlich der Verwendung von Steuergeld jedoch einen Bärendienst erwiesen.

Unsere kritische Nachfrage zeigte anschließend Wirkung: Ende März 2023 erschien der

Bericht für 2022, der seitdem wieder halbjährlich veröffentlicht wird. Das ist ein wichtiger Schritt und zeigt, dass es sich lohnt, immer wieder den Finger in die Wunde zu legen, um politische Lernprozesse anzustoßen.

Dennoch ist es nur ein erster Schritt hin zu mehr Transparenz für den Steuerzahler. Nach wie vor lässt der Bericht wichtige Informationen vermissen, wie z. B. die Kosten der einzelnen Maßnahmen und die Beteiligung externer Agenturen. Hier muss die Bundesregierung unbedingt nachbessern!

Steuerzahler haben ein Recht darauf zu erfahren, wie und wo ihr Geld eingesetzt wird, zumal unser Schwerpunktkapitel des vergangenen Schwarzbuchs deutlich macht, dass im Bereich Öffentlichkeitsarbeit häufig Steuergeld verschwendet wird. Deshalb ist es wichtig, für mehr Transparenz zu sorgen und Steuergeldverschwendung auch in diesem Bereich zu verhindern. Das wäre echte Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der Steuerzahler!

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Der Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung fehlte es an Transparenz. Die Bundesregierung hat im Zuge unserer kritischen Recherchen nachgebessert. Und jetzt? Auch die Kosten der Kampagnen und die beteiligten Agenturen gehören in den Regierungsbericht!



Markus Kasseckert
kasseckert@steuerzahlerinstitut.de



Unser Schwarzbuch:

Wir setzen uns für einen sinnvollen Umgang mit Steuergeld ein. Helfen Sie uns, Verschwendung aufzudecken, anzuprangern und zu verhindern. Machen Sie mit und werden Sie Mitglied!



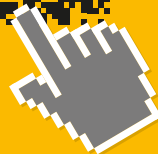
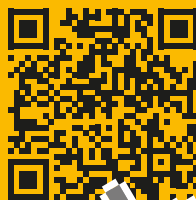
Amette Koroll

Mitglied werden:

<https://steuerzahler.de/mitglied-werden/>

Spannende Neuigkeiten rund um das Thema Steuergeldverschwendung finden Sie auch in unserem Newsletter

[www.schwarzbuch.de/
newsletteranmeldung](http://www.schwarzbuch.de/newsletteranmeldung)



Inhalt

Schwerpunkt

-
- 8** Im Fokus:
Bürokratie und ihr
konsequenter Abbau
-



Bürokratie führt zu Verschwendung

-
- 26** Ruhiger Acker wird vor Lärm geschützt **Nörvenich (NRW)**
-
- 28** Wenn ein Zebrastrifen plötzlich für Furore sorgt
Eberbach (Baden-Württemberg)
-
- 30** Fünf Zentimeter zu wenig: Sprungturm muss abgerissen werden **Biedenkopf (Hessen)**
-
- 31** Teure kommunale Lastenrad-Förderung
Braunschweig (Niedersachsen)
-
- 33** Teure Vorschrift schlägt preiswerten Pragmatismus
Wachtberg (Nordrhein-Westfalen)
-
- 34** Überflüssiger Umbau – und nochmal 500.000 Euro verbuddelt
Naumburg (Saale) (Sachsen-Anhalt)
-
- 36** Bürokratie-Irrsinn statt „Deutschland-Tempo“
Osnabrück (Niedersachsen)
-

Brücken, Straßen & Verkehr



-
- 38** Eine Brücke für Fledermäuse
Pocking/Bad Füssing (Bayern)
-
- 40** Kostenexplosion bei Tunnelbau
Bremerhaven (Bremen)
-
- 41** Leverkusen weist den „richtigen“ Weg
Leverkusen (Nordrhein-Westfalen)
-
- 42** Ein irrwitziges Verkehrsprojekt
Dresden (Sachsen)
-
- 44** Fahrradreparaturstationen für Berlin
Berlin
-
- 45** Neue Granitstelen gleich wieder abgesägt
Lübeck (Schleswig-Holstein)
-
- 46** Teurer Brückenschlag
Hamm (Nordrhein-Westfalen)
-
- 48** Neue Schilder oder Rückbau
Bad Tölz-Wolfratshausen/Straubing/Regensburg (Bayern)
-
- 50** Teures Neuland für die Steuerzahler
Ulm (Baden-Württemberg)
-
- 51** Politischer Wirrwarr sorgt für Kostenexplosion
Hamburg
-
- 53** Umstrittene Planung: Neue Brücken kosten fast acht Mio. Euro
Halle (Saale) (Sachsen-Anhalt)
-

