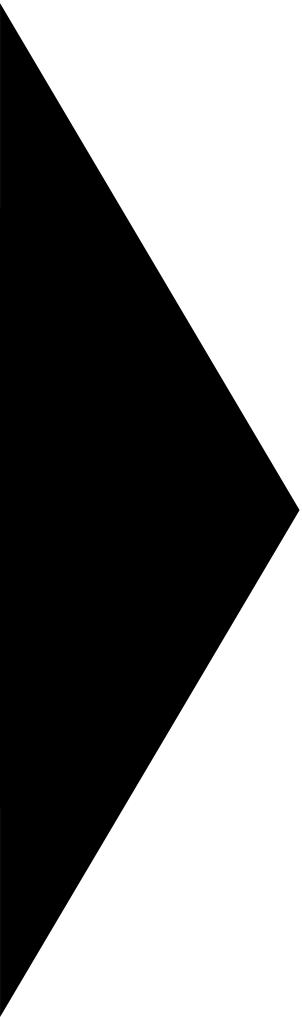




Bund der Steuerzahler
Deutschland e.V.

Das Schwarzbuch

Die öffentliche
Verschwendung
2025/26



Das Schwarzbuch

Die öffentliche
Verschwendung
2025/26

Thomas Lopp



„Es erschreckt mich immer wieder, wie sorglos Behörden mit dem Geld der Steuerzahler umgehen. Gut, dass der Bund der Steuerzahler dies aufmerksam beobachtet und Missstände öffentlich macht.“

Thomas Lopp

Gründer und Chef des Verbraucher-Portals
anzeiger24.de, Hilden/Nordrhein-Westfalen

Autohaus Ressle



„Man braucht jemanden, der Sachen aufdeckt, die nicht rechtens sind.“

Isabella Rauch

Geschäftsleitung Autohaus Ressle e.K.,
Ludenhausen/Bayern

Max Schuchardt



„Ich setze selbst Steuergeld ein, um etwas zu entwickeln. Das sollte mit Verstand passieren. Dementsprechend bin ich von der Arbeit des Verbandes sehr überzeugt.“

Max Schuchardt

Baudezernent von Köthen, Sachsen-Anhalt

Seit über 75 Jahren – Ihre Stimme als Steuerzahler!

Gemeinsam erreichen wir mehr!

Der Bund der Steuerzahler ist die unabhängige, parteipolitisch neutrale und gemeinnützige Interessenvertretung aller Steuerzahler. Unser Ziel: Steuern und Abgaben senken, Verschwendungen stoppen, Staatsverschuldung zurückfahren und Bürokratie abbauen.

So setzen wir uns für Sie ein:

- ▶ Wir decken Steuergeldverschwendungen auf.
- ▶ Wir erarbeiten Reformvorschläge.
- ▶ Wir hinterfragen Privilegien von Beamten, Politikern und Regierung.
- ▶ Wir machen Sparvorschläge für die öffentlichen Haushalte.
- ▶ Wir führen Musterprozesse.
- ▶ Wir unterstützen Bürger und Betriebe mit Steuertipps und Serviceinformationen.



Reiner Holznagel, Präsident des Bundes der Steuerzahler Deutschland e. V.:

„Wir kämpfen täglich dafür, Steuergeldverschwendungen aufzudecken und zu verhindern. Seien Sie Teil unserer Gemeinschaft!“

Werden Sie jetzt Mitglied im Bund der Steuerzahler –
gemeinsam erreichen wir mehr!

www.steuierzahler.de/mitglied_werden

„Investieren“
klingt immer gut.

Aber wer nur die
Baukosten sieht,
ist auf einem
Auge blind.



Annette Koroll

Liebe Leserin, lieber Leser,

„Investieren“ klingt immer gut: Neue Schulen, Straßen, bessere Netze oder allgemein die Digitalisierung sollen die Handlungsfähigkeit des Staates stärken. Auch die Lebensqualität soll nicht leiden, deshalb wird auch in Kunst, Kultur und Sport investiert. Doch oft glänzen Projekte nur bei der Eröffnung – die Folgekosten für Betrieb, Personal, Wartung und Modernisierung bleiben im Dunkeln. Für die Steuerzahler bedeutet das Belastungen über Jahrzehnte hinweg. Genau hier setzt der Schwerpunkt des diesjährigen Schwarzbuchs an.

Denn auch wenn eine Maßnahme plausibel erscheint: Wer nur die Baukosten sieht, ist auf einem Auge blind. Das neue Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“ der schwarz-roten Bundesregierung – mit 500 Milliarden Euro – klingt nach einer großen Chance, kann aber in vielerlei Hinsicht zur Hypothek für kommende Generationen werden.

Zwei aktuelle Beispiele zeigen die Gefahren und Risiken: In Koblenz wurde eine hochmoderne Klärschlammvergasungsanlage nach kurzer Zeit stillgelegt – es fehlt an Material und Fachpersonal, die Wartungskosten laufen weiter. In Hamburg droht beim Prestigeprojekt Hafenmuseum nicht nur eine Kostenexplosion, sondern auch Planungschaos – obwohl weder Entwurf noch Zeitplan vorliegen, verschlingt es bereits erhebliche Personalmittel.

Koblenz und Hamburg sind keine Ausnahmen. Folgekosten werden selten realistisch kalkuliert, geschweige denn transparent kommuniziert. Das muss sich ändern: durch verbindliche Kostenkalkulationen, digitalisierte Genehmigungen, Bürokratieabbau und regionale Infrastrukturpläne. So mit müssen Investitionen auch langfristig tragfähig und bezahlbar bleiben. Mit unserem diesjährigen Schwerpunkt machen wir gezielt darauf aufmerksam.

Zugleich bleibt das Schwarzbuch, was es seit über 50 Jahren ist: ein Kaleidoskop der Steuergeldverschwendungen in Deutschland. Auch diese Ausgabe dokumentiert hundert neue Fälle – von kurios bis milliarden schwer, vom Klassiker „So-da-Brücke“ bis zum kaiserlichen Dackelmantel. Gemeinsam machen sie deutlich, wie wichtig ein wachses Auge auf öffentliche Ausgaben ist.

Damit wir diese Arbeit leisten können, brauchen wir Ihre Unterstützung. Helfen Sie uns bitte weiterhin, Verschwendungen ans Licht zu bringen! Jede Spende sorgt dafür, dass Steuergeld sorgfältiger eingesetzt wird – und Investitionen auch für kommende Generationen ein Gewinn bleiben.

Reiner Holznagel

Reiner Holznagel

Präsident des Bundes der Steuerzahler

Im Fokus

Die teuren Schatten
öffentlicher Investitionen:
Steuergeldverschwendungen
durch die unbeachtete
Folgekostenfalle



Die schwarz-rote Bundesregierung hat sich viel vorgenommen: Mit „Rekordinvestitionen“ will sie den Investitionsstau in Deutschland auflösen, neues Wachstum schaffen und Arbeitsplätze sichern. Die Investitionen sollen vor allem dort wirksam werden, wo der Bedarf für

Bürgerinnen und Bürger deutlich spürbar ist. Für diese Investitionsoffensive wurde auch ein eigener Sonderschuldenkopf, das „Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität“, geschaffen. Damit sollen bis 2045 insgesamt 500 Mrd. Euro zusätzlich investiert werden.

Blühende Landschaften – mit Schattenseiten

Die Erzählung scheint zu schön, um wahr zu sein: Endlich einmal traut sich eine Regierung, in den sauren Apfel der Kreditaufnahme zu beißen und sowohl für jetzige als auch künftige Generationen blühende Landschaften zu schaffen. Scheinbar aus dem Nichts wird das Geld hervorgezaubert, um langfristiges Wachstum zu erzeugen.

Die von vielen Seiten wahrzunehmenden positiven Reaktionen darauf überraschen nicht, weil Investitionen ein hohes Ansehen genießen: Zwar müssten künftige Generationen die Rechnung bezahlen, doch stünden dem auch Werte gegenüber, von denen jetzige Generationen – so die Erzählung weiter – noch nicht profitierten. Daher sollten sie auch die finanzielle Hauptlast daran tragen. Doch was heute als Investition gefeiert wird, kann morgen zur Haushaltsschuldenfalle werden, weil die Folgekosten politisch



ignoriert und finanziell nicht abgesichert sind. Ein einmal umgesetztes Investitionsprojekt, also eine Schule, ein Krankenhaus, eine Straße etc. kostet schließlich künftig nicht mehr nichts. Es muss personell und technisch betrieben, instand gehalten, eventuell einmal modernisiert werden. Diese scheinbar versteckten Belastungen können das staatliche Haushaltsgesüge auf Jahrzehnte hinaus beeinflussen.

Das eigentliche Problem dabei: Diese Kosten werden politisch selten thematisiert, kaum quantifiziert und in der öffentlichen Diskussion außer Acht gelassen.

Das Folgekostenproblem vor dem Hintergrund der aktuellen Investitionspolitik

Denn was auf dem Papier als Investition gefeiert wird, kann sich in der Praxis als dauerhafte Belastung erweisen und damit zu einer besonders perfiden Form der Steuergeldverschwendungen entwickeln. Denn: Wenn ein öffentliches Projekt nicht nur teuer im Bau ist, sondern über Jahrzehnte hinweg laufende Kosten verursacht, die zudem vielfach höher sind als ursprünglich gedacht oder öffentlich kommuniziert, dann wird öffentliches Geld in Strukturen gebunden, die wenig Nutzen, aber einen hohen Aufwand erzeugen.

Für die Steuerzahler bedeutet das: Sie finanzieren mit ihren Abgaben nicht nur den Bau neuer Straßen, Gebäude oder Einrichtungen – sondern auch deren dauerhaften Betrieb, die Wartung, Instandhaltung und Verwaltung. Und das oft, ohne dass der tatsächliche Bedarf geprüft oder die spätere Nutzung realistisch eingeschätzt wurde. Besonders gravierend ist dies in Fällen, in denen durch unrealistische Prognosen Projekte schöngeredet und Folgekosten kleingerechnet werden. Hier ist die Schwelle zur systematischen Täuschung der Öffentlichkeit und Verschwendungen von Steuergeld überschritten.

Ein hypothetisches Beispiel zur Veranschaulichung des Problems

Stellen Sie sich vor, eine Stadt baut ein neues Fußballstadion für 50 Mio. Euro, basierend auf der Annahme, dass es jährlich zehntausende Besucher anzieht. Doch nach der Eröffnung bleiben die Besucherzahlen weit hinter den Erwartungen zurück. Das Stadion wird kaum genutzt, doch die laufenden Kosten für Instandhaltung und Personal summieren sich. Auch diese Kosten werden von den Steuerzahlern getragen. Sie zahlen also nicht nur für den Bau, sondern kommen auch für die hohen Folgekosten auf. Eine fatale Kette von überoptimistischen Prognosen und fehlender Bedarfsprüfung!

Gerade auf kommunaler Ebene wird das Problem sichtbar: Investitionen von gestern belasten heute – neben kommunal finanzierten Sozialausgaben – die Haushalte so stark, dass kaum noch finanzielle Spielräume für neue Aufgaben bestehen. Die Folge sind Haushaltsdefizite, Kürzungen bei freiwilligen Leistungen oder neue Schulden.



Auch Investitionshilfen des Bundes, etwa aus dem Sonderschuldetopf „Infrastruktur und Klimaneutralität“, lösen das Problem nicht. Im Gegenteil: Wenn sie ausschließlich auf die Anschaffungskosten zielen und die Folgekosten ausklammern, führen sie geradewegs in die Folgekosten-Falle – mit dauerhafter Wirkung für die Haushalte und zunehmender Last für die Steuerzahler auch künftiger Generationen.

Ganz klar: Unsere kritische Sicht auf Investitionsfolgekosten bedeutet keine prinzipielle Ablehnung von Investitionen! Doch klar ist auch: Öffentliche Investitionen ohne transparente und vollständige Folgekostenplanung bergen ein enormes Verschwendungsrisiko. Es ist daher höchste Zeit, das Thema Folgekosten ins Zentrum der haushalts- und finanzpolitischen Debatte zu rücken. Investitionen dürfen nicht länger ausschließlich anhand ihrer sichtbaren Bauwerke oder kurzfristigen Konjunktureffekte bewertet werden. Sie müssen unter Einbeziehung ihrer gesamten Lebenszykluskosten geplant, bewertet und beschlossen werden.

Folgekosten sind keine Nebensache – sie entscheiden darüber, ob eine Investition dauerhaft tragfähig ist oder zur Steuergeldfalle wird. Wer sie ignoriert, verschiebt die Rechnung auf die nächste Generation von Steuerzahlern.

Mit dem Schwerpunkt 2025/26 möchten wir die Vorarbeit dafür leisten. Gerade vor dem Hintergrund des schwarz-roten Schuldenpakets und dem Vorhaben, über die Expertenkommission zur „Modernisierung der Schuldenbremse“ eine Schuldenregel zu entwickeln, die „dauerhaft Investitionen“ ermöglicht, ist es wichtig, das Thema der Folgekosten öffentlicher Investitionen ganz oben auf die politische Agenda zu setzen und in die öffentliche Debatte einzuspeisen.

Kapitel 1: Begriffsbestimmung – Was sind Investitionsfolgekosten und warum sollte man sie beachten?

Investitionen mit Langzeitwirkung – und Langzeitkosten

Alle Investitionen – z. B. Straßen und Brücken, Gebäude, Kraftwerke, Stromnetze und digitale Infrastruktur – verursachen nicht nur Herstellungskosten, sondern laufende Ausgaben für Wartung, Betrieb und Instandhaltung. Diese Folgekosten können ein Vielfaches der ursprünglichen Investitionskosten betragen.

Folgekosten, Folgeausgaben und Folgelasten¹

Folgekosten = Alle Kosten im Zusammenhang mit einer öffentlichen Aufgabe. Dazu gehören: Personalkosten, Produktionsmittelkosten (Unterhaltungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten), kalkulatorische Abschreibungen und eventuelle Zinsen.

Folgeausgaben = Die finanzwirksamen Ausgaben, die aus dem Haushalt tatsächlich gezahlt werden müssen (also ohne kalkulatorische Abschreibungen und kalkulatorische Zinsen). Sie sind die wichtigste Informationsbasis für die Analyse künftiger Budgetstrukturen.

Folgelasten = Die Folgeausgaben abzüglich eventueller Folgeeinnahmen (z. B. Eintrittsgelder in Schwimmbädern oder Museen). Sie geben an, wie hoch die tatsächliche Belastung für die öffentlichen Haushalte ist.



Hier lässt sich von einem „Eisbergeffekt“ öffentlicher Investitionen sprechen: Die beschlossenen Investitionen in Projekte sind dabei nur die Spitze des Eisbergs, die über ausführliche und somit langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren umfassend kalkuliert werden. Häufig nicht beachtet und – um im Bild zu bleiben – unter der Wasseroberfläche schwimmend, ist jedoch der große Block an Folgekosten, die durch diese Investitionen ausgelöst werden. Sie verfestigen sich nicht nur, indem sie Jahr für Jahr anfallen, sondern wachsen auch – etwa aufgrund von Lohn- und Preissteigerungen – im Nutzungszeitraum des Investitionsobjekts in der Regel dynamisch weiter.

Beispiel

Hier droht beispielsweise das Hamburger Hafenmuseum am Eisberg Schiffbruch zu erleiden. Massive Planungsdefizite, unrealistische Besucherprognosen und unsichere Standorte belasten das Vorhaben. Die Kosten drohen sich zu verdreifachen. Die Stadt will trotzdem weitermachen. Ganz so wie in der Legende von der Kapelle auf der Titanic, die bis zum Schluss weiterspielte, obwohl das Schicksal längst besiegelt war.

S. 27



Um die Dimension des Themas zu erfassen, ist es zunächst wichtig, genau zu verstehen, was zu den Folgekosten im Sinne dieses Schwerpunktkapitels zu zählen ist.

¹Auch wenn die Unterscheidung von haushaltrechtlicher Relevanz ist, wird in diesem Kapitel zusammenfassend und vereinfachend von „Folgekosten“ gesprochen. Dies ist auch sachgerecht, da die Steuerzahler, sobald sie ein öffentliches Angebot nutzen, in Personalunion auch für die Gebühren aufkommen. Was also aus Sicht der öffentlichen Haushalte eine Einnahme darstellt, ist für die Steuerzahler eine doppelte Ausgabe.

Investitionsfolgekosten am Beispiel des Straßenbaus



Personalkosten, z. B. im Rahmen des Straßenbetriebsdienstes

- ▶ Kosten für Unterhaltung, Betrieb und Verwaltung (allgemeine Kosten des Straßenbetriebsdienstes: Reparaturen an der Strecke, Grünpflege, Reinigung inkl. Kosten für den Fuhrpark, Geräte und Maschinen)
- ▶ Komplementärinvestitionen (z. B. notwendige Beleuchtung und Beschilderung)
- ▶ Künftige Ersatzinvestitionen (etwaiger Neubau oder Generalsanierung der Strecke oder eines Teils der Strecke; „investive Folgekosten“)
- ▶ Bei Fremdfinanzierung die entsprechenden Zins- und Tilgungsausgaben

Auch ein weiterer Kostenblock, der indirekt wirkt, darf nicht übersehen werden. Er wird in der Fachwelt unter dem Begriff „Remanenzkosten“ diskutiert und beschreibt das Phänomen, dass bei rückläufigen Nachfragen für ein Investitionsgut nicht im selben Ausmaß und Zeitraum auch die laufenden Kosten für dieses Gut reduziert werden können. So ist nach einer Studie der Bertelsmann-Stiftung beispielsweise in den ländlichen Regionen Nordrhein-Westfalens die verfügbare Verkehrsfläche pro Einwohner aufgrund von Bevölkerungsrückgängen besonders hoch. Die bauliche Rücknahme von Straßen ist jedoch schwierig. Daraus folgen hohe Remanenzeffekte, also hohe Pro-Kopf-Kosten für die Straßenunterhaltung. Dieser Effekt bekommt vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und der digitalen sowie ökologischen Transformation besondere Relevanz, wird bisher jedoch nicht in politische Planungen eingepreist.

Beispiel

S.30
Folgekosten können allerdings auch indirekt, etwa durch rigide Umwelt- oder Denkmalschutzvorgaben, entstehen, wie eine mittelalterliche Brücke in Hildesheim zeigt. Die wurde 2022 bei Kanalbauarbeiten zutage gefördert. Zwar konnten die dadurch entstehenden Aufwendungen vorher nicht einkalkuliert werden, weil die Brücke schlicht nicht zu sehen war. Schließlich waren es aber die denkmalschutzrechtlichen Vorgaben, die eine aufwendige Untersuchung und Versiegelung für insgesamt 6,1 Mio. Euro nötig gemacht haben. Der Clou dabei: Von außen wird das aufwendig geschützte Denkmal weiterhin nicht sichtbar sein! Hier haben verbindliche Vorschriften also erhebliche Folgekosten verursacht, die abseits von der Fachöffentlichkeit kaum jemandem von Nutzen sein werden.

Beispiel

S. 29
Dass dieser Effekt sich aufgrund von Fehlplanungen sehr schnell einstellen kann, zeigt die Koblenzer Klärschlammvergasungsanlage. Seit rund zwei Jahren steht die Anlage still, u. a. weil es an ausreichend Klärschlamm fehlt. Die laufenden Kosten für Personal und Wartung sind dennoch weiterhin zu tragen.

Gerade für die in der Gesamtheit notorisch defizitären Kommunen werden die Folgekosten, die häufig um ein Vielfaches höher als die eigentlichen Investitionskosten liegen, zur Gefahr: Die Folgekosten aus früheren Projekten binden über Jahre hinweg Mittel und engen den finanzpolitischen Spielraum ein. Neue Investitionen werden verdrängt und der Handlungsspielraum

schmilzt. Was als großer Wurf gefeiert wird, kann am Ende zur dauerhaften Belastung werden – für Haushalte, für Kommunen und für kommende Generationen von Steuerzahldern.

Folgekostenplanung für tragfähige Haushalte

Dabei ist es nicht nur für künftige Steuerzahlergenerationen von Belang, welche Rechnung ihnen sowohl für die Bedienung der aufgenommenen Schulden als auch für die aus den Investitionen entstehenden Folgekosten vorgelegt wird. Auch aus haushaltrechtlicher Perspektive ist die Unterscheidung wichtig.

Denn die budgetäre Absicherung der Folgekostenfinanzierung ist ebenso wichtig wie die Sicherung der Finanzierung des Investitionsobjekts selbst. Wie der neue Sonderschuldenkopf für „Infrastruktur und Klimaneutralität“ zeigt, werden Investitionen auch über Kredite finanziert. Für Folgekosten sollte das nicht gelten. Die aus dem Konsum eines Investitionsguts, also etwa der Nutzung einer Straße durch Befahren, resultierenden Aufwendungen für Wartung und Reparatur sollten über die laufenden Einnahmen gegenfinanziert sein.

Zudem kann, wie oben dargestellt, der Finanzbedarf für die eigentliche Investition viel kleiner sein als der Finanzbedarf für die Folgekosten. Bei Investitionen im Umfang von 500 Mrd. Euro aus dem Sonderschuldenkopf sind daher massive Folgekosten zu erwarten.

Politische Anreizprobleme bei Investitionsprojekten

Aus politökonomischer Sicht sind mit der öffentlichen Finanzierung von Investitionsprojekten politische Anreizprobleme verbunden. Erstens sind Politiker motiviert, die Kosten für entsprechende Projekte eher zu unter- als zu überschätzen, den Nutzen aber eher zu über- als zu unterschätzen. So fällt

es leichter, für das gewünschte Vorhaben Zustimmung zu gewinnen. Dies gilt besonders für Investitionen, die mit gesellschaftspolitischen Modethemen in Verbindung stehen und z. B. auf kommunaler Ebene vermeintlich zum Nulltarif zu haben sind, weil der Bund das Geld zuschießt (Stichwort: Sonderschuldenkopf „Infrastruktur und Klimaneutralität“). Hier sind sogenannte Goldrandlösungen vorprogrammiert!

Zudem ist die Entscheidung für bestimmte Investitionsprojekte von eher kurzfristigen Überlegungen geprägt, damit Politiker schnelle Erfolge vorweisen können. Langfristige Effekte, wie z. B. die damit verbundenen Folgekosten, werden, so die politökonomische Evidenz, hingegen tendenziell ausgebündet.

Beispiel

Dass Politiker bei Wunsch-Investitionen auch zur Megalomanie neigen können, zeigt der Fall der Westerwälder Grillhütte. Statt die alte Grillhütte zu sanieren, hat die Westerwald-Gemeinde Elz am Ende eine zweigeschossige „Grill- und Umwelthütte“ für knapp eine Mio. Euro entstehen lassen. Zuvor hat eine realistische Gesamtkostenschätzung gefehlt, genauso wie ein transparentes Kostencontrolling. Und insbesondere die vergleichsweise hohen jährlichen Folgekosten von 105.000 Euro sorgen vor Ort für Unmut.

S. 24

Und gerade im föderalen System verstärken zersplitterte und damit unklare Verantwortlichkeiten bzw. Zuständigkeiten diesen Effekt – insbesondere, wenn es um Entscheidungen auf Bundesebene geht, deren Folgen dann z. B. die kommunale Ebene zu tragen hat.

Kapitel 2: Investitionsfolgekosten in der politischen Realität – die besondere Last der Kommunen

Dass Investitionsfolgekosten nicht zumindest in der Theorie bei der Haushaltsumstellung mitgedacht würden, kann man nun nicht behaupten. So schreibt die Bundeshaushaltordnung vor, dass für alle (!) finanzwirksamen Maßnahmen – also Maßnahmen, die Ausgaben aus dem Haushalt verursachen – Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen sind. Diese müssen – sachlogisch – entsprechende Folgekostenkalkulationen beinhalten.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in den Gemeindehaushaltordnungen der Länder

Auch die Gemeindehaushaltordnungen der Länder, die die rechtlichen Bedingungen für die Kommunalhaushalte festlegen, schreiben Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen expressis verbis unter Einbezug der

Folgekosten vor, wenn Investitionen ab einem bestimmten Volumen im Haushaltspol ausgewiesen werden sollen (siehe Infokasten).

Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind also geschaffen, um Folgekosten bereits bei der Planung von Investitionsvorhaben mitzudenken. Und doch ist allein damit die oben skizzierte Anreizproblematik nicht gelöst. Denn Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, insbesondere mit langen Betrachtungszeiträumen, haben mit Schätzunsicherheiten zu kämpfen und basieren an vielen Stellen auf Annahmen und Prognosen, die sowohl fehleranfällig als auch manipulierbar sind. Dies bietet wiederum Einfallstore für die Politik, Nutzen zu überschätzen und langfristige Kosten zu unterschätzen.

Folgekosten in den Gemeindehaushaltordnungen von Nordrhein-Westfalen, Bayern und Sachsen-Anhalt

1. § 13 Abs. 1 KomHVO NRW: [...] mindestens durch einen Vergleich der Anschaffungs- oder Herstellungskosten nach § 34 Absatz 2 und 3 und der **Folgekosten**, die für die Kommune wirtschaftlichste Lösung ermittelt werden. Dabei ist die künftige Bevölkerungsentwicklung zu berücksichtigen.
2. § 12 Abs. 2 KommHV-Doppik BY: [...] durch Vergleich der Anschaffungs- oder Herstellungskosten und der **Folgekosten** die wirtschaftlichste Lösung ermittelt werden.
3. § 11 Abs. 2 KomHVO-LSA: [...] mindestens durch einen Vergleich der Anschaffungs- oder Herstellungskosten und der sorgfältig geschätzten **Folgekosten**, die für die Kommune wirtschaftlichste Lösung ermittelt werden. Bei Baumaßnahmen müssen insbesondere Pläne, Kostenberechnungen und Erläuterungen vorliegen, aus denen die Art der Ausführung, der finanzielle Umfang der Maßnahme mit den voraussichtlichen Jahresraten unter Angabe der Zuschüsse Dritter und ein Bauzeitplan im Einzelnen ersichtlich sind.





Gerade hier sollten Prüfungsbehörden genau hinsehen. Zwar prüfen sie – anlassbezogen – die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sowie Kosten-Nutzen-Analysen. Allerdings passiert das nicht systematisch und mit einem allumfassenden Blick. So ist es dem Bundesrechnungshof, wie der BdSt auf Nachfrage in diesem Sommer erfuhr, „nicht möglich“, eine „allgemeine Aussage“ zu treffen, „ob die Folgekosten häufig über- oder unterschätzt werden“. Denn: „Querschnittliche Prüfungserkenntnisse zur Berücksichtigung der Folgekosten von öffentlichen Investitionen in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen liegen [...] nicht vor.“ Doch genau das würde sich aus BdSt-Sicht gerade im Interesse der Steuerzahler lohnen!

Hoffnungsfroh stimmt hier der auf BdSt-Anfrage von der „Überörtliche[n] Prüfung kommunaler Körperschaften“ (angesiedelt beim Hessischen Landesrechnungshof) angekündigte Kommunalbericht 2025: Er wird den Prüfungsschwerpunkt in der Haushaltstrukturprüfung auf den § 12 der hessischen Gemeindehaushaltsgesetzordnung legen. Auf den Paragraphen also, der – wie im Kasten auf S. 12 dargestellt – auf die Notwendigkeit von Wirtschaftlichkeitsvergleichen auch unter Einbeziehung

der Folgekosten abhebt. Der Bericht lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sind kein Standard

Stichproben auf kommunaler Ebene zeigen schon jetzt, dass der Umgang mit Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und insbesondere Folgekostenkalkulationen unterschiedlich gehandhabt wird. Es gibt Kommunen wie die Stadt Meerbusch in Nordrhein-Westfalen, die im Rahmen ihrer Haushaltaufstellung Folgekostenkalkulationen für geplante Investitionen durchführen und diese Kosten so auf die Gesamtnutzungszeit herunterrechnen, dass die jährlichen Folgebelastungen des Haushalts ersichtlich werden.

Doch gibt es auch Kommunen, in denen zwar z. B. seitens der Bauverwaltung Vorschläge für standardisierte Verfahren zur Vorausschau von Folgekosten bei Gebäuden gemacht werden, diese jedoch an politischen Widerständen scheitern. Hier wird also die Veranschlagung anfallender Folgekosten, die evidenzbasiert erfolgen sollte, als politischer Ermessensspieldraum missverstanden.

Unplausible Nutzen-Kosten-Schätzung beim Bund

Dass auch der Bund durch die Anreizproblematik zur Schönrechnerei neigen kann, hat der Bundesrechnungshof z. B. im Jahr 2023 aufgedeckt. Bei zwei Straßenbauprojekten (die B26n nordwestlich von Würzburg und die B10 bei Pirmasens) aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 hat die Kalkulation des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) – einer Unterart der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen – zu dem Ergebnis geführt, dass beide Vorhaben wirtschaftlich sind. [>>>](#)

>>>

Doch haben sich bei beiden Projekten im Gegensatz zu den ursprünglichen Annahmen fundamental neue Umstände ergeben: Die Kosten beider Projekte sind massiv unterschätzt und die Verkehrs Nutzung – also gewissermaßen der Nutzen der Projekte – überschätzt worden. Die geringere Verkehrs Nutzung führt also zu höheren Remanenzkosten.

Statt jedoch die NKV-Kalkulation methoden- und sachgerecht zu aktualisieren, hat das Bundesverkehrsministerium im Falle der B26n einfach eine ganz andere Methode angewandt und im Falle der B10 gänzlich auf eine Neukalkulation verzichtet. Für die Steuerzahler bedeutet das: Sie werden für diese zwei Projekte zahlen müssen, ohne dass überhaupt klar ist, ob die Projekte unter den gegebenen Umständen wirtschaftlich sind.

Darüber hinaus ist es für die Steuerzahler ohnehin schwierig, die Folgekosten bestehender Investitionsgüter aus den verfügbaren Haushaltsplänen herauszulesen. Personalausgaben und sächliche Verwaltungsausgaben werden in der Regel en bloc als Gesamtsumme ausgewiesen – und nicht nach bestimmten Anlagen oder Einrichtungen getrennt.

Die Schwere des Folgekostenproblems auf Kommunalebene

Im jüngsten KfW-Kommunalpanel gaben knapp 20 Prozent der Kommunen an, den Unterhalt ihrer Infrastruktur nur in geringem Umfang oder gar nicht mehr leisten zu können. Besonders bei Straßen (von 26 Prozent auf 32 Prozent) und Schulen (von 11 Prozent auf 17 Prozent) ist von 2023 zu 2024 ein hoher Anstieg zu verzeichnen. 48 Prozent und damit beinahe die Hälfte der Kommunen haben angegeben, dass sie

den Unterhalt der kommunalen Infrastruktur nur „teilweise“ bestreiten können, was ebenso auf Probleme bei der Bewältigung von Folgekosten hinweist. Der Hauptgrund dafür ist die zunehmend angespannte Haushaltslage der Kommunen.

Unzureichender Unterhalt kommunaler Infrastruktur



„Inwieweit konnten Sie die laufende Unterhaltung in den genannten Infrastrukturbereichen im Durchschnitt der letzten 5 Jahre im notwendigen Umfang gewährleisten?“ *

- Straßen- und Verkehrsinfrastruktur **68%**
- Sportstätten und Bäder **63%**
- Öffentliche Verwaltungsgebäude **60%**
- Wohnungswirtschaft **59%**
- Schulen **52%**
- Kultur **52%**
- Sonstiges **51%**
- Wasserver- und Wasserentsorgung **42%**
- Kinderbetreuung **41%**
- Gesundheitsinfrastruktur **39%**
- Informationsinfrastruktur **38%**
- Brand- und Katastrophenschutz **36%**
- ÖPNV **35%**
- Energie **33%**
- Abfallwirtschaft **13%**

Insgesamt **64%**

* Zusammenfassung der Antwortmöglichkeiten „teilweise“, „nur in geringem Umfang“, „gar nicht“ Quelle: KfW-Kommunalpanel (2025), Tabellenband, S. 10.

Wenn selbst Investitionshilfen zu kurz greifen

Diese Problemlage sollte verdeutlichen, aus welchem Grund auch die Kommunen den Sonderschuldentopf „Infrastruktur und Klimaneutralität“ eher als trügerisches Geschenk betrachten sollten. Zwar hat der Bund zugesagt, dass davon mindestens 100 Mrd. Euro an die Länder und Kommunen weitergereicht werden können und insofern auch kommunale Investitionen unterstützt werden. Allerdings durften nach ursprünglicher Intention des Verfassungsgesetzgebers damit nur „zusätzliche Investitionen“ finanziert werden. Die Ausfinanzierung der anfallenden Folgekosten wäre damit keineswegs gesichert.

Beispiel

Auch die Stadt Göttingen hat sich von einer großzügigen Bundesförderung im Umfang von 4,5 Mio. Euro blenden lassen und 2021 ein Kunsthause errichtet. Ein finanziell tragfähiges Betriebskonzept ist dabei unter den Tisch gefallen. Die laufenden Kosten sind indes so hoch, dass die eigens für den Betrieb des Kunsthause gegründete städtische Tochtergesellschaft in die Insolvenz gerutscht ist.

S. 26

Beispiel

Ähnlich verhält es sich mit dem Baumwipfelpfad in der niedersächsischen

Stadt Bad Iburg. Großzügig vom Landeswirtschaftsministerium mit 2 Mio. Euro im Rahmen der Landesgartenschau 2018 gefördert, entpuppte sich der Pfad für die Stadt sehr schnell als Verlustgeschäft, weil über die Landesgartenschau hinaus der touristische Sog nicht entfacht werden konnte.

S. 23

Die Bundesländer haben sich im Laufe des Gesetzgebungsprozesses bereits eine Öffnung dieser Klausel ausbedungen und die Zusätzlichkeit für ihren Anteil gestrichen. Zudem gibt es in der Debatte Stimmen, die daraus auch Folgekosten finanziert sehen wollen.

Das ist insofern verständlich, als die bloße Finanzierung der Herstellungs- und Anschaffungskosten die davon betroffenen Kommunen in die Folgekosten-Falle bringen würde. Denn nicht ausfinanzierte Folgekosten fixieren die Ausgaben der Kommunalaushalte und mindern die Entscheidungsspielräume für neue Aufgaben und somit Ausgaben. Vor dem Hintergrund, dass die Kommunen allein 2024 mit einem Defizit von insgesamt 25 Mrd. Euro abgeschlossen haben, das sich in erster Linie aus gestiegenen Personal- und Sozialausgaben in kommunaler Zuständigkeit ergeben hat, ist das von Relevanz.

Doch sollten Folgekosten gerade nicht durch Schulden finanziert werden, da sie eher in den konsumtiven Bereich öffentlicher Haushalte fallen. Konsumtive Ausgaben wie Personal- und Sachaufwendungen sollten vielmehr aus dem laufenden Haushalt finanziert werden. Hier offenbart sich ein Dilemma, das den Sonderschuldentopf in ein schlechtes Licht rückt: Werden Folgekosten nicht mitbedacht, wird der Handlungsspielraum künftiger Haushalte unbeschen eingeengt.

Werden sie aber mitbedacht und sogar mit Schulden finanziert, widerspricht das der Intention des verfassungsändernden Gesetzgebers, der mithilfe des Sonderschuldentopfs ursprünglich nur „zusätzliche Investitionen“ finanziert wissen wollte – unabhängig davon, ob es sich um Investitionen des Bundes, der Länder oder Kommunen handelt.



Die Dimension des Problems – Wie hoch sind die Folgekosten von Investitionen?

Wie stark in welchen Gebietskörperschaften – Bund, Länder, Kommunen – die Haushaltssmittel durch gegenwärtig und künftig anfallende Folgekosten gebunden sind, hängt maßgeblich von der Aufgabenstruktur im föderalen System ab. Sind die Gebietskörperschaften besonders für Bereiche zuständig, in denen ein hohes Wachstum in den laufenden Ausgaben – also den Folgekosten – zu erwarten ist, etwa in personalintensiven Bereichen, so bindet das die Haushaltssmittel sehr stark. Deshalb müssen wir auch auf die Einnahmeseite schauen: Denn auch die Verteilung der Einnahmen führt dazu, dass Haushalte je nach Folgekostenentwicklung und Zuständigkeit unterschiedlich schnell in Finanzierungsengpässe geraten.

Die konkrete Kalkulation von allgemeinen Folgekosten für bestimmte Investitionsbereiche ist dabei nicht trivial. Es liegt in der Natur der Sache, dass bei solchen Prognosen eine Vielzahl von Annahmen getroffen werden muss. Wie das Kapitel an anderer Stelle bereits gezeigt hat, bietet genau diese Tatsache ein Einfallstor für die Politik, Nutzen-Kosten-Verhältnisse im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen schönzurechnen.

Doch schon in den 1970er Jahren wurden Folgekostenerhebungen durchgeführt, die Tendenzen für die Dimensionen dieses Kostenblocks aufzeigen. So hat das Landesfinanzministerium von Rheinland-Pfalz in einem Gutachten von 1975 die jährlichen Folgekosten, gegliedert nach verschiedenen Investitionsbereichen, als prozentualen Anteil an den Herstellungskosten erhoben.

Die Ergebnisse dieser Erhebung sind in folgender Tabelle, absteigend nach den Kostenanteilen sortiert, dargestellt.

Jährliche Folgekostenanteile an den Herstellungskosten



Folgekostenanteil in Prozent

- Schulen **31%**
- Kindergärten **31%**
- Krankenhäuser **26%**
- Medizinische, biologische und chemische Fakultäten **23,2%**
- Hallenbäder **20,5%**
- Kläranlagen **19,5%**
- Ingenieur- und naturwissenschaftliche Fakultäten **18,4%**
- Geisteswissenschaftliche Fakultäten **18,3%**
- Turn- und Sporthallen **16,5%**
- Freibäder **15,5%**
- Sportplätze **13,5%**
- Landesstraßen **9,8%**
- Bundesautobahn **9,7%**
- Kreisstraßen **9,6%**
- Bundesstraßen **9,4%**

Quelle: Eigene Darstellung nach Ministerium der Finanzen Rheinland-Pfalz (1975): Folgekosten öffentlicher Investitionen, 2. Aufl. S. 11.

Hier zeigt sich, dass besonders personalintensive Investitionsbereiche relativ hohe jährliche Folgekosten nach sich ziehen. So würde – in heutigen Werten gesprochen – etwa eine Schule mit einem Volumen von einer Mio. Euro an Herstellungskosten insgesamt 310.000 Euro an jährlichen Folgekosten verursachen.

Zu beachten ist hier jedoch zweierlei: Zum einen stammt die Erhebung aus dem Jahr 1975, d. h. aufgrund von Preis- und Lohnsteigerungen könnten die Folgekos-

tenanteile heute durchaus höher liegen. Zum anderen werden die Folgekostenanteile nicht über die gesamte Nutzungszeit des Investitionsguts dargestellt.

Dieser Versuch wurde dann aber in einer Studie 1978 unternommen. Auch dafür wurden die Folgekosten als prozentualer Anteil an den Herstellungskosten erhoben. Das Besondere an dieser Untersuchung war nun, dass die Anteile auf die gesamte durchschnittliche Nutzungszeit der Investitionsgüter umgelegt wurden.



Folgekostenanteile an den Herstellungskosten über die gesamte Nutzungszeit

Folgekostenanteil in Prozent

- Schulen **800%**
- Kindergärten **800%**
- Krankenhäuser **288%**
- Landesstraßen **225%**
- Geisteswissenschaftliche Fakultäten **206,3%**
- Medizinische, biologische und chemische Fakultäten **194%**
- Kreisstraßen **175%**
- Sportplätze **150%**
- Ingenieurwissenschaftliche Fakultäten **147,5%**
- Hallenbäder **140%**
- Kläranlagen **120%**
- Turn- und Sporthallen **100%**
- Bundesstraßen **80%**
- Heilbäder **75%**
- Bundesautobahnen **50%**

Quelle: Eigene Darstellung nach Lang, Eva (1978): Folgekosten öffentlicher Investitionen. In: Wirtschaftsdienst 58 (10). S. 526.