54 Geplant, aber nicht vollends durchgeführt
Vilshofen an der Donau
(Bayern)

56 Wichtige Weichenstellung um Jahre verzögert
Bremen

Teure Diener



58 Blitzlicht für die „Stars“ des Kasseler Magistrats
Kassel (Hessen)

60 Die Schweriner Luxusverwaltung
Schwerin
(Mecklenburg-Vorpommern)

61 Beschäftigungslos im Dauer-Homeoffice
VG Betzdorf-Gebhardshain
(Rheinland-Pfalz)

63 Ein „goldener Spazierstock“
Essen
(Nordrhein-Westfalen)

64 Wie ein suspendierter OB jahrelang weiter kassierte
Homburg (Saarland)

65 Maut-Debakel ohne gesetzliche Lehren
Bund

66 Designer-Büro für City-Beraterin
Hamburg

Richtig skurril!



68 Ausguck auf Augenhöhe
Hamburg

70 Seltener Badespaß
Herrenberg (Baden-Württemberg)

71 Eine Hymne, die niemand braucht
Hamburg

72 Schloss Putbus – Studie für Wiederaufbau sorgt für Wirbel
Putbus (Mecklenburg-Vorpommern)

74 Luxus-Tunnel für Blankeneser Kröten
Hamburg

76 Mahnmal mahnt nicht mehr
Stuttgart (Baden-Württemberg)

77 Grüne Luxus-Zimmer für Mainz
Mainz (Rheinland-Pfalz)

78 Knotenkunst am ZOB
Berlin

80 Weit übers Ziel hinausgeschossen
Landkreis Holzminden (NI)

Teure Annehmlichkeiten

82 Zu spät fertig, zu teuer, kaum genutzt
Neuenburg am Rhein (BW)

84 „Eine „Stadtmöblierung“ für rund 227.000 Euro
Hof (Bayern)

85 Brücken verbinden nicht immer
Lorsch/Heppenheim (Hessen)

87 Landesgartenschau endet
im Finanzfiasko
Bad Gandersheim (Niedersachsen)

88 „29-Euro-Ticket für alle“
Berlin

89 Fahrradparkhaus: Mehr als
11.000 Euro pro Stellplatz
Kiel (Schleswig-Holstein)

90 260.000 Euro für eine Fahr-
rad-Garage und Fahrrad-
Umgebung
Weimar (Thüringen)

92 Ein teurer „Multifunktionsplatz“
für Freudenberg
Freudenberg (Bayern)

93 Erste Klasse im Monheimer
Eventbus
Monheim (Nordrhein-Westfalen)

94 FreiKarte 2.0 = Verschwendung 2.0
Bremen

Kostenexplosion



96 Ausufernde Kosten beim
„Museum für Konkrete Kunst
und Design“ in Ingolstadt
Ingolstadt (Bayern)

98 Musik hinter Gittern in
königlichem Knast
St. Ingbert (Saarland)

99 Hohe Kosten bei der Generalsanie-
rung des Forchheimer Rathauses
Forchheim (Bayern)

101 Klotzen statt Kleckern
für die EURO
Stuttgart (Baden-Württemberg)

102 Kostensteigerung beim
Coburger „Globe“
Coburg (Bayern)



Teure Fehler

104 Stadt kauft Schrottimmoblie
für 125.000 Euro
Homburg (Efze) (Hessen)

106 Teures Theater um
ein Theaterzelt
Greifswald
(Mecklenburg-Vorpommern)

108 Verkehrter Verkehrsversuch in
Gießen endet in Sackgasse
Gießen (Hessen)

109 Geister-Flüchtlingsdorf
im Ammerland
Landkreis Ammerland (Niedersachsen)

111 Wiesbadener Ex-Finanzamt:
Millionen für fast leeres Gebäude
Hessen

112 Untaugliche Solarfähre wieder
stillgelegt
Missunde (Schleswig-Holstein)

114 „Paradieshof“ in Frankfurt
verfällt ungenutzt
Frankfurt am Main (Hessen)

115 Wird MV-PC zum Millionengrab?
Schwerin (Mecklenburg-Vorpommern)

117 Telefonverträge von anno dazumal
Aachen (Nordrhein-Westfalen)

118 Unausgegrenzte Planung für Millionenknast
Halle (Saale) (Sachsen-Anhalt)

120 Gerüst steht acht Monate nur herum
Kleve (Nordrhein-Westfalen)

122 Teurer Anwalt brachte keinen Erfolg
Bad Bramstedt (Schleswig-Holstein)

123 Gar nicht bombig
Hünxe (Nordrhein-Westfalen)

124 Kurzfristiger Aktionismus führt zu Millionen-Fehlkauf
Sachsen-Anhalt

126 Doppelt nutzlos in Zweibrücken
Bund/Rheinland-Pfalz

Teure Imagepflege



128 Knallige Plakatwerbung fürs Bürgergeld
Berlin

130 Eigenwerbung auf Kosten der Steuerzahler
Bund

131 „Dit is Müsli“
Berlin

132 Bielefeld radelt, singt und zahlt
Bielefeld (Nordrhein-Westfalen)

133 Brotreste Deluxe
Berlin

134 Schuldenparty bei der Bahn
Bund

Staatliche Wirtschaftsflops



136 Wasserstoff-Pilotprojekt scheitert an der Realität
Hannover (Niedersachsen)

138 Bus-Sparte der Bahn AG braucht ein Stoppschild!
Bund

140 „So-da-Terminals“ für 60 Mio. Euro
Duisburg (Nordrhein-Westfalen)

142 Landgestüt Redefin: Luxus auf Kosten der Steuerzahler
Redefin (Mecklenburg-Vorpommern)



Verschwendung droht

144 Fast vier Mio. Euro nur für schöne Aussichten?
Bad Wurzach (Baden-Württemberg)

146 Berlin plant Reparaturbonus
Berlin

148 Reaktivierung der Schiene um jeden Preis?
Künzelsau/Hohenlohekreis (BW)

149 Hamburgs teuerstes WC ist ein Griff ins Klo

Hamburg

151 „E-Highway“:
Ausfahrt vorerst verpasst

Bund/Hessen

153 Stillgelegter Schornstein verbrennt mehrere Millionen Euro Steuergeld

Marburg (Hessen)

154 Millionenschaden durch fehlende Höhenmessung

Kiel (Schleswig-Holstein)

156 Kohlemittel für „Kranicherlebniszentrum“

Kelbra (Kyffhäuser) (Sachsen-Anhalt)

157 Coronatest-Betrug:
Aufklärung jetzt!

Bund

159 Erst Warenhaus gekauft,
dann Nutzung geplant

Lübeck (Schleswig-Holstein)

Nachlese



160 Fass ohne Boden: Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs

Augsburg (Bayern)

163 Eine halbe Million für Kunst am Bau

Wiesbaden (Hessen)

165 Den Letzten beißen die Polizeihunde

Düsseldorf (Nordrhein-Westfalen)

166 Mietposse der Staatsanwaltschaft noch schlimmer als erwartet

Hamburg

168 Die Masken fallen: Steuerzahlern droht milliardenschaden

Bund

169 Kuss für Dornröschen

Duisburg (Nordrhein-Westfalen)

170 Neue Schilder statt neuer Schrift

Sangerhausen (Sachsen-Anhalt)

172 „Miqua“ in Köln ist bald vier Mal so teuer

Köln (Nordrhein-Westfalen)

Erfolge



174 Millionenschweres Großprojekt liegt auf Eis

Stuttgart (Baden-Württemberg)

176 Aus für die Aussichtsplattform

Burscheid (Nordrhein-Westfalen)

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

Schleswig-Holstein

179 Schwarzbuch verhindert unnötigen Multifunktionssturm

Grebenhain (Hessen)

180 Kritik wirkte: Landespflegekammer kommt nicht

Baden-Württemberg

182 Mehr Transparenz bei Infokampagnen

Bund

Ihre Ansprechpartner vor Ort

Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.

Reinhardtstraße 52 · 10117 Berlin
Tel.: 030/2593960 · Fax: 030/25939625
Julia Berg, j.berg@steuerzahler.de
Hildegard Filz, h.filz@steuerzahler.de

Baden-Württemberg

Lohengrinstraße 4 · 70597 Stuttgart
Tel.: 0711/767740 · Fax: 0711/7656899
Daniel Bilaniuk:
presse@steuerzahler-bw.de

Bayern

Nymphenburger Straße 118 · 80636 München
Tel.: 089/1260080 · Fax: 089/12600827
Maria Ritch:
maria.ritch@steuerzahler-bayern.de

Berlin

Lepsiusstraße 110 · 12165 Berlin
Tel.: 030/7901070 · Fax: 030/79010720
Alexander Kraus:
kraus@steuerzahler-berlin.de

Brandenburg

Fultonstraße 8 · 14482 Potsdam
Tel.: 0331/747650 · Fax: 0331/7476522
Clemens Timm:
info@steuerzahler-brandenburg.de

Hamburg

Ferdinandstr. 36 · 20095 Hamburg
Tel.: 040/330663 · Fax: 040/322680
Sascha Mummehoff:
mummehoff@steuerzahler-hamburg.de

Hessen

Bahnhofstr. 35 · 65185 Wiesbaden
Tel.: 0611/992190 · Fax: 0611/9921953
Moritz Venner:
presse@steuerzahler-hessen.de

Mecklenburg-Vorpommern

Wittenburger Straße 96 · 19053 Schwerin
Tel.: 0385/5574290
Michaela Skott:
presse@steuerzahler-mv.de