Mit dieser Erhebungsmethode lässt sich ein besserer Eindruck von den Haushaltsslasten durch Folgekosten gewinnen. Demnach produzieren also etwa Schulen und Kindergärten das Achtfache ihrer Herstellungskosten an Folgekosten.

Allerdings ist hier, ebenso wie bei der Erhebung des Landesfinanzministeriums Rheinland-Pfalz, einschränkend zu beachten, dass die Folgeeinnahmen aus etwaigen Nutzungsgebühren und Eintrittsgeldern nicht berücksichtigt wurden. Insofern sind zumindest in den davon betroffenen Investitionsbereichen die Folgekosten tendenziell überschätzt.

Die bisher umfangreichste Erhebung der Folgekosten, die dabei auch die Folgeeinnahmen berücksichtigt, wurde zuletzt 1996 vorgelegt. Diese vom Bund der Steuerzahler Bayern e. V. herausgegebene Studie basiert auf Daten der Folgelastenerhebungen, die einmal 1978 und ein weiteres Mal 1991 vom ifo-Institut bundesweit in den Gemeinden Deutschlands durchgeführt wurden. Es wurden insgesamt 70.000 Einzelinformationen gesammelt und in einem umfangreichen Datenband aufbereitet, dessen Darstellung den Rahmen dieses Kapitels sprengen würde.

Der Schluss ist jedoch eindeutig: Folgekosten sind ein nicht zu unterschätzender, aber in der politischen Realität häufig vernachlässigter Kostenblock – sei es aufgrund der beschriebenen Anreizproblematik oder der Scheu davor, Kosten und Mühen ihrer Erhebung zu investieren.

Kapitel 3: Lösungsansätze

Es bedarf daher eines grundlegenden Umdenkens, wie öffentliche Investitionen geplant, durchgeführt und v. a. nachhaltig finanziert werden.

Ein erster Schritt muss die Einsicht in die langfristigen finanziellen Implikationen jeder Investition sein – von der Bauphase bis hin zu den laufenden Betriebs- und Instandhaltungskosten. Dabei geht es in erster Linie um Transparenz und bessere Planung. Außerdem geht es darum, innovative Finanzierungsmodelle und pragmatische Steuerungsinstrumente zu entwickeln, die den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht werden.

In diesem Kapitel werden verschiedene Lösungsansätze beleuchtet, die helfen können, das Folgekostenproblem in der öffentlichen Investitionspolitik zu minimieren und dadurch den verantwortungsvollen Umgang mit Steuergeldern zu gewährleisten.

1. Umfassende Folgekosten-analyse als Grundlage für jede Investitionsentscheidung

Ein zentrales Element zur Begrenzung von Folgekosten ist die Verfügbarkeit und Präzision von Daten, die für die Kalkulation der Folgelasten erforderlich sind. Dies bedeutet, dass alle möglichen Ausgabenbestände in den Planungsprozess aufgenommen werden müssen. Ein umfassender Folgekostenbegriff ist daher notwendig, um auch nicht unmittelbar erkennbare, aber langfristig wirksame Ausgaben zu berücksichtigen. Diese Methodik sollte Bestandteil jeder Kosten-Nutzen-Analyse sein und als Grundlage für die Entscheidung über öffentliche Investitionen dienen.

Ein effektiver methodischer Ansatz wäre das Lebenszykluskostenmodell, das alle langfristigen Ausgaben einer Inves-

tition berücksichtigt. Ein solches Modell erlaubt eine fundierte Entscheidung für ein wirtschaftliches Projekt, v. a. unter Beachtung der Gesamtkosten über die gesamte Nutzungsdauer hinweg.

2. Minimierung der Folgekosten durch frühzeitige und fundierte Planung

Um die Folgekosten bereits im Vorfeld zu minimieren, ist es entscheidend, dass schon bei der Konkretisierung von Ideen für Investitionsprojekte – anschließend an Empfehlung (1) – die Folgekosten der in Betracht kommenden Alternativen berücksichtigt werden. Hierfür sollte auf eine Datenbank zurückgegriffen werden können. So können Daten aus anderen Kommunen als Orientierungswerte für ähnliche Projekte verwendet werden, um realistische Erwartungen zu setzen und Folgekostenexplosionen bei Investitionsprojekten zu vermeiden.

3. Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung und bessere Planungskoordination

Einige der größten Herausforderungen bei der Bekämpfung des Folgekostenproblems auf kommunaler Ebene sind die unterschiedliche Planungskompetenz und das Prestigedenken vieler Kommunalpolitiker. Investitionsvorhaben werden häufig ohne ausreichende Rücksicht auf langfristige Kosten beschlossen.

Eklatantes Beispiel dafür: die Stadt Monheim an der Ruhr. Noch 2013 durch höhere Steuereinnahmen aufgrund vorheriger Steuersenkungen (!) schuldenfrei geworden, bekam die Politik große Augen und begann, massiv in megalomane Projekte wie die „Kulturraffinerie K 714“, Europas größ-



te Sporthalle und eine olympiataugliche Skateranlage zu investieren. Schon 2024 hatte die Stadt, auch durch die daraus entstandenen Folgekosten, einen Schuldenberg von mehr als einer Mrd. Euro angehäuft, der bis 2028 auf mehr als zwei Mrd. Euro anwachsen wird.

Hier können eine stärkere Koordination und Abstimmung zwischen den verschiedenen politischen Ebenen Abhilfe schaffen. Auch die Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung kann helfen, da sie am besten wissen sollte, wo genau welche Bedarfe sind. Allerdings muss das an langfristige Finanzplanungen gekoppelt sein.

4. Förderung privater Investitionen als langfristige Lösung

Eine weitere Möglichkeit, die Belastung der öffentlichen Haushalte zu reduzieren und das Folgekostenproblem zu entschärfen, ist die Förderung von privaten Investitionen in der Daseinsvorsorge. Dies kann durch die Incentivierung von Privatunternehmen geschehen, etwa durch steuerliche Anreize, Strukturreformen oder den Ausbau von Wagniskapitalmärkten. Private Investoren sollten für Projekte und deren vollständige Finanzierung inklusive der Folgekosten verantwortlich gemacht werden. So ließen sich öffentliche Haushalte entlasten. Dabei ist das wichtigste Qualitätskriterium: Es muss für den Steuerzahler langfristig günstiger sein.

5. Verfahrensbeschleunigung und Bürokratieabbau

Ein weiterer Lösungsansatz zur Bekämpfung des Folgekostenproblems besteht in der Verfahrensbeschleunigung bei der Planung und Umsetzung öffentlicher Investitionen. Hierzu zählen Maßnahmen wie die Vereinfachung von Genehmigungsverfahren, Digitalisierung der Planung sowie die Reduzierung bürokratischer Hürden. Durch diese Schritte kann nicht nur die Effizienz von Projekten erhöht, sondern auch der Verwaltungsaufwand und die damit verbundenen Folgekosten verringert werden.

Zentral ist, dass die Folgekostenbe trachtung – wie auch die reine Investitions kostenbetrachtung – nicht zu einer verzer renden Verabsolutierung führt. Es darf also nicht dazu kommen, dass kategorisch jene Projekte den Vorzug bekommen, die die ge ringsten Folgekosten verursachen. Es muss immer auch der volkswirtschaftliche Nutzen von Investitionsprojekten mitgedacht werden.

Dennoch sollte die hier angemahnte Berücksichtigung der Folgekosten künftig das Fundament aller investitions politischen Entscheidungen bilden. Dies wäre ein wichtiger Schritt, um die politischen Entscheidungsspielräume v. a. der künftigen Generationen nicht weiter einzuengen sowie die Steuerzahler vor einer Kostenfalle zu schützen.



BdSt-Forderungen

1.

Umfassende Folgekostenanalyse als Grundlage für jede Investitionsentscheidung

- Unumgehbarer Verpflichtung zur umfassenden Folgekostenanalyse bei jeder öffentlichen Investition ab einem gewissen Schwellenwert nach dem Lebenszykluskostenmodell. Hierbei sind alle möglichen Ausgaben und externe Kosten zu berücksichtigen.
- Transparente und nachvollziehbare Bereitstellung dieser Daten für die Öffentlichkeit und die relevanten politischen Entscheidungsträger, um den Druck auf eine verantwortungsbewusste Investitionspolitik zu erhöhen. Denkbar wäre der Aufbau einer frei zugänglichen und regelmäßig aktualisierten Datenbank.

2.

Minimierung der Folgekosten durch frühzeitige und fundierte Planung

- Frühzeitige Erhebung und Veröffentlichung von Folgekostendaten für alle relevanten Projekte. Diese sollten als transparente und regelmäßig aktualisierte Vergleichswerte dienen, um die Kostenentwicklung nach der Investition realistisch einschätzen zu können.

3.

Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung und bessere Planungskoordination

- Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung unter der Voraussetzung, dass langfristige Finanzplanungen und Kooperationsmodelle zwischen benachbarten Kommunen entwickelt und umgesetzt werden.
- Erstellung von regionalen Investitions- und Infrastrukturplänen, die alle relevanten Akteure und Ebenen einbeziehen und die Folgekostenlast gerecht verteilen.

4.

Förderung privater Investitionen als langfristige Lösung

- Schaffung von Anreizen für private Investoren, beispielsweise durch Steuervergünstigungen, Abschreibungsmöglichkeiten und eine verlässliche Steuerpolitik, um private Mittel in öffentliche Infrastrukturprojekte zu lenken.
- Überprüfung und Förderung einer umfangreicheren Nutzung von privatwirtschaftlichen Modellen, bei denen private Unternehmen die langfristigen Folgekosten von Investitionen übernehmen.

5.

Verfahrensbeschleunigung und Bürokratieabbau

- Einsatz moderner Technologien, um Planungs- und Genehmigungsverfahren zu digitalisieren und zu beschleunigen.
- Bürokratieabbau, um eine schnelle und kostengünstige Durchführung öffentlicher Investitionen zu ermöglichen, was langfristig auch die Steuerzahler entlastet.





Fazit

Das Folgekostenproblem stellt in der öffentlichen Investitionspolitik eine erhebliche Belastung für die Staatsfinanzen und vor allem für die Steuerzahler dar.

Die häufig unzureichende Berücksichtigung langfristiger Kosten, die ungenaue Planung und die fehlende Verantwortung bei der Durchführung öffentlicher Projekte führen zu ineffizientem Mitteleinsatz und damit zu einer erheblichen Verschwendungen von Steuergeldern. Besonders in Zeiten, in denen der Druck auf die öffentlichen Haushalte wächst und die Belastung der Steuerzahler immer größer wird, ist es von entscheidender Bedeutung, dass der Staat als verantwortungsvoller Verwalter öffentlicher Mittel agiert und dafür sorgt, dass Investitionen nachhaltig und effizient gestaltet werden. Die Steuerzahler müssen in den Mittelpunkt der Diskussion rücken, da sie die eigentli-

chen Träger der Kosten für fehlerhafte Investitionspolitik sind. Ihre Gelder müssen mit größter Sorgfalt behandelt werden, um Verschwendungen zu vermeiden und eine solide finanzielle Grundlage für künftige Generationen zu schaffen. Nur durch eine konsequente Ausrichtung der öffentlichen Investitionspolitik auf langfristige Effizienz sowie deren Absicherung und eine transparente Kostenbewertung kann das Vertrauen in den Staat und die Verwaltung wiederhergestellt und die finanzielle Belastung für die Steuerzahler reduziert werden.

Es liegt im Interesse aller – vom Bürger bis zum Politiker –, das Thema „Folgekosten“ ernst zu nehmen und als Chance zu begreifen, durch bessere Planung, innovative Finanzierungsstrategien und klare Verantwortungsstrukturen eine zukunftsfähige, kosteneffiziente und steuerzahlerfreundliche Investitionspolitik zu etablieren.

Unsere Beispiele für die unbeachtete Folgekostenfalle

Die teuren Schatten
öffentlicher Investitionen

Baumwipfelpfad verschlingt Millionenbetrag

Extra für die Landesgartenschau 2018 ließ die Stadt Bad Iburg einen Baumwipfelpfad aus dem Boden stampfen. Dachte jemand an die Folgekosten? Ein Besuch war im LaGa-Ticket nämlich inbegriffen und der reguläre Geschäftsbetrieb blieb äußerst kostenintensiv. So wurde das Ganze schnell zum XXL-Verlustgeschäft!

Bad Iburg (NI). Von April bis Oktober 2018 fand in der Kleinstadt Bad Iburg die sechste Niedersächsische Landesgartenschau (LaGa) statt. Als besondere Attraktion errichtete die Stadt einen ca. 600 Meter langen Baumwipfelpfad. Die Krux: Der Pfad war nicht Bestandteil der originären Gartenschauplanungen, sondern wurde dem Stadtrat erst im Dezember 2016 als ergänzende Baumaßnahme zur LaGa vorgestellt. Damals ging man noch davon aus, dass sowohl die Errichtung als auch der Betrieb des Pfads privat erfolgen könne. Weil sich jedoch kein privater Investor fand und die Stadt die Investitionskosten allein nicht stemmen konnte, stand der Baumwipfelpfad auf der Kippe. Im Mai 2017 gab das niedersächsische Wirtschaftsministerium überraschend bekannt, dass es den geplanten Pfad als touristisches Infrastrukturprojekt mit zwei Mio. Euro fördern würde. Die Stadt griff zu und verpflichtete sich im Gegenzug, den Baumwipfelpfad mindestens 15 Jahre lang zu nutzen. Insgesamt schlügen Planung und Errichtung des Baumwipfelpfads mit ca. 5,2 Mio. Euro zu Buche.

Für die Errichtung sowie den anschließenden Betrieb gründete die Stadt Bad Iburg mit der Baumwipfelpfad UG eine eigene Tochtergesellschaft. Während der Gartenschau schien der Baumwipfelpfad zwar gut anzukommen, zusätzliche Einnahmen konnten aus den zahlreichen Besuchern



Foto: Nicco Steinert

Der Baumwipfelpfad ragt im Bad Iburger Waldkurpark heraus. Genauso herausragend waren die Kosten, die die Attraktion Jahr für Jahr verschlang.

jedoch nicht erzielt werden, weil der Baumwipfelpfadbesuch im LaGa-Ticket inkludiert war. So verzeichnete die Betreibergesellschaft im LaGa-Jahr 2018 ein Defizit von ca. 138.000 Euro.

Wegen der Auffrischung des Gartenschaugeländes nach dem Ende der LaGa schloss der Baumwipfelpfad mehrere Monate, ehe im April 2019 die Wiedereröffnung erfolgte und der Baumwipfelpfad zeigen musste, wie er als eigenständige Attraktion performt. Der Neustart war mit großen Erwartungen verbunden: Man ging sogar davon aus, kleine Überschüsse erwirtschaften zu können. Doch es kam anders: Im Wiedereröffnungsjahr 2019 fuhr die Baumwipfelpfad UG Verluste in Höhe von ca. 271.000 Euro ein. Das Folgejahr 2020 beendete sie mit einem Minus von rund 37.000 Euro.

Angesichts dieser Defizite waren die Betreiber auf der Suche nach Möglichkeiten, um die Attraktivität des Baumwipfelpfads zu steigern und das Betriebsergebnis zu verbessern. Da rückte ein Restaurant im städtischen Besitz direkt neben dem Pfad

in den Blickpunkt, das seit Februar 2021 leer stand. Kurzerhand verpachtete die Stadt die Räumlichkeiten an die Baumwipfelpfad UG, die dort im Sommer 2021 die „Försterei“ eröffnete. Die Idee: Gewinne aus dem Restaurantbetrieb sollten die Verluste des Baumwipfelpfads wenigstens teilweise ausgleichen. Doch statt der erhofften Gewinne produzierte die „Försterei“ sogar noch zusätzliche Verluste, die das Ergebnis der Baumwipfelpfad UG noch weiter verschlechterten. Im Jahr 2021 lag das Minus der Gesellschaft bei ca. 215.000 Euro. Im Folgejahr 2022 wuchs der Verlust sogar auf rund 322.000 Euro – wovon allein 109.000 Euro auf das Restaurant entfielen. Zu Beginn des Jahres 2023 zogen die Verantwortlichen schließlich die Reißleine und beendeten das gastronomische Abenteuer „Försterei“.

Der Baumwipfelpfad verblieb hingegen noch bis Ende des Jahres 2024 in öffentlicher Hand, ehe er zum 1.1.2025 an einen privaten

Betreiber verpachtet wurde. Unterm Strich dürfte der Baumwipfelpfad die Steuerzahler bereits mehr als 6,3 Mio. Euro gekostet haben. Trotz Pachteinnahmen wird der Baumwipfelpfad den Stadthaushalt auch weiterhin belasten, wenn auch in deutlich geringerem Ausmaß. Grund sind die jährlichen Abschreibungen sowie die noch immer auf dem Pfad lastenden Finanzierungskosten.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Nur wegen der üppigen Landesförderung hat sich Bad Iburg zu dem Abenteuer Baumwipfelpfad hinreißen lassen. Der Fall ist damit exemplarisch für die Fehlanreize, die von derartigen Förderungen ausgehen – denn wenn jemand mit dem Scheckbuch winkt, bleibt die ökonomische Vernunft oft auf der Strecke.



Nico Steinert
steinert@steuerzahler-nub.de

Westerwälder Grillhütte verbrät fast eine Mio. Euro

Die Westerwald-Gemeinde Elz wollte ursprünglich nur eine Grillhütte sanieren. Am Ende entstand aber eine zweigeschossige „Grill- und Umwelthütte“ für rund 984.000 Euro, die weniger eine Hütte als vielmehr ein Luxusbau ist. Viele Fehler bei der Planung sorgten für eine Kostenexplosion. Hinzu kommen ca. 105.000 Euro an jährlichen Aufwendungen. Die unerwartet hohen Kosten sorgen vor Ort für Unmut, wo doch eigentlich das Zusammengehörigkeitsgefühl gestärkt werden sollte.

Elz (HE). „In dem schönen Westerwald, ja da pfeift der Wind so kalt ...“ heißt es in einem Volkslied. Das dachte man sich wohl auch in der 8.000-Seelen-Gemeinde Elz im hessischen Teil dieses Mittelgebirges. Ursprünglich wollte sie nur den alten Grillplatz

sanieren, weil er nicht mehr zeitgemäß war. Doch Anfang 2021 beschloss die Gemeinde, Räumlichkeiten zu errichten, die ganzjährig auch als Schulungs- und Bildungsstätte nutzbar sind. Offenbar sollten die Menschen so u.a. vor dem besungenen kalten Wind geschützt werden. Dafür wurden die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler kalt erwischt: Im Jahr 2021 ging Elz noch von Kosten in Höhe von ca. 350.000 Euro aus. Doch weil Wünsche und Träume immer größer wurden, landete man schließlich bei rund 984.000 Euro für eine „Grill- und Umwelthütte“. Diese Variante geht weit über den Bau eines klassischen Grillplatzes hinaus – von einer Hütte kann nicht mehr die Rede sein.

Schlussendlich ist im Elzer Wald ein Gebäude mit zwei Ebenen in Holzbauweise entstanden. Die Grundfläche beträgt



In diesem zweigeschossigen Luxusbau in Holzbauweise braucht sich wohl niemand mehr vor dem in einem Volkslied besungenen kalten Westerwälder Wind zu fürchten. Die Kosten von fast einer Mio. Euro haben die Steuerzahler jedoch kalt erwischt.