Niedersachsen und Bremen

Ellernstraße 34 · 30175 Hannover
Tel.: 0511/5151830 · Fax: 0511/51518333
Jan Vermöhlen (Nieders.) / Carl Kau (Bremen):
niedersachsen-bremen@steuerzahler-nub.de

Nordrhein-Westfalen

Schillerstraße 14 · 40237 Düsseldorf
Tel.: 0211/991750 · Fax: 0211/9917550
Bärbel Hildebrand:
presse@steuerzahler-nrw.de

Rheinland-Pfalz

Löwenhofstraße 5 · 55116 Mainz
Tel.: 06131/986100 · Fax: 06131/9861020
René Quante:
r.quante@bdst-rlp.de

Saarland

Talstraße 34-42 · 66119 Saarbrücken
Tel.: 0681/5008413 · Fax: 0681/5008499
Christoph Walter:
info@steuerzahler-saarland.de

Sachsen

Wittgensdorfer Straße 54b · 09114 Chemnitz
Tel.: 0371/690630 · Fax: 0371/6906330
Dirk Mohr
info@steuerzahler-sachsen.de

Sachsen-Anhalt

Lüneburger Straße 16 · 39106 Magdeburg
Tel.: 0391/5311830 · Fax: 0391/5311829
Ralf Seibicke:
seibicke@steuerzahler-sachsen-anhalt.de

Schleswig-Holstein

Lornsenstraße 48 · 24105 Kiel
Tel.: 0431/9901650 · Fax: 0431/99016511
Rainer Kersten:
schleswig-holstein@steuerzahler.de

Thüringen

Steigerstraße 16 · 99096 Erfurt
Tel.: 0361/2170790 · Fax: 0361/2170799
Dr. Wolfgang Oehring:
info@steuerzahler-thueringen.de

Impressum

HERAUSGEBER

Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.
Reinhardtstraße 52
10117 Berlin
Tel. 030/25 93 96 0
www.steuerzahler.de
www.schwarzbuch.de

DESIGN

giftGRÜN GmbH

Icons: spark.adobe.com, freepik.com,
The Noun Project

UMSETZUNG

Leitung:

Julia Berg, Hildegard Filz

Gestaltung:

Joachim Holz, Annika Hetzel
www.diegestalten.com

Lektorat:

Anja Poerschke (textimkontext.de)

GESAMTHERSTELLUNG

Dierichs Druck Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

STAND

1. Auflage, Oktober 2024

Das 52. Schwarzbuch des Bundes der Steuerzahler basiert u. a. auf einer von den Landesverbänden des BdSt erstellten Materialsammlung.

Anmerkung:
In diesem Text wird das generische Maskulinum allein zum Zweck der besseren Lesbarkeit verwendet.

Steuerzahler aufgepasst!

Wir sind die einzige gemeinnützige, parteipolitisch neutrale Mitgliederorganisation, die Ihre Interessen als Steuerzahler schützt und bewahrt. Wir setzen uns für eine faire Besteuerung und eine sinnvolle Mittelverwendung ein. Machen Sie mit und unterstützen Sie uns mit Ihrer Spende!

Ihre Spende ist steuerlich abzugsfähig.

Sie haben Fragen? Wir freuen uns auf Ihre Anfrage:

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

info@steuerzahler.de

Rufen Sie uns auch gerne an unter 030/25 93 96 – 0

Willkommen in der BdSt-Gemeinschaft. Wir danken für Ihre
Spende mit diesem Überweisungsträger oder online unter
www.schwarzbuch.de



Unterstützen Sie uns mit Ihrer Spende.
Gemeinsam können wir viel bewegen
und die Verschwendung von Steuergeld
verhindern!



SEPA-Überweisung/Zahlschein

Name und Sitz des überweisenden Kreditinstituts

Für Überweisungen in Deutschland und in andere EU-/EWR-Staaten in Euro.

Angaben zum Zahlungsempfänger: Name, Vorname/Firma (max. 27 Stellen, bei maschineller Beschriftung max. 35 Stellen)

Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.

IBAN

DE 7 8 1 2 0 3 0 0 0 0 1 0 0 5 1 3 7 5 0 1 7

BIC des Kreditinstituts/Zahlungsdienstleisters (8 oder 11 Stellen)

B Y L A D E M 1 0 0 1

Betrag: Euro, Cent

Kunden-Referenznummer - Verwendungszweck, ggf. Name und Anschrift des Zahlers

S P E N D E 1 0 2 0 2 4

noch Verwendungszweck (insgesamt max. 2 Zellen à 27 Stellen, bei maschineller Beschriftung max. 2 Zellen à 35 Stellen)

Angaben zum Kontoinhaber/Zahler: Name, Vorname/Firma, Ort (max. 27 Stellen, keine Straßen- oder Postfachangaben)

IBAN

D E

Datum

Unterschrift(en)

08



BdSt