148 Quadratmeter, das Dachgeschoss hat 82 Quadratmeter und die Terrasse ist zusätzlich noch 43 Quadratmeter groß. Das Gebäude bietet neben einem großen Versammlungsraum mit einer Küchenecke und Sanitäranlagen auch Räume und Ausstattung für Schulungen, Tagungen und Umweltprojekte. Kindergärten und Schulen der Gemeinde sollen die Räume ebenfalls nutzen. Die Grillhütte wurde nicht vergessen: Außerhalb des Gebäudes ist eine offene Feuerstelle mit einem zusätzlichen Pizzaofen entstanden. Insgesamt 240.000 Euro steuerte das EU-Förderprogramm LEADER bei. Die Höhe der Gesamtkosten von fast einer Mio. Euro war dann aber offenbar doch überraschend für die Gemeinde.

Der neue Bürgermeister von Elz räumte in einem Schreiben an den Bund der Steuerzahler ein, dass während der Planungen einige Fehler begangen wurden. So habe „eine realistische Gesamtkostenschätzung [...] mit allen Gewerken und sonstigen erwartbaren Ausgaben“ gefehlt. Auch an einem transparenten Kostencontrolling und einer ausreichenden verwaltungsinternen Kommunikation habe es gemangelt. So seien zunächst die Kosten für die Außenanlage, die Küche und die überdachte Grillstelle nicht beachtet worden. Zudem habe es Mehrausgaben u.a. beim Erdaushub, beim Brandschutz und für eine Löschwasserzisterne gegeben. Auch die jährlichen Auf-

wendungen in Höhe von rund 105.000 Euro sind nicht unerheblich. Darin enthalten sind neben Abschreibungen u.a. Personal- und Bewirtschaftungskosten. Zwar plant die Gemeinde mit Erträgen im Wert von 20.000 Euro, doch ob das gelingt, muss sich erst noch zeigen.

Der imposante Bau soll vorrangig an Elzer Bürgerinnen und Bürger vermietet werden, die die Hütte inklusive Außenanlage vergünstigt für 100 Euro pro Tag mieten können. Für Kindergeburtstage halbiert sich die Nutzungsgebühr noch einmal. Schulklassen können den Platz sogar weitgehend kostenlos nutzen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Ein Grillplatz kann das Zusammensegehörigkeitsgefühl in einem Ort fördern. Doch die unerwartet hohen Kosten für die sogenannte Grill- und Umwelthütte haben zunächst einmal für Unmut gesorgt. Der Bau für rund 984.000 Euro ist für eine solch kleine Gemeinde überdimensioniert. Um Kindern die Natur und den Wald näherzubringen, ist kein zweigeschossiger Luxusbau nötig. Wenn Elz es bei einer neuen Grillstelle belassen hätte, dann hätte die Gemeinde nur einen Bruchteil der Kosten aufbringen müssen.



Eva Kugler
kugler@steuerzahler-hessen.de

Kunsthaus-Pleite nach nur dreieinhalb Jahren

Eine großzügige Bundesförderung erlaubte es der Stadt Göttingen, im Jahr 2021 den Wunsch nach einem Kunsthause zu realisieren. Hatte die Stadt auch ein finanziell tragfähiges Betriebskonzept realisiert? Fehlanzeige! Wie das Kunsthause selbst ausreichend Einnahmen generieren würde, blieb unklar. Ein Desaster beim Folgekosten-Management.

Göttingen (NI). Im Jahr 2008 stellte die Stadt Göttingen erstmals die Idee eines Kunsthause in der Innenstadt vor. Durch wechselnde Ausstellungen mit internationalem Renommee sollte das Haus zu einer Top-Adresse für zeitgenössische Bildende Kunst und Fotografie werden. Allerdings fehlten der Stadt seinerzeit die finanziellen Mittel, um diese Vision umsetzen zu können.

Erst als der Bund im Jahr 2014 das Förderprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ ins Leben rief, kamen die Kunsthauspläne wieder aufs Tapet. Und tatsächlich konnte die Stadt über dieses Förderprogramm einen großzügigen Festbetrag von 4,5 Mio. Euro akquirieren. Die Stadt musste mit 500.000 Euro nur einen Bruchteil der damals auf fünf Mio. Euro geschätzten Gesamtkosten aufbringen. Um die Bundesförderung in Anspruch nehmen zu können, verpflichtete sich die Stadt, nach Fertigstellung das Kunsthause mindestens zehn Jahre lang zu betreiben.

Im Dezember 2014 beschloss die Stadt also den Bau des Kunsthause – und zwar, ohne die Folge- und Betriebskosten ausreichend zu beleuchten. Festgehalten wurde lediglich, dass die Stadt die seinerzeit auf jährlich 360.000 Euro geschätzten Betriebskosten zur Hälfte tragen sollte. Wie das Kunsthause selbst ausreichende Einnahmen generieren könnte, um die Lücke zu schließen, blieb äußerst vage. Schon damals merkten kritische Ratsmitglieder an, dass

sich das Projekt so dauerhaft zu einer großen Last für den Stadthaushalt entwickeln könnte.

Erste Finanzierungsschwierigkeiten gab es schon während der Bauphase, als sich wegen Baukostensteigerungen im Jahr 2018 eine Finanzierungslücke von rund einer Mio. Euro auftat, die nur durch die großzügige Spende einer Privatperson geschlossen werden konnte.

Zum 1.1.2020 wurde die Kunsthause gGmbH als hundertprozentige Tochtergesellschaft der Stadt gegründet. Die Gesellschaft sollte den Betrieb des Kunsthause übernehmen und die nötigen Einnahmen generieren. Auf weitere Unterstützung der Stadt konnte die Gesellschaft nicht bauen, denn obwohl man inzwischen bereits von jährlichen Betriebskosten in Höhe von 450.000 Euro ausging, passte die Stadt den zugesagten Zuschuss in Höhe von 180.000 Euro nicht an. Die Lücke sollte vollständig durch Spenden und Sponsoring geschlossen werden.

Im Juni 2021 konnte das sechs Mio. Euro teure Kunsthause zwar die Eröffnung feiern, doch von Beginn an gelang es nicht, die Betriebskosten zu decken, sodass die Gesellschaft in den Jahren 2021 bis 2023 einen Fehlbetrag von insgesamt ca. 388.000 Euro anhäufte. Es mussten also dringend neue Einnahmequellen her. Eine Eintrittsgebühr kam dabei aber nicht infrage, weil einer der Sponsoren seine Zuwendungen an den kostenlosen Eintritt geknüpft hatte. Zudem wäre hier das Erlöspotenzial angesichts der geringen Besucherzahlen ohnehin überschaubar gewesen. Gerade einmal 35.000 Besucher hatten sich seit der Eröffnung in das Kunsthause verirrt.

Also startete die Stadtspitze im November 2024 einen anderweitigen Rettungsversuch, indem sie die Stadtpolitik um Anhebung des jährlichen Zuschusses auf

ALTERNATIVE INVESTITION

Die bis Ende 2024 für das Kunsthause verausgabten städtischen Gelder in Höhe von 6,9 Mio. Euro hätten ausgereicht, um die gesamten städtischen Aufwendungen für das übrige Göttinger Kunstangebot fast zehn Jahre lang zu decken.



240.000 Euro sowie eine einmalige Finanzspritze in Höhe von 200.000 Euro bat. Nachdem die Politik diese Bitte abgelehnt hatte, musste die Kunsthause gGmbH schließlich Insolvenz anmelden.

Wie es mit dem Kunsthause auf Dauer weitergeht, ist ungewiss. Vorerst hat die Stadt ein abgespecktes Notprogramm auf

die Beine gestellt – wohl, um die erhaltenen Fördergelder nicht zurückzahlen zu müssen. Dass der Betrieb des Kunsthause über die zehnjährige Zweckbindungsfrist hinaus aufrechterhalten werden kann, darf jedoch bezweifelt werden.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

„Wer sich ein Auto kauft, muss sicher sein, dass er auch Geld zum Tanken hat“: Diese Metapher hätte sich auch die finanziell angeschlagene Stadt Göttingen zu Herzen nehmen sollen, bevor sie sich für die Realisierung eines solchen Prestigeprojekts entschied. Investitionsentscheidungen erfordern auch immer belastbare Folgekostenabschätzungen! Dieser Grundsatz darf auch bei attraktiven Förderkulissen nicht einfach über Bord geworfen werden.



Nico Steinert

steinert@steuerzahler-nub.de

Deutsches Hafenmuseum: Wird es ein Milliardengrab?

Das Deutsche Hafenmuseum in Hamburg wurde für 185 Mio. Euro geplant, inzwischen droht ein Kostenanstieg auf fast 500 Mio. Euro. Massive Planungsdefizite und unsichere Standorte belasten das Mega-Projekt. Die Stadt will trotzdem weitermachen – auch mit unrealistischen Besucherprognosen. Drohen Mega-Folgekosten?

Hamburg. Das Deutsche Hafenmuseum sollte ursprünglich im Jahr 2025 eröffnen. Geplant waren 3.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche für ein in Europa einzigartiges Ausstellungshaus rund um Hafen, Schifffahrt und globalen Handel – doch daraus wird nichts, weil von Standortproblemen bis Baupreisseigerungen alles schief geht. Nun droht das Projekt, das als

nationales Leuchtturmvorhaben begann, zu einem haushaltspolitischen Risiko ersten Ranges zu werden.

Geplant ist das Museum an zwei Standorten: am bestehenden Schuppen 50A im ehemaligen Freihafen am Kai des Hansahafens, der schon seit 2002 museal genutzt wird, und einem noch nicht realisierten Neubau im Stadtteil Grasbrook, wo später auch die restaurierte Viermastbark „Peking“ liegen soll. Dieser Neubau verzögert sich jedoch massiv. Der ursprünglich für 2022 angekündigte Architekturwettbewerb wurde mehrfach verschoben. Laut Senat sei die Auslobung „nicht realisierbar“, da immer noch der Bebauungsplan und somit die planungsrechtlichen Voraussetzungen fehlen.



Hier soll das Deutsche Hafenmuseum auf dem Grasbrook mit der „Peking“ entstehen – doch die Kosten steigen, der Standort ist unsicher, und die Eröffnung liegt in weiter Ferne.

Das komplette Projekt „Deutsches Hafenmuseum“ war zunächst mit 185,5 Mio. Euro aus Bundesmitteln kalkuliert, der Bundesrechnungshof rechnet inzwischen aber mit bis zu 500 Mio. Euro, u.a. wegen gestiegener Baupreise und fehlender belastbarer Planungsgrundlagen. Die Behörde empfiehlt daher ausdrücklich, das Zuwendungsverfahren einzustellen.

Die Stadt Hamburg hingegen hält am Neubau des Museums fest. Zwar geht auch sie inzwischen von erhöhten Kosten aus – im Gegensatz zum Bundesrechnungshof jedoch „nur“ von 225 Mio. Euro und nicht von 500 Mio. Euro. Für die Stadt ergibt sich aufgrund dieser Prognose aktuell eine Finanzierungslücke von bis zu 98 Mio. Euro, die der Senat aus eigenen Mitteln schließen will – letztlich also zulasten anderer Kulturprojekte oder Museen. Auch die späteren Betriebskosten wären vollständig von der Stadt zu tragen.

Doch wie kommt diese „Lücke“ zustande? Von den zugesagten 185,5 Mio. Euro aus Bundesmitteln wurden laut zuständiger Behörde bereits 38,5 Mio. Euro für die Sanierung der Bark „Peking“ aufgewendet, die ein zentrales Element des Museums sein soll, weitere 20 Mio. Euro sind für die Realisierung eines Liegeplatzes vorgesehen, die verbleibenden 127 Mio. Euro stehen für bau-

liche Maßnahmen an Land und für die Ausstellung zur Verfügung. Um die anvisierten 225 Mio. Euro aufzubringen, müssen also rund 98 Mio. Euro aus dem Hamburger Haushalt kommen. So bleibt die „Peking“ bislang der einzige umgesetzte Projektbaustein. Auch hier gab es übrigens eine Kostensteigerung: Restaurierung und Überführung sollten ursprünglich 26 Mio. Euro kosten statt jetzt 38,5 Mio. Euro. Derzeit liegt das Schiff am Schuppen 50A, am künftig vorgesehenen Standort müsste ein neuer Kai sowie ein aufwendiger Schwimmpontron zum Schutz der Bark errichtet werden. Kritiker fordern daher eine Umplanung – etwa hin zu einem zentraleren und touristisch besser erreichbaren Liegeplatz.

Aber auch konzeptionell steht das Projekt in der Kritik: Die Besucherprognose der Stiftung Historische Museen Hamburg liegt bei 450.000 Gästen jährlich. Zum Vergleich: Der Standort Schuppen 50A verzeichnete zuletzt rund 59.000 Besuche, das benachbarte Maritime Museum rund 150.000. Brisant: Obwohl der Museumsneubau noch gar nicht existiert, verursacht das Projekt bereits jetzt erhebliche laufende Kosten: So wurden 2024 für Personal- und Projektstellen rund 995.000 Euro aufgewendet; allein für die Leitung fielen mehr als 230.000 Euro an. Die Organisationseinheit umfasst bereits

Mit 500 Mio. Euro ließen sich alle bestehenden Hamburger Museen grundsaniieren.



20 Personen, inklusive Hilfskräfte und Freiwilligendienstler. Dabei gibt es bisher weder einen Architektenentwurf noch einen verbindlichen Bauzeitplan. Und eine Eröffnung vor 2029 gilt als ausgeschlossen.

Für den Bund der Steuerzahler ist das Fazit eindeutig: Das Projekt droht „eine der teuersten Fehlplanungen Hamburgs“ zu werden. Fast 500 Mio. Euro an Steuermitteln, überzogene Prognosen und ein eklatantes Planungsversagen – das alles steht in keinem Verhältnis zum erwartbaren Nutzen. Ein Projekt mit derart vielen ungelösten Problemen darf nicht weiterverfolgt werden.



Sascha Mummenhoff
mummenhoff@steuerzahler-hamburg.de

Wenn fehlender Klärschlamm teuer wird

Die Klärschlammvergasungsanlage in Koblenz sollte ein innovatives Umweltprojekt werden. Bislang hat die Stadt Millionen Euro in die Hand genommen – doch seit rund zwei Jahren steht die Anlage still. Psst, Achtung, Investitionsfolgen! Hat jemand vorab überlegt, was passiert, wenn es nicht ausreichend Klärschlamm gibt?

Koblenz (RP). Die Stadt Koblenz in Rheinland-Pfalz wollte in Eigenregie einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. So gab es seit dem Jahr 2006 Überlegungen, die Entsorgungswege des eigenen Klärschlammes sicherzustellen. Dadurch sollten stabile Entsorgungskosten erreicht und zugleich der Energiebedarf sowie die CO₂-Emissionen des Klärwerks gesenkt werden. Die Entscheidung für das sogenannte Projekt „LIFE+ SusTreat“ fiel nach der Zusage von EU-Fördermitteln von rund zwei Mio. Euro im Jahr 2008.

Im Zuge der weiteren Planung entschied sich Koblenz für den Bau einer Klärschlammvergasungsanlage mit nachgeschalteter Klärschlammvergasung. Bei der Klärschlammvergasung wird der Klärschlamm bei geringer Sauerstoffzufuhr ver gast, wodurch ein brennbares Gas entsteht,

mit dem ein Blockheizkraftwerk betrieben und darüber Strom und Wärme erzeugt werden kann. Dabei kann die Wärme weitestgehend den Bedarf der Klärschlamm trocknung decken und der Strom wird vom Klärwerk genutzt.

Im August 2016 begann der Bau der Anlage, welche der Stadtentwässerung, einem Eigenbetrieb der Stadt Koblenz, gehört. Die Inbetriebnahme erfolgte Anfang 2018, die Abnahme dann Ende 2021. Und bereits im Januar 2023 wurde die Anlage auch schon wieder außer Betrieb gesetzt, bis heute.

Das Hauptproblem ist, dass es am nötigen Klärschlamm für den Dauerbetrieb der Anlage mangelt. Diese ist nämlich auf eine Normallast von 3.350 Tonnen TM/a (Trockenmasse pro Jahr) und auf eine Maximalmenge von 4.000 Tonnen TM/a ausgelegt. Allerdings haben in Koblenz die Schlamm- und Abwassermengen in den vergangenen Jahren nicht zugenommen, sondern sind sogar deutlich auf etwa 2.400 Tonnen TM/a im Jahr 2023 gesunken.

Anfänglich wollte Koblenz auch kein zusätzliches Personal für die Anlage einstellen und entschied sich daher für einen externen Dienstleister. Das ging aber nicht



Sie war teuer und steht seit zwei Jahren still – die Klärschlammvergasungsanlage in Koblenz.

lange gut: Der Dienstleister hatte nun selbst mit verschiedenen Problemen zu kämpfen. So musste er beständig geschultes Personal vorhalten, obwohl es wegen des mangelnden Klärschlamm zu einer unsicheren Betriebsauslastung der Anlage kam. Laut Presse lief die Anlage im Jahr 2022 nur rund 1.000 Stunden, umgerechnet also weniger als 42 volle Tage. Der Dienstleister kam daher zum Schluss, dass die wenigen Betriebsstunden ein nicht kalkulierbares Risiko für die Haltbarkeit der Anlagentechnik darstellen würden. Er kündigte den Vertrag zum 31.12.2023 und Koblenz stand nun ohne ausreichenden Klärschlamm und

ohne Fachpersonal da. Doch selbst im Jahr 2025 betonte die Stadt gegenüber dem Bund der Steuerzahler noch immer, dass die Außerbetriebnahme nur „vorläufig“ sei und an beiden Problemen gearbeitet werde. Dazu gehöre der Umbau bestehender Trockengutsilos für eine „Fremdschlammannahme“ und die Rekrutierung von Fachpersonal. Doch gerade Letzteres gestaltet sich – wie die Stadt zugab – sehr schwierig.

Das ist ein Fiasko – denn laut der Stadt Koblenz liegen die Kosten der Gesamtmaßnahme bei rund 17,5 Mio. Euro, der Anteil der eigentlichen Klärschlammvergasungsanlage bei ca. 7,8 Mio. Euro. Dazu kommen ca. 220.000 Euro pro Jahr an Wartungskosten, um die seit mehr als zwei Jahren stillgelegte Anlage im betriebsfähigen Zustand zu halten.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Koblenz wagte sich an ein teures Energieprojekt – hat aber nur gezeigt, wie man sich komplett verheben kann. Die Stadt sollte einen Verkauf der Anlage prüfen und so versuchen, ihre Verluste zu begrenzen. Ob wirklich in Eigenregie ausreichend Fachpersonal und Klärschlamm für den Betrieb akquiriert werden können, scheint nämlich höchst zweifelhaft zu sein.



René Quante
r.quante@bdst-rlp.de

Denkmalschutzdesaster in Hildesheim

Tatort Hildesheimer Dammstraße in Niedersachsen! Kanalbaurbeiten förderten die Überreste einer mittelalterlichen Brücke zutage. Und welche Investitionsfolgen haben diese Bauarbeiten? Ganz schön teure und langatmige: Denn hier kamen rigide denkmalschutzrechtliche Vorgaben des Landes ins Spiel. Ganz schön irre ist: Nach Abschluss der Arbeiten verschwand das historische Bauwerk unter der Erde.

Hildesheim (NI). Im Mai 2022 sperre die Stadt Hildesheim die Dammstraße, nachdem bei Kanalbaurbeiten unter der Straße ein Gewölbe samt Hohlraum entdeckt worden war. Wie sich bei anschließenden Untersuchungen herausstellte, handelte es sich bei dem Überraschungsfund um ein historisches, ca. 850 Jahre altes Bogenbrückenbauwerk aus dem Mittelalter. Der Fund wurde vom Niedersächsischen Landesamt

für Denkmalschutz im Dezember 2022 als „Bodendenkmal“ eingestuft. Für die Stadt bedeutete dies, dass sie bei dem weiteren Umgang mit dem historischen Fund an die äußerst strengen Vorgaben des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes gebunden war. Zur Klärung denkmalschutzrechtlicher und verkehrsbezogener Fragen ließ die Stadt mehrere Symposien ausrichten, bei denen drei Handlungsoptionen diskutiert wurden. Erstens: Entnahme des Bauwerks und anschließender Wiederaufbau an einem anderen Standort. Zweitens: Die teilweise Offenlegung des Brückenbauwerks am Fundort. Und drittens: eine ausschließlich denkmalgerechte Sicherung und Versiegelung des Bauwerks.

Die Entnahme des Fundes schied aus, da es denkmalschutzrechtlich geboten ist, ein „Bodendenkmal“ an Ort und Stelle zu erhalten. Die Offenlegung des Bauwerks am Fundort war mit der verkehrlichen Bedeutung der Dammstraße als zentraler Verkehrsachse nicht vereinbar und schied damit ebenso aus – zumal es auch immense Kosten verursacht hätte, den Zugang zu dem sich weit unterhalb des Straßenniveaus befindenden Denkmals dauerhaft herzustellen. Damit blieb letztlich nur die dritte Option übrig, die der Stadtrat im Juni 2023 beschloss. Sie sieht vor, das historische Brückenbauwerk im Boden zu versiegeln und mit einer tonnenschweren Lastenverteilungsplatte aus Stahlbeton vor den Belastungen durch den Verkehr der darüberliegenden Dammstraße zu schützen.

Vorsichtig optimistisch ging die Stadtverwaltung davon aus, dass die Dammstraße Ende 2023 für den Verkehr freigegeben werden kann. Doch weit gefehlt!

Bei den vorbereitenden Arbeiten für den Einbau der Lastenverteilungsplatte entdeckten die Bauarbeiter ständig neue Fundstücke, von denen jedes einzelne aufwendig archäologisch untersucht werden musste. Das heißt: Immer, wenn ein neuer Fund ge-



Foto: Nico Steinert

Wie Sie sehen, sehen Sie nichts: Die aufwendig denkmalgeschützte Brücke versteckt sich mehrere Meter tief unter der Hildesheimer Dammstraße.

macht wurde, ruhten die Bauarbeiten. Als sich dann auch noch herauskristallisierte, dass die Ausmaße der historischen Brücke größer waren als zunächst angenommen, mussten Größe und Statik der Lastenverteilungsplatte neu berechnet werden – was zu weiteren Verzögerungen führte. Schließlich wurden die Arbeiten an der Dammstraße erst im Juni 2025 abgeschlossen.

Die Versiegelung der historischen Brücke unter der Straße verursachte erhebliche Kosten: Insgesamt rund 6,1 Mio. Euro musste die Stadt für die Arbeiten aufbringen. Davon sind mehr als 4,6 Mio. Euro den archäologischen Untersuchungen und deren Baubegleitung zuzurechnen. Die Lastenverteilungsplatte und die Wiederherstellung der Straßenoberfläche der Dammstraße schlügen mit ca. 1,4 Mio. Euro zu Buche – und dies alles, obwohl das so aufwendig geschützte Denkmal von außen nicht einmal sichtbar sein wird! Vor Ort sollen Besucher lediglich die wichtigsten Informationen zu dem Bauwerk nachlesen können.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Kommunen brauchen künftig mehr Mitspracherecht und Handlungsfreiheit beim Umgang mit denkmalschutzrechtlichen Vorgaben, damit der Denkmalschutz praktikabel und alltagstauglich wird. Ziel sollte eine kluge Gesamtabwägung von Aufwand und Nutzen sein.



Nico Steinert
steinert@steuerzahler-nub.de

Eine Brücke ohne Anschluss

Teure Brücke ohne Anschluss
– Sachsen baut ins Nichts



Die Brücke in Radeburg steht seit Jahren verlassen ohne Anschluss in der Gegend herum.

900.000 Euro für eine Brücke, die ins Nichts führt: In Radeburg wurde der erste Teil einer neuen Autobahn anbindung gebaut – dann ging dem Land das Geld aus. Nun steht das Bauwerk nutzlos in der Landschaft. Ein neues Beispiel für eine So-da-Brücke, wie sie nicht nur in Sachsen durch mangelhafte Projektplanung entstanden ist.

Radeburg (SN). In Radeburg soll die S177 verlegt bzw. neu gebaut werden. Die Landesdirektion Sachsen versprach sich hier von einer verbesserten Verkehrsführung, die direkte Anbindung des Gewerbegebiets an die A13 und eine Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr. Dabei ist eine nur unwesentlich längere Anbindung des Gewerbegebiets an die Autobahn bereits vorhanden.

Zwar gab es schon von Anfang an im Stadtrat Kritiker, die für eine solch kostenaufwendige Maßnahme keine Notwendigkeit sahen, doch sie wurden überstimmt. Die Weichen waren gestellt: Als Ergebnis wurde im Jahr 2020 ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Als erste Teilleistung des Bauprojekts wurde eine Brücke errichtet. Kostenpunkt: 900.000 Euro. Hinzu kamen die üblichen vorbereitenden Maßnahmen im künftigen Baubereich wie archäologische Untersuchungen, Kampfmittelsondierungen und Abholzungen – mit einem sicherlich gro-

ßen Kostenaufwand. Laut Landesamt für Straßenbau und Verkehr war es „[...] zudem erforderlich, angrenzende Flurstücke anzukaufen, zu pachten oder umzunutzen.“ Genaue Zahlen dazu konnte das Amt auf Nachfrage des Bundes der Steuerzahler nicht nennen.

Doch dann kamen mit der Steuerschätzung vom Mai 2024 „Steuermindereinnahmen in erheblicher Höhe“ in Sachsen zutage – mit anderen Worten: Dem Freistaat ging das Geld aus. Nun muss gespart werden, und die geplanten Straßenbaumaßnahmen an der S177 inklusive Brückenbindung wurden gestoppt.

Nun steht also die teure Brücke recht verloren auf der Wiese an der Dieselstraße am Gewerbegebiet und wartet auf ihren Anschluss. Das Betreten ist verboten, auf den Bauschutthügeln links und rechts wuchert bereits das Unkraut. Aus Sicht des Steuerzahlerbundes leider nicht der erste Fall einer „So-da-Brücke“, die einfach so in der Landschaft steht, weitere Verwendung ungewiss.

Zur Perspektive für den Weiterbau gibt es vom Landesamt widersprüchliche Aussagen. Einerseits beteuert man gegenüber dem BdSt, dass der Weiterbau „auch jetzt nicht in Frage“ stehe, andererseits ist klar, dass die Finanzierung dieses Projekts von Anfang an nicht solide war. Die öffentlichen Ausschreibungen für die Fortsetzungsarbeiten können nach dem Baustopp erst

wieder erfolgen, wenn ausreichende Mittel zur Verfügung stehen. Doch danach sieht es nicht aus. Das war absehbar, denn schon Ende 2024 musste eine Sprecherin des Landesamtes zugeben: „Eine belastbare Aussage zur Fortsetzung und zum Termin einer möglichen Fertigstellung des Vorhabens kann im Moment nicht gemacht werden. Der derzeitige Zustand bleibt unverändert, bis ein Weiterbau möglich wird.“

Aus Steuerzahlersicht stellt sich nun die Frage, was schlimmer ist – die bereits un wiederbringlich in den sächsischen Sand gesetzten 900.000 Euro für eine überflüssige ungenutzte Brücke? Oder die zumindest theoretisch noch vorhandene Option, dass das komplette Bauprojekt für insgesamt mindestens 9,8 Mio. Euro – Kostensteigerungen nicht eingepreist – umgesetzt wird? Ersteres ist sicher das kleinere Übel, doch in beiden Fällen gilt: Öffentliche Bauprojekte sollten nur dann begonnen werden, wenn klar ist, dass sie sachlich sinnvoll sind und dass das nötige Geld im Haushalt vorhanden ist.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

So-da-Brücken gibt es in Deutschland leider inzwischen zuhauf. Das Radeburger Beispiel zeigt, dass die Verantwortlichen bei öffentlichen Bauprojekten ihre Hausaufgaben besser machen müssen.



Dirk Mohr

d.mohr@steuerzahler-sachsen.de

ALTERNATIVE INVESTITION

Die **900.000** Euro könnte man in den Erhalt von ca. vier Kilometer Landstraße investieren – oder sechs Kilometer Fahrradweg neu bauen.



Neue Verkehrsinsel schikaniert Radfahrer

Im nordhessischen FuldaBrück endet ein neu angelegter Radschutzstreifen vor einem Beet mit Bäumen, um erst dahinter fortgeführt zu werden. Fahrradfahrer müssen die 7.000 Euro teure Verkehrsinsel umfahren. Das sorgt auf der bergaufführenden Straße nicht nur für Frust, sondern verstärkt auch die Gefahrenlage. Hier wurde die Verkehrssicherheit mit Steuergeld nicht verbessert, sondern beeinträchtigt.

FuldaBrück (HE). Quer durch das südlich von Kassel gelegene FuldaBrück-Bergshausen verläuft die 700 Meter lange Flughafenstraße. Im Jahr 2020 beschloss die Gemeinde deren grundlegende Sanierung: Die Straßenoberfläche, die Kanäle, Leitungen und der Gehweg wurden erneuert.

Außerdem entstanden auf einem 400 Meter langen Teilstück ein neuer Radschutzstreifen und drei begrünte Verkehrsinseln. Genau diese Kombination aus Radschutzstreifen und Verkehrsinseln sorgt inzwischen für Kopfschütteln.

Im Dezember 2024 waren die Bauarbeiten abgeschlossen, die Markierungsarbeiten erfolgten im März 2025. Der Schutzstreifen befindet sich nur auf der bergaufführenden Seite der Straße und ist, anders als ein Radweg, baulich nicht von der Fahrbahn getrennt, sondern nur mit einer gestrichelten Linie gekennzeichnet. Bei Gegenverkehr kann der Streifen auch von Autos befahren werden, wenn Radfahrerinnen und Radfahrer nicht behindert oder gefährdet werden.

Dass ein Schutzstreifen im nordhessischen Fuldabrick vor einer Verkehrsinsel endet und erst dahinter weitergeführt wird, wirkt auf der ansteigenden Straße wie eine Schikane für Radfahrerinnen und Radfahrer – finanziert mit Steuergeld.



Foto: Moritz Vennet

Das Kuriose an diesem Streifen ist, dass er durch eine der begrünten Verkehrsinseln unterbrochen wird. Weil auf der durch einen Bordstein erhöhten Insel drei Bäume gepflanzt wurden, kann diese auch nicht mit dem Fahrrad befahren werden. Radfahrerinnen und Radfahrer müssen also die Verkehrsinsel links umfahren, bei Gegenverkehr müssen sie Vorfahrt gewähren. Aufgrund der Hanglage der Straße bedeutet dies für Radlerinnen und Radler mühsames Anfahren gegen die Steigung. Ungeübte oder beeinträchtigte Pedaleurinnen und Pedaleure können dabei schon einmal ins Schwanken geraten. Zusätzlich droht Ungezüm durch ungeduldige Kfz-Fahrerinnen und -Fahrer hinter ihnen.

Der Bürgermeister erklärt, dass der Radschutzstreifen nicht unterbrochen wird, sondern vor der Verkehrsinsel endet und danach weitergeführt wird. Diese Spitzfindigkeit dürfte einem bergauffahrenden Biker jedoch egal sein – im Ergebnis kommt es für ihn oder sie auf das Gleiche hinaus. Statt – wie beabsichtigt – den Verkehr zu beruhigen und das Radfahren sicherer zu machen, erhöht die Kombination aus Schutzstreifen und Verkehrsinsel sogar das Risiko. Die Gemeinde bestreitet ein höheres Gefahrenpotenzial. Eine Weiterführung des Radschutzstreifens an der Insel vorbei war laut Gemeinde aufgrund der Enge der Fahrbahn

nicht möglich. Ein Rückbau sei zu teuer. Für diese potenziell gefährliche Straßenführung mussten die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler 7.000 Euro blechen. So hoch waren die Kosten für die Verkehrsinsel inklusive Bepflanzung.

Die Gesamtkosten für die Sanierung der Flughafenstraße belaufen sich auf ca. 4,8 Mio. Euro. Davon erhält die Gemeinde Fuldabrick ca. 371.900 Euro an Zuwendungen des Landes Hessen. Der Bürgermeister freut sich zwar über eine „top erneuerte [...]“ Straße, doch die Freude der Radfahrerinnen und Radfahrer in Bergshausen, die Steigung auf dem Radschutzstreifen nun sicherer bewältigen zu können, dürfte durch die fragwürdig platzierte Verkehrsinsel deutlich getrübt sein.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Ein Radschutzstreifen soll die Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer erhöhen. Doch in Fuldabrick-Bergshausen wird durch eine ungünstig platzierte Verkehrsinsel diese Schutzwirkung mindestens eingeschränkt – durch öffentliche Mittel finanziert. Eine bessere Lösung wäre eine für Fahrräder befahrbare Verkehrsinsel gewesen.



Eva Kugler

kugler@steuerzahler-hessen.de



Wie sieht die Zukunft für Autofahrer und Radler im Stuttgarter Flughafentunnel aus?

Viel Geld für Planungen rund um einen Tunnel – und alles bleibt fast gleich

Das Land Baden-Württemberg prüfte mögliche Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr im Stuttgarter Flughafentunnel. Dafür fielen Kosten von mehr als 260.000 Euro an. Nach der Kritik an einer angedachten Teilsperre wird nun die östliche Umfahrung für Radfahrer optimiert. Diese Lösung wäre auch ohne den hohen Kostenaufwand möglich gewesen.

Stuttgart (BW). In den vergangenen Jahren wurden immer wieder Ideen präsentiert, die die Situation besonders für Radfahrer von Stuttgart-Plieningen nach Filderstadt-Bernhausen bzw. in die entgegengesetzte Richtung verbessern sollen. Ein Tunnel im Bereich des Stuttgarter Flughafens gilt als Nadelöhr für den Radverkehr. Für den motorisierten Verkehr steht in beiden Richtungen ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung zur Verfügung, für den Fuß- und Radverkehr gibt es einen höher gelegten Weg, der aber an vielen Stellen nur einen Meter breit ist. Bei Gegenverkehr kann das schwierig werden.

Daher wurden verschiedene Überlegungen angestellt, wie die Situation für Radfahrer und Fußgänger verbessert werden kann. Auch ein ganz großer Wurf wurde angedacht: ein separater Tunnel für den Fuß- und Radverkehr. Dieser hätte aber sehr tief gebaut werden müssen und Kosten von vorraussichtlich 100 Mio. Euro verursacht. Das war dann selbst für die Befürworter einer solchen Lösung zu viel des Guten.

Schließlich sollte ein Kompromiss gefunden werden, der alle Verkehrsarten ermöglicht: Nach den Vorstellungen des baden-württembergischen Verkehrsministers hätte mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr durch einen Umbau des Tunnels und den Verzicht auf einen Auto-Fahrstreifen (in Richtung Norden) geschaffen werden können. Doch dieses Konzept traf nicht auf allzu viel Gegenliebe. Zwar hätte sich der Autoverkehr vor allem auf die nahe Bundesstraße 27 verlagern sollen. Die Begeisterung der betroffenen Kommunen in der näheren Umgebung für diese Idee hielt sich dennoch sehr in Grenzen, denn sie befürchteten eine

erhebliche Mehrbelastung durch einen zunehmenden innerörtlichen Verkehr. Zudem wurde bemängelt, dass wegen der Sperrung des Tunnels die deutlichen Umwege für den Autoverkehr aus ökologischer Sicht nicht sinnvoll wären.

Trotz der Kritik hielt man seitens des Verkehrsministeriums an den Plänen einer Teilsperre fest, bevor dann im September 2024 verkündet wurde, dass der Flughafentunnel vorerst für den Autoverkehr offenbleiben soll. Begründet wurde diese Kehrtwende u. a. mit der zeitlichen Überschneidung des angedachten Tunnelumbaus für den Radverkehr mit der dringenden betriebstechnischen Sanierung des Tunnels. Für die Radfahrer soll nun erst einmal die östliche Umfahrung des Tunnels optimiert werden. Laut eines Presseberichtes vom März 2025 sollen dafür Kosten in Höhe von rund 150.000 Euro anfallen. Die Zukunft wird zeigen, ob der Flughafentunnel irgendwann tatsächlich noch umgebaut wird.

Jedenfalls hatte schon der bisherige Aufwand für das „Radwegekonzept Flughafentunnel“ seinen Preis: Für eine Mach-

barkeitsstudie fielen 158.000 Euro an, eine Verkehrsuntersuchung kostete 99.000 Euro und für Rechtsberatung wurden 7.000 Euro fällig.

Für den Bund der Steuerzahler stellt sich nun die Frage, ob es wirklich notwendig war, 264.000 Euro an Steuergeldern in die Hand zu nehmen, um dann alles fast so zu belassen, wie es war.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Für Untersuchungen, wie der Radverkehr rund um den Stuttgarter Flughafentunnel verbessert werden könnte, wurde viel Geld in die Hand genommen. Dabei war absehbar, dass die einseitige Sperrung des Tunnels für den Autoverkehr kaum einvernehmlich durchsetzbar gewesen wäre. Positiv bleibt aber festzuhalten: Die bestehende Umfahrung des Flughafens für die Radfahrer kann für relativ wenig Geld optimiert werden.



Michael Beyer
haushalt@steuerzahler-bw.de

62 Mio. Euro für temporäre Ausweichtrasse

Für rund 62 Mio. Euro soll die Fehmarnsundbrücke als Ausweichtrasse für die Eisenbahn ertüchtigt werden, falls der parallel gebaute Tunnel nicht rechtzeitig für die Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung fertig wird.

Fehmarn (SH). Zwischen der deutschen Ostseeinsel Fehmarn und dem dänischen Lolland wird seit 2021 ein Tunnel für den Eisenbahn- und Straßenverkehr gebaut. Die Finanzierung und den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung übernimmt eine staatliche dänische Projektgesellschaft. Die deutsche Seite hat sich in einem Staatsver-

trag dazu verpflichtet, die Anbindung an das deutsche Autobahn- und elektrifizierte Eisenbahnnetz sicherzustellen, wenn der Tunnelbau fertig ist. Derzeit wird mit einer Inbetriebnahme im Jahr 2032 gerechnet. Doch obwohl sich diese Fertigstellung bereits mehrfach verzögert hat, kommt die deutsche Seite mächtig unter Druck, die Hinterlandanbindung rechtzeitig sicherzustellen.

Ein besonderes Nadelöhr ist der Fehmarnsund, der die Insel Fehmarn vom deutschen Festland trennt. Über den Fehmarnsund führt seit 1963 eine 963 Meter lange Brücke, die mittlerweile unter Denk-

Die Fehmarnsundbrücke wird teuer ertüchtigt, obwohl der Hauptverkehr später durch einen Tunnel geführt wird.



Foto: Thomas Kranenberg

malschutz steht. Sie trägt eine zweispurige Bundesstraße sowie eine eingleisige, nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecke. Für die künftig vorgesehenen Güterzüge mit einer Länge von 835 Metern und einem zulässigen Gesamtgewicht von 2.300 Tonnen ist sie nicht ausreichend tragfähig.

Lange wurde darüber diskutiert, ob die Brücke ersetzt oder durch ein zusätzliches Bauwerk erweitert werden soll – oder ob ein Tunnel unter dem Fehmarnsund gebaut werden soll. Erst 2020 entschied man sich für den Tunnel, mit vier Röhren für eine vierspurige Bundesstraße und eine zweigleisige, elektrifizierte Eisenbahnstrecke.

Die denkmalgeschützte Brücke soll aber in jedem Fall für den Regionalverkehr erhalten bleiben. Nach umfangreichen Baugrunduntersuchungen erarbeitete das Eisenbahn-Bundesamt nun die Planfest-

stellungsunterlagen für diesen Tunnel unter dem Fehmarnsund. Darin wird davon ausgegangen, dass er nicht rechtzeitig bis 2032 zur Fertigstellung des dänischen Fehmarnbelttunnels eingeweiht werden kann. In diesem Fall müsste die Fehmarnsundbrücke vorübergehend die gesamte Hinterlandanbindung übernehmen, bis der benachbarte Tunnel fertiggestellt ist. Damit würden die Kosten für die ohnehin geplante Sanierung der Brücke von rund 30 Mio. Euro auf mehr als 91 Mio. Euro steigen, um das Eisenbahnleis zu elektrifizieren und für höhere Zuglasten zu ertüchtigen. Mehr als 61 Mio. Euro zusätzliche Kosten nach Preisstand 2022 – und das nur, um die Zeit zu überbrücken, bis der Tunnel fertig ist.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Die Entscheidung über die Querung des Fehmarnsunds ist viel zu spät gefallen. Die langsamsten deutschen Planungs- und Entscheidungsprozesse führen in diesem Fall zu vermeidbaren Mehrkosten von mehr als 60 Mio. Euro. Schnellere Entscheidungen und Umsetzungen könnten hier zu erheblichen Einsparungen führen!

ALTERNATIVE INVESTITION

Mit dem Geld ließe sich der Etat der Technischen Hochschule Lübeck finanzieren. Der liegt aktuell bei rund

52 Mio. Euro.



Rainer Kersten
schleswig-holstein@steuerzahler.de

Repräsentatives Zählspiel statt Vernunft – Dresden investiert in teure Fahrradbarometer

Die Stadt Dresden hat zwei neue Fahrradbarometer aufgestellt – angesichts knapper kommunaler Mittel ist der Einsatz öffentlicher Gelder für dieses symbolische Prestigeprojekt Verschwendug.

Dresden (SN). In Dresden werden Radfahrer seit April 2025 sichtbar gezählt – allerdings zu einem hohen Preis. Mit der Errichtung von zwei ersten sogenannten Fahrradbarometern an der St. Petersburger Straße – acht weitere an vier verschiedenen Standorten sind noch geplant – leistet sich die sächsische Landeshauptstadt ein Projekt mit fragwürdigem Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Die Fahrradbarometer erfassen den Radverkehr in Echtzeit und präsentieren

die Zahlen samt Datum und Temperatur gut sichtbar auf einer digitalen Anzeige. Ein echtes Plus für die Fahrradsicherheit oder die Infrastruktur sind die Fahrradbarometer jedoch nicht. Dafür sind die Kosten beachtlich: Pro Fahrradbarometer fallen 45.000 Euro an, davon trägt die Stadt Dresden rund 16.000 Euro, der Rest wird aus Bundesmitteln finanziert. Dabei gibt es längst günstigere Alternativen. So liefern unterirdische Dauerzählstellen, die für das Auge unsichtbar sind, seit Jahren zuverlässig und effizient dieselben Verkehrsdaten – und das zu deutlich geringeren Kosten.

Die Stadt Dresden verteidigt sich dagegen auf Anfrage des BdSt Sachsen im Juni 2025, dass die neuen Barometer „ein Bewusstsein für den Radverkehr schaffen“ sollen. Zudem benötige man die Daten zur langfristigen Planung und Analyse von Trends. Auf Nachfrage des Bundes der Steuerzahler betont die Stadt am 20. Juni 2025, dass eine Umschichtung der Mittel, z. B. in soziale Projekte oder die städtische Infrastruktur nicht möglich sei: Die Etats seien „festgelegt“.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Die Barometer dienen einem rein repräsentativen Zweck und nicht der Verkehrslenkung oder -sicherheit. Diese Investition ist unnötig und teuer, denn die Informationen wären mit bestehenden Technologien günstiger zu erzielen gewesen. Auch der Verweis auf Fördermittel rechtfertigt nicht diese Maßnahme, sondern eine Förderung verpflichtet zu einer besonders sorgfältigen Prüfung der Notwendigkeit.

Foto: Dirk Mohr



Teures Zähl-Projekt: Dresdner Fahrradbarometer



Dirk Mohr

d.mohr@steuerzahler-sachsen.de

Wieder Fahrradboxen für Berlin

Der Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf lässt 48 Fahrradboxen errichten, die von den Anwohnern langfristig gemietet werden können. Die Einnahmen decken allerdings nur den laufenden Betrieb. Die Baukosten trägt komplett der Steuerzahler. Eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung gab es nicht, denn Fahrradboxen würden sich nicht von weißen Bemalungen auf nacktem Asphalt unterscheiden.

Berlin. Im Dezember 2024 gab das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf den Bau von weiteren 48 „Radboxen“ mit jeweils sechs Stellplätzen bekannt, die für jeweils elf Euro pro Monat langfristig an Anwohner vermietet werden können. Die Boxen sollen Schutz vor Diebstahl, Vandalismus und Witterungsbedingungen bieten. Dabei war der Bezirk bereits 2021 mit dem Bau von neun Fahrradabstellboxen im Klausenerplatzkiez im Schwarzbuch gelandet.

Auf Nachfrage teilte der zuständige Bezirksstadtrat mit, dass dem Bezirksamt aus dem laufenden Betrieb keine Kosten entstünden. Die Einnahmen aus der Vermie-

tung verblieben vollständig bei einem Betreiber und seien genau kostendeckend.

Nicht gedeckt werden aus den Mietentnahmen jedoch die Baukosten, die demzufolge vom Steuerzahler getragen werden müssen. Diese belaufen sich laut Bezirksstadtrat auf insgesamt 691.000 Euro für die Anschaffung und Anlieferung sowie die Bau- und Planungskosten. 75 Prozent der Gesamtkosten trage der Bund, das Bezirksamt stelle 25 Prozent als Eigenmittel zur Verfügung. Die Betriebserfahrungen des früheren Pilotprojekts im Klausenerplatzkiez hätten bestätigt, dass dieses Kostendeckungsprinzip durch die Nutzer langfristig funktioniere.

Vom BdSt nach der haushaltrechtlich vorgeschriebenen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gefragt, lieferte der Bezirksstadtrat diesmal eine besonders kuriose Erklärung: Bei den Radboxen handele es sich um Straßeninventar. Damit könne die Aktion als Straßenbau bzw. Straßenunterhaltung deklariert werden, die sich in ihrer Funktion „Infrastruktur des ruhenden Verkehrs“ nicht von Verkehrsschildern, weißen Bemalungen, Parkscheinautomaten, Fahrradbügeln oder



Eine abschließbare Fahrradbox mit sechs Stellplätzen für nur wenige Mieter.

ALTERNATIVE INVESTITION

Für die Investitionskosten hätten alternativ etwa 2.000 für die Allgemeinheit nutzbare Fahrradanlehnbügel aufgestellt werden können.



dem „nackten Asphalt auf einem PKW-Parkplatz“ unterscheiden würde. Damit handele es sich dann nicht mehr um eine eigenständige „staatliche Aufgabe“ nach der Landeshaushaltssordnung, womit die Frage nach einer Wirtschaftlichkeitsberechnung entfiele. Diese wäre dann für die gesamte Straße durchzuführen.

Bei der Errichtung der ersten Fahrradboxen 2021 hatte das Bezirksamt noch behauptet, dass eine Wirtschaftlichkeitsberechnung deshalb nicht sinnvoll durchführbar sei, weil es sich um ein Pilotprojekt handele, für das keine Betriebserfahrungen vorlägen und sich auch so erkennen ließe, dass die Bürger die Fahrradboxen gegen einen „Beitrag in relevanter Höhe“ nicht nutzen würden.

Tatsächlich sieht das Berliner Mobilitätsgesetz vor, dass Fahrradboxen im öffentlichen Raum „ermöglicht werden“ sollen. Nach dem Verständnis des Bundes der Steuerzahler heißt dies aber nicht zwangsläufig, dass diese vom Staat auch bezahlt werden müssen.

Auch die rechnerischen Gesamtkosten von 14.395 Euro pro Fahrradbox hält der BdSt für erstaunlich, da der Hersteller für eine gebrauchsfertig angelieferte Fahrradbox Kosten von brutto gut 5.000 Euro angibt. Aber auch die monatlichen Unterhaltungskosten von 66 Euro für sechs überdachte Fahrradstellplätze erscheinen etwa im Vergleich mit Betriebskostenvorauszahlungen für einen PKW-Stellplatz in einer Tiefgarage keineswegs günstig.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Es besteht ein Gerechtigkeitsproblem, wenn die Allgemeinheit die Baukosten für geschützte Fahrradstellplätze übernimmt, die exklusiv nur von Mietern nutzbar und die lediglich als Erweiterung eines privaten Fahrradkellers anzusehen sind.



Alexander Kraus
kraus@steuerzahler-berlin.de

Buswendeschleife mit Hindernis

Für eine neue Buslinie hat die Stadt Ochsenfurt eine Buswendeschleife mit barrierefreier Haltestelle errichtet. Aber beides konnte zunächst nicht problemlos benutzt werden.

Ochsenfurt (BY). Zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hat die Stadt Ochsenfurt im Landkreis Würzburg in den Jahren 2023/2024 in ihrem Stadtteil Goßmannsdorf in der Nähe des

Bahnhofs eine Buswendeschleife mit barrierefreier Haltestelle errichtet, um auch eine Integration von Menschen mit Behinderungen zu schaffen. Da aber die neuen, von der Allgemeinen Personennahverkehrs GmbH (APG), einem Kommunalunternehmen des Landkreises Würzburg, angeschafften barrierefreien Busse länger sind, konnten diese nicht in einem Zug durch die Wendeschleife fahren. Die neuen Busse hatten einen größeren Flächenbedarf beim Wendekreis.

Die Stadt Ochsenfurt wurde von der APG in diesen Ablauf nicht eingebunden. Die Busse kamen aber auch nicht ungeschoren an einem an der Wendeschleife gelegenen Fahrradunterstellplatz vorbei. Daher war ein ordnungsgemäßes Anfahren durch die eingesetzten Busse mit längeren Fahrzeugen in der Zeit von August bis November 2024 nicht möglich.

Der Erste Bürgermeister der Stadt Ochsenfurt ließ insoweit den Bund der Steuerzahler wissen, dass „aufgrund der noch unveränderten Platzierung der Fahrradunterstände ein ordnungsgemäßes Anfahren durch die eingesetzten Busse mit den längeren Fahrzeugen nicht mehr möglich war. Weil man von der Problematik wusste, war die Umsetzung der beiden Fahrradunterstände Teil des barrierefreien Umbaukonzeptes zur Verbesserung des ÖPNV am Bahnhof Goßmannsdorf. Um baldmöglichst ein Heranfahren der Busse an die barrierefreie Haltestelle zu ermöglichen, wurde die Umsetzung der Fahrradunterstände vorgezogen und so der erforderliche Wendekreis für die Wendeschleife hergestellt“. Für eine dauerhafte Abhilfe sorgte also das Versetzen des Fahrradunterstandes Anfang November 2024. „Das Versetzen des Fahrradunterstellplatzes einschließlich Fundamentierung, Pflasterung der Flächen

sowie Asphaltierung/Pflasterung von Zwischen- und Randflächen im Umfeld des Unterstellhäuschens“ verursachte Kosten in Höhe von 23.747,34 Euro. In diesem Zusammenhang ließ die Stadt Ochsenfurt den BdSt wissen, dass sie sich bemühe, „barrierefreie Haltestellen für eine gelungene Integration von Menschen mit Behinderungen zu schaffen. Dabei scheuen wir keine Hindernisse, Probleme aus dem Weg zu räumen. So ist der Umbau zu einer barrierefreien Bushaltestelle eben auch mit Ausgaben verbunden. Unsere Bürgerinnen und Bürger, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind, sind über diese Umbaumaßnahmen erfreut“.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Auch wenn der Bund der Steuerzahler die Anliegen und Bedürfnisse von Menschen mit Einschränkungen ernst nimmt und die Barrierefreiheit auf keinen Fall infrage stellt, ist nicht wegzudiskutieren, dass das Versetzen eines Fahrradunterstellplatzes zwar Kosten zulasten der Stadt Ochsenfurt verursacht hat, die aber letztlich nicht von ihr zu vertreten sind.



Maria Ritch

maria.ritch@steuerzahler-bayern.de



Selbst nach dem Versetzen des Fahrradunterstellplatzes konnten die großen Busse eine Zeit lang die Buswendeschleife nicht problemlos passieren.



Die Einweihung der Hybridfähre „Welt ahoi!“ wurde noch groß gefeiert. Doch danach konnte das Schiff nur an drei Tagen betrieben werden.

Hybrid-Fähre liegt seit über einem Jahr am Kai

Eigentlich sollte die neue Auto- und Passagierfähre „Welt ahoi!“ das Aushängeschild eines modernen, emissionsarmen Fährverkehrs zwischen den Lübecker Stadtteilen Travemünde und Priwall werden. Doch es kam anders. Seit Übergabe des Neubaus im November 2023 konnte das gut fünf Mio. Euro teure Schiff nicht eingesetzt werden.

Lübeck-Travemünde (SH). Die „Stadtwerke Lübeck Mobil“ betreiben den Fährverkehr über die Trave zwischen den Lübecker Stadtteilen Travemünde und Priwall. Zwei kombinierte Auto- und Passagierfähren sind täglich im Einsatz, eine dritte dient als Reserve.

ALTERNATIVE INVESTITION

Für rund fünf Mio. Euro könnte eine neue Mensa für 500 Schüler errichtet werden.



2020 wurde beschlossen, eine neue Fähre bauen zu lassen, die moderne ökologische Maßstäbe setzen sollte. Man entschied sich für einen Hybridantrieb. Die Stadt Lübeck gewährte einen Zuschuss von fünf Mio. Euro. Die insgesamt für 5,1 Mio. Euro gebaute Fähre wurde am 27.11.2023 in Travemünde übergeben und abgenommen, doch insgesamt konnte das Schiff bislang nur an drei Tagen im Regelbetrieb eingesetzt werden. Es gab eine ganze Reihe von Fehlern und Problemen, die bis heute keinen zuverlässigen Betrieb erlauben. Deshalb wurde die letzte Rate des Kaufpreises in Höhe von fünf Prozent sicherheitshalber einbehalten. Bei Redaktionsschluss stritt man sich noch mit dem Hersteller über die Fertigstellung und Gewährleistungsansprüche.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Für eine neue Fähre, die nicht eingesetzt werden kann, dürfen die Steuerzahler kein Geld bezahlen!



Rainer Kersten
schleswig-holstein@steuerzahler.de



Foto: Moritz Venner

4,9 Mio. Euro für viel freie Fläche: Das Fuldaer Parkhaus „Freibad Rosenau“ ist im Schnitt nur zu etwas mehr als einem Drittel ausgelastet.

Neues Parkhaus beschert den Fuldaer Steuerzahlern keine rosigen Zeiten

Pünktlich zur Landesgartenschau 2023 hat die Stadt Fulda 4,9 Mio. Euro in ein zusätzliches Parkhaus investiert, nicht einmal 100 Meter Luftlinie neben einem bereits bestehenden. Die Auslastung ist seitdem überschaubar.

Fulda (HE). Die osthessische Stadt Fulda eröffnete Ende April 2023 direkt neben der gleichnamigen Badeanstalt das Parkhaus „Freibad Rosenau“. Nach ihrer Darstellung soll es vorrangig die jahrelangen Parkplatzprobleme im Umfeld des Schwimmbads beseitigen. Gleichzeitig sollte es nach Aussage des Magistrats aber auch ein „wichtiger Baustein“ für die Landesgartenschau 2023 und den Hessentag 2026 sein. Bauträger und Betreiber ist der städtische „Eigenbetrieb Parkstätten, Energie und Wasser Fulda“.

Ursprünglich war eine eingeschossige Variante mit zwei Parkebenen vorgesehen. Im Zuge der Planung wurde das ganze jedoch auf zwei Geschosse mit drei Parkebenen erweitert. Die Mehrkosten dafür betrugen 1,55 Mio. Euro, am Ende lagen die Gesamtkosten der Baumaßnahme bei 4,6 Mio. Euro. Für diese Summe wurden 210 zu-

sätzliche Parkhaus-Stellplätze geschaffen. Zusammen mit den 74 bereits vorher auf einer Außenfläche vor dem neuen Parkhaus vorhandenen Parkplätzen beträgt die Zahl der Stellplätze nun also 284. Für den Neubau musste zudem eine Fahrradabstellfläche verlagert werden. Die neue, moderne Radabstellanlage kostete weitere 321.047 Euro, wovon 236.700 Euro über das Förderprogramm „Verkehrsinfrastrukturförderung in Hessen“ finanziert wurden.

Ob die Stadt wohl auch so viel Geld für neue Parkplätze in die Hand genommen hätte, wenn keine Großereignisse vor der Tür gestanden hätten? Schließlich existierte auf der gegenüberliegenden Straßenseite bereits das Parkhaus „Rosengarten“ mit 665 Stellplätzen, nicht einmal 100 Meter Luftlinie entfernt. Das neue Parkhaus wurde rechtzeitig, einen Tag vor Beginn der Landesgartenschau, eröffnet. Und so zählte die Stadt von Ende April bis Ende Dezember 2023 – also inklusive der Zeit der Landesgartenschau – immerhin 27.878 Parkvorgänge (ca. 112 pro Tag) und spricht – mathematisch nicht ganz korrekt – von einer Auslastung von ca. 50 Prozent. Im Jahr 2024 waren es dann in zwölf Monaten 36.160 Parkvorgän-

ge, also rund 99 pro Tag. Bei insgesamt 284 Stellplätzen war das Parkhaus „Freibad Rosenau“ also im Schnitt gerade einmal zu etwas mehr als einem Drittel belegt – kein überzeugender Wert, zumal der Großteil der Parkvorgänge 25.585 Kurzparken waren, die ihren Stellplatz natürlich nicht den ganzen Tag belegt haben.

Es liegt in der Natur der Sache, dass die Auslastung an Spitzentagen der Freibadsaison deutlich höher liegen dürfte. Das heißt aber im Umkehrschluss, dass die Auslastung an „normalen“ Tagen noch erheblich niedriger als die durchschnittlichen 99 Parkvorgänge pro Tag wäre. So konnte der Bund der Steuerzahler bei mehreren Besuchen im Sommer und Herbst nur wenige Autos zählen, die restliche Fläche stand leer.

Die Stadt Fulda geht davon aus, dass in Zukunft die Nutzung des Parkhauses durch größere Bauprojekte im Umfeld noch stei-

gen wird. Aus Sicht der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler kann man nur hoffen, dass diese Rechnung aufgeht, denn Fulda wird nicht mehr allzu oft Großereignisse wie die Landesgartenschau oder den Hessentag ausrichten können.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Angesichts der schlechten Auslastung stellt sich die Frage, ob die Investition für das neue Parkhaus „Freibad Rosenau“ in Höhe von 4,9 Mio. Euro wirklich nachhaltig war. Mit den bisherigen Bestandsplätzen sowie dem gegenüberliegenden Parkhaus „Rosengarten“ hätte der Bedarf an Parkplätzen wohl die meiste Zeit des Jahres gedeckt werden können.



Jochen Kilp

kilp@steuerzahler-hessen.de

Zwölf Jahre Planung für weniger als sechs Kilometer

Seit nunmehr zwölf Jahren plant der Landkreis Cloppenburg die Sanierung und Verbreiterung der K300 zwischen zwei Ortsteilen. Immer wieder mussten Anliegerversammlungen veranstaltet, Umplanungen vorgenommen und Untersuchungen durchgeführt werden. Dadurch haben sich die Kosten auf bisher 9,5 Mio. Euro schon mehr als verfünfacht. Und noch immer steht nicht fest, wann die Bagger rollen können.

Landkreis Cloppenburg (NI). Bei einer Bestandsaufnahme zum Zustand der Kreisstraßen im Landkreis Cloppenburg stellte sich im Jahr 2010 heraus, dass sich ein Großteil der Straßen in einem schlechten Zustand befindet und zu eng ist. Seitdem arbeitet der Landkreis mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr an der dringend benötigten

Verbreiterung und Sanierung zahlreicher Kreisstraßen. Auch der rund 5,8 Kilometer lange Abschnitt der K300 zwischen den Friesoyther Ortsteilen Augustendorf und Neumarkhausen rückte dabei in den Blickpunkt.

Im August 2013 beschloss der Kreistag, diesen Abschnitt auszubauen. Dabei sollten sowohl die Kreisstraße als auch der daneben liegende Radweg saniert und etwas verbreitert werden. Bis zum Jahr 2016 konnten die Pläne so weit konkretisiert werden, dass der Landkreis davon ausging, die Baumaßnahmen im Jahr 2017 umsetzen zu können. Die voraussichtlichen Baukosten wurden seinerzeit auf ca. 1,79 Mio. Euro beziffert.

Um das Projekt schnell und kostengünstig realisieren zu können, wollte der Landkreis – wie bei den übrigen Strecken seines Kreisstraßensanierungsprogramms auch –

auf die Durchführung eines aufwendigen Planfeststellungsverfahrens verzichten.

Das ist zulässig, wenn mit allen von dem Ausbau betroffenen Anliegern und Grundstückseigentümern Einigkeit hergestellt werden kann und keine anderweitigen Belege, etwa der Umwelt- und Naturschutz, entgegenstehen. Dabei stieß der Landkreis allerdings an seine Grenzen.

In den Jahren 2016 bis 2018 veranstaltete der Landkreis mehrere Anliegerversammlungen, griff die dort vorgebrachten Bedenken immer wieder auf und nahm entsprechende Umplanungen vor – vergebens. Obwohl er sich offenbar größte Mühe gab, auf sämtliche Bedenken der Anlieger einzugehen, gelang es dem Landkreis am Ende doch nicht, alle betroffenen Grundstücksbesitzer zum Verkauf zu bewegen. Zusätzlich stellte sich im April 2019 heraus, dass wegen der beabsichtigten Abholzung von Baumreihen und geschützten Wallhecken, die den Abschnitt der K300 säumen und als Lebensraum für Brutvögel und Fledermäuse dienen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen war. Dem Landkreis wurde endgültig klar, dass er um die Durchführung eines aufwendigen Planfeststellungverfahrens nicht mehr herumkommt.

Bei den Vorbereitungen für dieses Verfahren kamen zahlreiche weitreichende Prüf- und Planungsaufgaben auf den Landkreis zu. Insbesondere der vorgeschriebene Vergleich mehrerer Ausbauvarianten hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Umwelt, Verkehr, Wirtschaftlichkeit sowie Land- und Forstwirtschaft beanspruchte viel Zeit.

Mitte Juni 2025 teilte der Landkreis dem Bund der Steuerzahler mit, dass das Planfeststellungsverfahren noch immer nicht eingeleitet werden konnte. Weil auch das Verfahren selbst noch einmal mindestens ein Jahr in Anspruch nehmen werde, sei mit Erteilung der Baugenehmigung erst Mitte 2026 zu rechnen. Die Baumaßnah-

men an der K300 könnten dann frühestens im Jahr 2027 beginnen. Sicher ist das jedoch nicht – schließlich können sich während des Planfeststellungsverfahrens noch weitere Verzögerungen ergeben.

Was hingegen bereits feststeht: Die Vielzahl an Verzögerungen, Planänderungen und Untersuchungen haben die geschätzten Kosten auf rund 9,5 Mio. Euro explodieren lassen! Das ist bereits mehr als das Fünffache dessen, was einst veranschlagt worden war.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Es kann nicht sein, dass die Sanierung und Verbreiterung eines Straßenabschnitts so viel Zeit und Geld in Anspruch nehmen. Es braucht daher dringend Reformen bei den Planungs- und Genehmigungsverfahren, damit Infrastrukturmaßnahmen schneller und kostengünstiger realisiert werden können – z.B. eine generelle Entbindung von der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für die Sanierung oder den Ausbau von Bestandsstraßen.



Nico Steinert

steinert@steuerzahler-nub.de



Foto: Nico Steinert

Der Bedarf zur Verbreiterung der Kreisstraße und des anliegenden Radwegs ist unbestritten. Mehrfache Anpassungen in der Planungsphase machten einer schnellen Realisierung dieses Vorhabens aber einen Strich durch die Rechnung und ließen die Kosten in die Höhe klettern.



Foto: Michaela Skott

Großbaustelle „Haff-Kreisel“ in Ueckermünde. Hier wird gebaut, obwohl das ursprünglich geplante Hotel nicht entstehen wird.

Kreisverkehr für Phantom-Hotel

Für ein geplantes neues Hotel wollte die Stadt Ueckermünde auch gleich noch einen Kreisverkehr errichten. Das Hotel wird nicht kommen – der Kreisverkehr wird für rund 1,3 Mio. Euro dennoch gebaut.

Ueckermünde (MV). Große Pläne hatte man im Jahr 2021 in der Stadt Ueckermünde am Stettiner Haff. Ein Investor wollte gleich neben dem „Haffbad“ und der „Lagunenstadt“ am Strand ein Hotelresort bauen. Zunächst war von 500 Betten die Rede, später sprach man von 300 und irgendwann wurde gar nicht mehr davon gesprochen. Das Hotel am Strand war schon vor seinem Bau Geschichte, denn eine Bürgerinitiative hatte schon im Jahr 2021 recherchiert, dass die Investoren, die in der Stadt große Hoffnungen verbreitet hatten, bereits an anderer Stelle mit ähnlichen Vorhaben gescheitert waren.

Von dem ambitionierten Vorhaben ist nur der öffentlich geförderte Verkehrskreisel übriggeblieben, der laut Bebauungsplan dazu dienen sollte, den durch das Hotel entstehenden Verkehr zu regulieren. Obwohl das Hotel nun nicht gebaut wird, entsteht am Ende der Haffstraße jetzt für rund 1,3 Mio. Euro dennoch ein Kreisverkehr. Rund 100.000 Euro muss die Stadt selbst tragen. Die großzügigen Fördermittel für das Projekt brachte der Chef der Staatskanzlei bei einer feierlichen Übergabe persönlich in

Ueckermünde vorbei. Auch er hält trotz Kritik von Bürgerinnen und Bürgern und dem Bund der Steuerzahler an dem Vorhaben fest, denn auch aus Sicht des Bürgermeisters und der Landespolitik gewinnt die Stadt durch den Kreisel.

Allerdings zeigt ein im Zusammenhang mit der Hotelplanung erstelltes Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2024, dass bei einer gleichbleibenden Verkehrslage kein unmittelbarer Handlungsbedarf für eine bauliche Veränderung besteht. Und obwohl sich an dieser Stelle seit mehreren Jahren keine Unfälle ereignet haben, verweist der Bürgermeister auf angeblich „gefährliche“ Situationen sowie auf eine fehlende „Wendemöglichkeit“ in diesem Bereich.

Inzwischen schreiten die Bauarbeiten am Kreisel zügig voran – und die Politik ignoriert damit die zahlreichen Bürgerinnen und Bürger, die dieses Vorhaben ablehnen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Wir haben das Gesamtprojekt – Hotel und Kreisel – von Anfang an kritisch gesehen. Ein Hotel wird hier auf absehbare Zeit nicht entstehen. Dass der Kreisel dennoch gebaut wird, ist Verschwendungen.



Michaela Skott
presse@steuerzahler-mv.de

Nach weniger als einem Jahr ist die Fahrradstraße schon wieder Geschichte

Im Mai 2024 hieß es in der Maria-Viktoria-Straße in Baden-Baden Zweirad statt Vierrad, aber bereits elf Monate später: Kommando zurück! Mit insgesamt rund 115.000 Euro Kosten muss man das Projekt als teuren Fehler bezeichnen, gerade auch angesichts der angespannten Haushaltssituation Baden-Badens.

Baden-Baden (BW). „Die Fahrradstraße wurde eingerichtet, um den Radverkehr als Alternative zum Auto zu fördern und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität für die Anwohner zu verbessern“, so heißt es auf Anfrage des Bundes der Steuerzahler Baden-Württemberg aus dem Baden-Badener Rathaus. Gestartet war das Verkehrsprojekt in der 60.000-Einwohner-Stadt im Mai 2024, verbunden mit größeren straßentechnischen Umbauarbeiten.

„Die ursprüngliche Einrichtung der Fahrradstraße erfolgte auf Basis der damals geltenden verkehrsplanerischen Anforderungen und unter Berücksichtigung der städtebaulichen Rahmenbedingungen“, heißt es zu den Baumaßnahmen seitens der Stadtverwaltung. So wurden Markierungen auf der Fahrbahn aufgebracht sowie die entsprechende Beschilderung umgesetzt. Die Straßennutzung für Autos war nur noch für Anlieger erlaubt und nur in eine Richtung. Zudem war laut Verwaltung eine bauliche Anpassung erforderlich, um den verpflichtenden „sogenannten Dooringstreifen zu schaffen, einen Sicherheitsraum zwischen parkenden Fahrzeugen und dem Radverkehr, der das Risiko von Unfällen beim Öffnen von Autotüren verringern soll“. Laut Rathaus fielen für die Umbaumassnahmen Kosten in Höhe von 110.000 Euro an, für die komplett die Stadtverwaltung Baden-Baden aufkam.

Nicht einmal ein Jahr später kam dann plötzlich die überraschende Nachricht: Das Projekt Fahrradstraße wird bereits im April 2025 beendet, die Maria-Viktoria-Straße wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückgebaut – sprich in eine 30er-Zone, die auch wieder von Autos in beide Richtungen befahren werden darf. Zu den Gründen hieß es von der Verwaltung: „Die Entscheidung, die Straße zurückzubauen, basiert auf den Erfahrungswerten des Gemeindevollzugsdiensts sowie zahlreichen Rückmeldungen von Anwohnern und Bürgern. Einerseits finden regelmäßige Kontrollen statt, andererseits wurde auf verschiedenen Ebenen über die Fahrradstraße, deren Nutzungsmöglichkeiten usw. informiert und aufgeklärt, leider allerdings ohne den erhofften Erfolg und die gewünschte Auswirkung auf das Nutzungsverhalten.“ Demnach kam es immer wieder zu gefährlichen Situationen mit in der Fahrradstraße unerlaubt fahrenden Autos. Zudem wurde die umgebauten Straße von den Radlern schlichtweg kaum angenommen.

Auf BdSt-Nachfrage, ob im Vorfeld der Einrichtung der Fahrradstraße evaluiert wurde, wie viele Radfahrer an dieser Stelle regelmäßig unterwegs sind, schreibt die Stadt: „Es wurden keine gesonderten Zählungen vor oder nach der Einrichtung der Fahrradstraße durchgeführt“. Ohne dieses Versäumnis hätte man allerdings schon vor Projektbeginn erkennen können, dass der Umbau zur Fahrradstraße an dieser Stelle nicht sinnvoll ist. Damit hätte man in Baden-Baden nicht nur 110.000 Euro für die Umgestaltung sparen können, sondern auch die Kosten für den Rückbau von weiteren 5.000 Euro.

Aber nicht nur das. Die unnötig aufgewendeten 115.000 Euro erscheinen auch deshalb besonders fragwürdig, wenn man die angespannte finanzielle Situation der

Stadt berücksichtigt. So gilt in Baden-Baden seit Herbst 2024 wegen des hohen Schuldenberges eine Haushaltssperre. Ende April 2025 genehmigte der Gemeinderat nach wochenlanger hitziger Diskussion den von der Verwaltung vorgelegten Nachtragshaushalt, der vom Regierungspräsidium Karlsruhe anschließend lediglich unter Auflagen genehmigt wurde. Besonders die Gemeinderatsfraktion der Freien Bürger für Baden-Baden (FBB) hatte während der Diskussionen um den Haushalt wiederholt ein Ende der wahnsinnigen Geldausgeberei gefordert. Wahrscheinlich hatte die Fraktion dabei auch das gescheiterte Projekt Fahrradstraße im Kopf.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Angesichts der angespannten Haushaltsslage der Stadt Baden-Baden sollte man sich auf diejenigen Projekte konzentrieren, die notwendig sind. Eine Fahrradstraße, für die es keinen Bedarf gibt, gehört nicht dazu.



Daniel Bilaniuk
presse@steuerzahler-bw.de



Foto: Daniel Bilaniuk

Hielt kein Jahr als Fahrradstraße durch: die Maria-Viktoria-Straße in Baden-Baden.

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

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



Bundestagsbüros: Aus 3 mach 4

XXL-Kosten trotz
Wahlrechtsreform



Der Erweiterungsbau des Marie-Elisabeth-Lüders-Hauses mit 300 Büros und Kosten von 430 Mio. Euro. Doch sind die vielen zusätzlichen Büros für den Bundestag wirklich nötig?

Obwohl der Bundestag auf 630 Abgeordnete geschrumpft ist, bleibt es bei XXL-Kosten. Anstatt die überzählichen Bürokapazitäten klug zu managen, dürfen sich die Abgeordneten kräftig ausbreiten. Auf diese Weise werden Ressourcen und Steuergeld verschwendet.

Bund. Dank einer Wahlrechtsreform ist im Februar 2025 ein kleinerer Bundestag gewählt worden. Statt zuletzt 733 Abgeordnete umfasst er aktuell 630. Politisch war der Druck über Jahre hinweg gewachsen, das immer größer werdende Parlament zu verkleinern – auch um Kosten zu sparen. Nun ist aus dem XXL-Bundestag ein XL-Bundestag geworden. Doch wie vom Bund der Steuerzahler befürchtet, bleibt ein Einspareffekt aus. 2023 stieg der Etat des Bundestags erstmals auf mehr als eine Mrd. Euro an, 2025 soll er – trotz Wahlrechtsreform – mehr als 1,2 Mrd. Euro umfassen – und das auch jeweils in den kommenden Jahren!

Was ist der Grund dafür? Die Bundestagsverwaltung und der Parlamentsbetrieb wurden in den vergangenen zehn Jahren enorm ausgeweitet. Inzwischen werden sage und schreibe 32 verschiedene Liegenschaften im Herzen Berlins mit insgesamt rund 6.300 Büros genutzt. Wenn Ende 2025 der Erweiterungsbau des Marie-Elisabeth-Lüders-Hauses den Betrieb aufnimmt, werden es noch einmal 300 Büros mehr sein.

Nach unserer Schätzung benötigt das geschrumpfte Parlament mehr als 500 Büros nicht mehr, denn weniger Abgeordnete heißt auch weniger Abgeordnetenmitarbeiter und weniger Fraktionsbeschäftigte, da im neuen Bundestag nur noch fünf Fraktionen vertreten sind. Vergleichen wir: Die Erweiterung des Marie-Elisabeth-Lüders-Hauses um einen Anbau mit 300 neuen Büros für 430 Mio. Euro ist rechnerisch entbehrlich – ebenso der 70 Mio. Euro teure Neubau des „Luisenblocks West“ mit 400 Büros, der erst 2022 bezogen wurde.

mögl. Einsparung bei 500
Bundestagsabgeordneten:
rund 200 Mio. €

Zugleich versuchen die Bundesministerien im unmittelbaren Bundestagsumfeld, ihr vergrößertes Beamtenheer mit zusätzlichen Büroflächen zu versorgen. So erweitert das Kanzleramt derzeit seinen Dienstsitz für mehr als 800 Mio. Euro um weitere 400 Büros, der Bundespräsident lässt sich gerade nebenan einen 205 Mio. Euro teuren Interimssitz mit 180 Büros bauen und auch das neue Digitalministerium ist zunächst einmal nur behelfsmäßig in der Mitte Berlins untergekommen.

Was auf den ersten Blick vielleicht wie ein kooperatives Liegenschafts-Management aussehen könnte, um den strapazierten Bundeshaushalt zu entlasten, entpuppt sich in der Praxis jedoch als Egoismus-Wirtschaft, denn die obersten Staatsbehörden – Bundestag, Kanzleramt, Ministerien und Präsidialamt – arbeiten trotz Steinwurfentfernung nicht zusammen. Stattdessen hat der Bundestag beschlossen, dass sich die Abgeordneten nun kräftig ausbreiten dürfen.

fen, denn: „Mit der neuen Legislaturperiode wird es möglich sein, das bereits zuvor beschlossene Konzept umzusetzen, welches es ermöglicht, dass jeder Abgeordnete 4 statt 3 Büoräume erhält“, so die Bundestagsverwaltung auf Nachfrage des Bundes der Steuerzahler im Nachgang der Bundestagswahl im Februar dieses Jahres. So wird jegliches Sparpotenzial, gerade beim teuren Liegenschafts-Konglomerat, zunicht gemacht. Und der Bundestag bleibt weiterhin unverhältnismäßig teuer.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Der BdSt bekräftigt seine Forderung, den Bundestag auf 500 Mandate zu verkleinern! Für eine sparsame und effektive Parlamentsarbeit ist diese Größe völlig ausreichend. Auch die Kosten des Parlamentsbetriebs könnten so wieder unter die Milliarden-Marke gedrückt werden, da der Verwaltungsapparat und das Liegenschafts-Konglomerat spürbar verkleinert werden können. Da CDU/CSU und SPD sowieso eine weitere Wahlrechtsreform vereinbart haben, gehören unsere Fakten und Argumente mit auf den Tisch!



Sebastian Panknin
s.panknin@steuerzahler.de

Teure Bleibe für Ministerialbeamte

Die Mietzahlungen einiger Ministerien werden immer mehr zum Millionengrab. Im Jahr 2025 müssen für die Unterbringung der Ministerialbeamten in angemieteten Büros rund 3,1 Mio. Euro aufgebracht werden. Allein für das Wirtschaftsministerium sind seit 2001 bereits über 20 Mio. Euro Mietzahlungen aufgelaufen. Die Landesziele zur Reduzierung der Mietobjekte und Flächen und damit auch der üppigen Zahlungen werden schon seit Jahren nicht umgesetzt.

Magdeburg (ST). Die strategische Zielrichtung des Ministeriums der Finanzen zur Unterbringung von Landesbehörden in seinem Schreiben an den Steuerzahlerbund vom April 2025 liest sich hoffnungsvoll und vielversprechend: „Ansatzpunkt ist zum einen die Reduzierung von Unterbringungen in angemieteten Objekten – insbesondere in den Oberzentren Sachsen-Anhalts. Zum anderen liegt der Fokus auf der Reduzierung der gemeldeten Flächenbedarfe.“ Die



Das City Carré (Wirtschaftsministerium) in Magdeburg: Statt Flächen und Mietzahlungen zu reduzieren, wird immer mehr angemietet.

derzeitige Praxis steht allerdings zu diesen Aussagen teilweise in einem eklatanten Widerspruch.

Um Ministerialbeamte unterzubringen, nutzen in der Landeshauptstadt drei Ministerien im großen Stil Anmietungen. Allein im Jahr 2025 betrug der Mietpreis für die Anmietungen des Ministeriums für Wirtschaft, Tourismus, Landwirtschaft und Forsten (Wirtschaftsministerium), des Ministeriums für Wissenschaft, Energie, Klimaschutz und Umwelt (Umweltministerium) sowie des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales (Digitalministerium) zusammen rund 3,1 Mio. Euro.

Insbesondere das Wirtschaftsministerium residiert dauerhaft zur Miete. Für die Unterbringung des Wirtschaftsministeriums und dessen Vorgänger wurden im City Carré seit Mietbeginn im Jahr 2001 bis 2025 rund 20,7 Mio. Euro Miete gezahlt – ohne die Anmietung von Stellplätzen. Insbesondere nach Landtagswahlen gab es darüber hinaus immer wieder in verschiedenen Objekten weitere Anmietungen. Eine Flächen-

reduzierung am Hauptsitz hat seit 2001 nicht stattgefunden, im Gegenteil: Seit 2021 sind noch einmal ca. 300 Quadratmeter zusätzlich angemietet worden.

Auch für das Umweltministerium und seine Vorgänger sind in der Leipziger Straße 58 seit Mietbeginn 2012 bis 2025 rund 18,3 Mio. Euro Mietzahlungen – ohne Stellplatzmieten – aufgelaufen. Auch hier ist die Belastung für die Steuerzahler erheblich gestiegen: 2015 waren noch rund 1,3 Mio. Euro jährliche Kaltmiete fällig, 2025 sind es bereits mehr als 1,6 Mio. Euro.

Nach der letzten Landtagswahl ist neu dazugekommen die Anmietung von zusätzlichen Büroräumen für das Digitalministerium im sogenannten Elbe-Office. Dort werden bis Ende 2025 Mietzahlungen von mehr als 1,3 Mio. Euro entstehen. Vollkommen unverständlich ist, warum überhaupt neue Flächen für das um den Digitalbereich erweiterte Infrastrukturministerium – vorher Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr – angemietet werden mussten. Die gute Lage an der Elbe hat ihren Preis.

Dort werden für etwas mehr als 2.000 Quadratmeter Mietfläche 2025 rund 406.000 Euro Jahresmiete fällig, wobei sich die Gesamtsumme aus einer Investitionsmiete und der Kaltmiete zusammensetzt.

Addiert man die Mietzahlungen in den genannten Objekten seit jeweiligem Mietbeginn, so ergibt sich bis 2025 die enorm hohe Gesamtsumme von rund 40 Mio. Euro – aus Steuergeld gezahlte Mieten! Dabei sollte die vorhandene Infrastruktur an landeseigenen Gebäuden grundsätzlich ausreichen, um den Flächenbedarf gerade der Ministerien zu decken. Zwar wäre es noch hinzunehmen, wenn über einen kurzen überschaubaren Zeitraum – z.B. wegen der notwendigen Ertüchtigung einer landeseigenen Liegenschaft oder Sicherheitsmaßnahmen – zeitweilig Mietobjekte genutzt werden. Die Praxis der drei Ministerien zeigt jedoch das Gegenteil.

Dabei verspricht die Landesregierung schon seit Jahren, dass die „Nutzung der verfügbaren landeseigenen Liegenschaften“ sowie „die Herrichtung landeseigener Flächen zur Unterbringung der Nutzer“ im Vordergrund stehe – so z.B. in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage im Jahr 2017.

Auch notwendige Flächenreduzierungen infolge der in den vergangenen Jahren zunehmenden flexiblen Arbeitsbedingungen sind nicht erkennbar. Das Finanzministerium gibt dafür in einem Schreiben an den Steuerzahlerbund vom April 2025 auch eine Erklärung: „Im Rahmen der zentralisierten Prüfung der Bedarfsanmeldungen bei sämtlichen Unterbringungsvorhaben ist es möglich, Flächenbedarfe durch interne Umverteilungen oder Nachverdichtungen vermehrt innerhalb landeseigener Immobilien abzudecken. Infolge dieser Maßnahmen konnten zusätzliche Anmietungen vermieden und somit potentiell erhebliche Mehrausgaben für den Landshaushalt unterbunden werden.“ Hier liegt auch aus Sicht des Steuerzahlerbundes der sprichwörtliche

ALTERNATIVE INVESTITION

Allein für die jährlichen Mietzahlungen der drei Ministerien in Höhe von rund 3,1 Mio. Euro könnten zwei Jahre lang die Landeszuschüsse für Schulfahrten finanziert werden.



Hase im Pfeffer. Es konnte nicht reduziert, sondern nur Mehrbedarf vermieden werden.

Was in der übrigen Landesverwaltung im Einzelfall gelingt, wurde bei den Ministerien nicht ansatzweise erreicht. Die Hauptursache dürfte der erhebliche Stellenaufwuchs in den Ministerien sein – allein zwischen 2013 und 2025 sind über 530 neue Stellen hinzugekommen. Es bleibt zu hoffen, dass der verhängte Einstellungsstopp diese Entwicklung zumindest teilweise bremsen kann.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Schon seit Jahren scheitern grundsätzlich richtige Unterbringungskonzepte an der unzureichenden Umsetzung. Gerade bei Ministerien ist dies besonders schwierig. Aus Steuerzahlersicht stehen langfristige Mietzahlungen im Widerspruch zu einer wirtschaftlichen, nachhaltigen oder zukunftsfähigen Flächennutzung. Durch teure Anmietungen wurde inzwischen ein Millionengrab ausgehoben – zulasten der Steuerzahler.



Ralf Seibicke
seibicke@steuerzahler-sachsen-anhalt.de

Im Auftrag Hessens, auf Kosten der Steuerzahler

Hessen hat insgesamt 19 Landesbeauftragte als Ansprechpartner und Bindeglied für bestimmte Themen berufen. Im Vergleich mit anderen Bundesländern ist das Luxus, zumal nicht alle Posten unumstritten sind. Teilweise wurden teure Doppelstrukturen geschaffen, Zuständigkeiten ignoriert und mitunter besteht der Verdacht auf Parteibuchwirtschaft.

Hessen. Trotz eines großen Regierungsapparats mit Ministerpräsident, elf Ministerinnen und Ministern sowie 16 Staatssekretärinnen und Staatssekretären hat das Land Hessen Stand Juni 2025 zusätzlich 19 Persönlichkeiten mit besonderen Aufgaben und Themen betraut. Die sogenannten Landesbeauftragten sind zwar oft einem Fachministerium zugeordnet, meist aber nicht in deren Verwaltungsstruktur integriert. Manche sind hauptamtlich als Beamte tätig, andere außertariflich angestellt, einige ehrenamtlich für eine Aufwandsentschädigung aktiv. Einige wenige Beauftragte erhalten keinerlei Vergütung, sondern sie üben ihren

Posten in Personalunion mit ihrem Hauptjob beim Land aus oder bekommen nur Reisekosten bzw. Auslagen erstattet. Auch bei Büros, Ausstattung und Personal der Beauftragten gibt es große Unterschiede: Manche sind als „Einzelkämpfer“ unterwegs, andere haben einen eigenen Apparat. Der Arbeit der Landesbeauftragten sind 36 Personen direkt oder anteilig zugeordnet.

Grundsätzlich sollen die Landesbeauftragten als Bindeglied zwischen Politik, Verwaltung und Gesellschaft dienen und Ansprechpartner für die Bedürfnisse bestimmter gesellschaftlicher Gruppen und Institutionen sein. Darunter fallen unbestritten wichtige Posten wie der Antisemitismusbeauftragte, die Tierschutzbeauftragte oder die Opferbeauftragte. Außerdem gibt es Ansprechpartner für spezifisch hessische Themen: Eine Fluglärmbeauftragte, einen Sonderbeauftragten für den Finanzplatz Frankfurt oder einen Beauftragten für den Versicherungsbereich.

Und dann sind da noch Stellen, die bei genauerem Hinschauen Fragen aufwerfen.

Die Hessische Staatskanzlei in Wiesbaden ist der in einem ehemaligen Grand Hotel angesiedelte Amtssitz des Hessischen Ministerpräsidenten. Die insgesamt 19 Beauftragten seiner Landesregierung sind auf verschiedene Ministerien verteilt.



Foto: Moritz Vennet

Beispielsweise hat Hessen seit August 2024 einen Beauftragten für ländliche Räume, angedockt an das Wirtschaftsministerium. Dieser Posten existierte in dieser Form in der Vergangenheit nicht. Nun fallen Personalkosten für eine E-16-Stelle an, das entspricht je nach Entwicklungsstufe ca. 6.100 bis 8.300 Euro im Monat. Darüber hinaus erhält der Beauftragte laut Landesregierung „eine übliche Ausstattung an Sachmitteln“, näher bezeichnet wird dies jedoch nicht. Seine offizielle Aufgabe ist es, „lebensnahe und lösungsorientierte Ideen“ für die ländlichen Räume zu entwickeln und „die Lebensverhältnisse in diesen Regionen weiter zu stärken“. Allerdings ist für Angelegenheiten des ländlichen Raums laut offiziellem Beschluss des Kabinetts nicht das Wirtschaftsministerium, sondern das vom anderen Koalitionspartner geführte Landwirtschaftsministerium zuständig. Der Beauftragte für ländliche Räume im Wirtschaftsressort handelt also ohne rechtliche Kompetenz für diese Angelegenheiten. Insofern ist sein Gestaltungsrahmen beschränkt.

Gibt es also andere Motive für seine Berufung? Betrachtet man seinen Lebenslauf, dann fällt auf: Im Januar 2024 ist er aus dem Hessischen Landtag ausgeschieden, nachdem er sein Direktmandat verloren hatte. Sieben Monate später wurde er als Beauftragter in das Ministerium seines Parteifreunds berufen. Wurde hier eine neue Stelle in der höchsten Entgeltgruppe geschaffen, um einen dem Minister politisch nahestehenden, abgewählten Mandatsträger zu versorgen?

Doppelstrukturen gibt es auch im Fall des seit November 2024 amtierenden Start-up-Beauftragten, der offiziell im Digitalministerium angesiedelt ist. Gleichzeitig findet sich auch im Organigramm des Wirtschaftsministeriums ein Referat für „Start-Ups, Kultur- und Kreativwirtschaft“. Die beiden Häuser werden von unterschiedlichen Koalitionsparteien geführt. Sieht so eine effiziente, ar-

beitsteilige Aufstellung der Landesregierung aus – oder existieren diese Doppelstrukturen, damit beide Koalitionspartner das Trendthema Start-ups für sich in Anspruch nehmen können? Immerhin: Der Start-up-Beauftragte erhält laut Landesregierung „nur“ eine Aufwandsentschädigung in Höhe von 2.000 Euro brutto monatlich sowie Reisekosten und „übliche Arbeitsmittel“.

Zweifelhaft ist auch die Doppelstruktur im Bereich Kinder: Hier gibt es einerseits die im Sozialministerium angesiedelte Beauftragte für Förderung und Beteiligung von Kindern und Jugendlichen, andererseits den ans Familienministerium angedockten Kinderschutzbeauftragten. Selbstredend haben die beiden Ministerien unterschiedliche Parteifarben. Hier zeigen sich wieder die negativen Konsequenzen der ohnehin fragwürdigen Aufsplittung des Sozialbereichs auf zwei Häuser, die der Bund der Steuerzahler schon bei der Regierungsbildung scharf kritisiert hatte.

Die erstgenannte Beauftragte ist mit einem außertariflichen Vertrag ausgestattet. Über die Höhe ihrer Vergütung wird Stillschweigen gewahrt. Sie verfügt über 245.000 Euro an Förder- sowie 10.000 Euro an Sachmitteln. Der Hessische Kinderschutzbeauftragte hingegen ist nicht beim Land angestellt, sondern zugleich Landtagsabgeordneter. Hätte nicht auch eine Person für das Thema Kinder ausgereicht?

Wie dick Hessen mit seinem Beauftragtenwesen auftritt, zeigt ein Vergleich mit anderen Regierungen: So kommt das deutlich größere Nordrhein-Westfalen mit zwölf, Bayern mit acht und Thüringen mit vier Beauftragten aus. Auf Bundesebene haben Union und SPD in ihrem Koalitionsvertrag angekündigt, „das ausgeuferte Beauftragtenwesen des Bundes [...] um rund 50 Prozent“ reduzieren zu wollen. Und was machte das Kabinett in Berlin? Es schaffte tatsächlich 25 Beauftragte ab – zwar nicht die Hälfte, aber immerhin.

Beauftragte können eine wichtige Schnittstelle zwischen Regierung und Betroffenen sein. In Hessen drängen sich jedoch einige Fragen auf: Ist es wirklich notwendig, für so viele Einzelfragen einen eigenen Beauftragten zu benennen? Würden nicht die zuständigen Abteilungen und Stabsstellen der Ministerien ausreichen? Sind kostspielige Doppelstrukturen

und Versorgungsposten gerechtfertigt? So entsteht jedenfalls kaum der Eindruck von Entbürokratisierung oder Haushaltskonsolidierung – vielmehr von unnötigem Luxus. Im Bund hat der Einspar-Appell des BdSt schon funktioniert. Daran sollte sich Hessen ein Beispiel nehmen. Motto: Prüfen! Prioritäten setzen.



Moritz Venner

venner@steuerzahler-hessen.de

Von wegen Digitalisierung: Im Bundestag fährt man weiter zweigleisig

Mit einem digitalen Aufbruch wollte die Ampelkoalition auch in der Verwaltung des Deutschen Bundestags mehr Fortschritt wagen. Stattdessen wurde in der 20. Wahlperiode eine Menge Papier bedruckt: Rund 85,7 Mio. Blatt Papier – vieles davon für Drucksachen, die es zusätzlich in einer komfortablen Onlineversion gibt.

Bund. Es klang so schön fortschrittlich im Vertrag der Ampelkoalition: „Wir bringen eine umfassende Digitalisierung der Verwal-

tung voran.“ Doch statt mit dem „umfassenden digitalen Aufbruch“ bei sich selbst in der Bundestagsverwaltung anzufangen, wurde oft nach dem Motto verfahren: Warum nur online, wenn man es auch ausdrucken kann? Die beeindruckende Menge von 85,7 Mio. Blatt Papier wurde für die 20. Legislatur angeschafft, zum Preis von rund 620.000 Euro. Das sind 171.400 Pakete à 500 Blatt – damit könnte man 857 Europaletten bestücken und damit wiederum ein komplettes Handballfeld vollstellen.



Im Deutschen Bundestag wird noch viel Papier bedruckt.

Foto: Devon



Video zum Fall

ALTERNATIVE INVESTITION

Allein für die Papierkosten von
620.000 Euro
könnte man über
300 Bäume pflanzen.



Zwar erklärt die Bundestagsverwaltung auf Nachfrage durch den Bund der Steuerzahler, dass man weiterhin große Anstrengungen unternehme, um Verwaltungsabläufe zu digitalisieren. Eine konkrete Aussage zum prozentualen Anteil digitaler und analoger – sprich papierbasierter Arbeitsabläufe – könne man aber nicht machen. Immerhin zeige sich, dass für die verkürzte 20. Wahlperiode auch „ein reduzierter Papierverbrauch erkennbar sei“ – doch ist das nicht selbstverständlich?

Tatsächlich ist für manche Verwaltungsakte aus Datenschutz- oder Sicherheitsgründen die Papierform gesetzlich vorgeschrieben, und insgesamt ist vieles im Bundestag digitaler geworden. Die Webseite www.bundestag.de ist eine gut gepflegte Informationsquelle für externe wie interne Nutzer. Umso unlogischer ist es, wenn digital verfügbare Dokumente zusätzlich ausgedruckt werden! So wird zum Beispiel in jeder Sitzungswoche an alle Abgeordnetenbüros und einige weitere Adressaten die Plenartagesordnung in Papierform verteilt, bei Änderungen eventuell sogar mehrfach. Das bedeutet bei 73 Sitzungswochen und durchschnittlich zwei Ausgaben à drei Seiten, die an 860 Empfänger gehen, immerhin 376.680 Blatt Papier für diese Legislatur. Ähnlich ist es beim Amtlichen Protokoll, das

nach jedem Sitzungstag die gefassten Beschlüsse nebst Drucksachennummer aufliest. Hier reden wir bei ca. 20 Seiten pro Sitzungswoche, die an 815 Adressaten verteilt werden, von stolzen 1.189.900 Blatt Papier für die vergangene Legislaturperiode. Dabei ist das Protokoll auch digital verfügbar, wird zusätzlich ausgedruckt und den Büros unaufgefordert zugestellt – eine „Stornierungsmöglichkeit“ ist nicht vorgesehen.

Das alles ist nicht nur unzeitgemäß und umständlich, sondern kostet auch eine Menge Geld, das im Etat des Deutschen Bundestags veranschlagt ist. Aber damit nicht genug: Zusätzlich zu den 620.000 Euro für Papier sind dort noch einmal 1,34 Mio. Euro für den Satz, den Druck und die Lieferung der „Parlamentsdrucksachen“ veranschlagt. Zugleich ist dies nur die Spitze des Eisbergs, denn ob Fraktionen, Ministerien oder Bundesbehörden, es gibt überall Dokumente, die nicht aus zwingenden juristischen oder anderen nachvollziehbaren Gründen ausgedruckt werden – obwohl sie digital verfügbar, aktueller und komfortabler nutzbar sind.

Auch ohne gleich einen komplett „papierlosen“ Bundestag zu fordern – beim Thema Drucksachen darf nicht das Motto gelten: „Doppelt hält besser“. Die Bundestagsverwaltung hat verfahrens- wie haushaltstechnisch eine Vorbildfunktion.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Der Bundestag sollte in Sachen Digitalisierung ein Vorbild für die gesamte öffentliche Verwaltung sein. Dokumente online bereitstellen und zusätzlich ausdrucken ist unzeitgemäß, klimaschädlich, verschwendet Ressourcen und Haushaltssmittel. Papier mag geduldig sein, der Steuerzahler ist es nicht!



Anna Hierlwimmer
a.hierlwimmer@steuerzahler.de

Verzögerte Einführung der elektronischen Akte kostet Millionen

Sachsen-Anhalt wird die gesetzliche Verpflichtung zur Einführung der elektronischen Gerichtsakte bis zum 1.1.2026 nicht erfüllen. Papierakten bleiben insbesondere bei den Zivil- und Strafgerichten sowie den Staatsanwaltschaften vorerst die Regel. Defizite bei den Planungen und der Strategie führen zu hohen Zusatzkosten und erheblichen Auswirkungen auf die finanziellen, personellen und organisatorischen Ressourcen.

Sachsen-Anhalt (ST). Um im Rahmen der Digitalisierung der Justiz künftig insbesondere Papier und damit Kosten zu sparen, sollte die Einführung der elektronischen Akte in Sachsen-Anhalt laut aktuellem Koalitionsvertrag spätestens im Jahr 2025 abgeschlossen sein. System- und Medienbrüche sollten vermieden werden.

Im Jahr 2022 gab sich das Landesministerium für Justiz und Verbraucherschutz (MJ) auf Nachfrage des Steuerzahlerbundes noch optimistisch. Das Ministerium schrieb im Mai 2022: „Auch wenn die Umstellung gravierend und im Hinblick auf das gesetzlich vorgegebene Ziel sehr ambitioniert ist, arbeiten wir mit Hochdruck daran, dass der Termin gehalten werden kann.“



Das Ministerium für Justiz und Verbraucherschutz hat eigene strategische Fehler bei der Einführung der E-Akte eingeräumt.

Doch daraus wird nun nichts. Inzwischen musste das Ministerium einräumen, dass sich mindestens in der ordentlichen Gerichtsbarkeit einschließlich der Strafgerichte und den Staatsanwaltschaften die Einführung der E-Akte über den 1.1.2026 hinaus verschieben wird. Besonders ärgerlich ist dies deshalb, weil seit dem 1.1.2022 sogenannte professionelle Einreicher (u.a. Rechtsanwälte und Notare) ihre Schriftsätze auf elektronischem Weg übermitteln müssen. Die umgekehrte Pflicht für Gerichte, ab diesem Stichtag ebenfalls ausschließlich elektronisch zu versenden, wurde nicht festgelegt.

Um das Verfahren effizient zu gestalten, ist jedoch neben dem elektronischen Postein- und Postausgang auch die Einführung der elektronischen Prozessakte notwendig.

Seit Jahren schon führt der papierbasierte Verfahrensablauf zu zusätzlichen Kosten für die Millionen Papierblätter, deren Druck und zusätzliche Portokosten. Allein bei den ordentlichen Gerichten und Staatsanwaltschaften liegt der Haushaltsansatz bei den allgemeinen Verwaltungskosten 2025 – entgegen dem allgemeinen Landestrend – um rund 850.000 Euro höher als die Ausgaben 2022. Auch die Portokosten sind im gleichen Zeitraum zusammen mit den Telefonkosten um ca. 700.000 Euro gestiegen. Besonders haushaltswirksam dürften aber die für die Sicherung der Abläufe in den Gerichten eingesetzten Personalkapazitäten zu Buche schlagen. Insgesamt führt dies seit 2022 zu zusätzlichen Kosten in Millionenhöhe.

Doch warum ist das so? Teilweise finden sich in der Praxis in den Gerichten skurrile Abläufe. Kaum sind die Schriftsätze der Einreicher im elektronischen Postfach bei den Gerichten angekommen, laufen auch schon die Drucker heiß und Papierberge werden an die Beteiligten verschickt. So hatte der „Bund der Richter und Staatsanwälte“ schon

2022 in einem Schreiben an den Bund der Steuerzahler kritisiert: „Die Gerichte des Landes sind immer stärker auch eine Druckerei, was neben den Sachkosten für zusätzliches Papier und leistungsstarke Drucker einen Personalmehraufwand mit sich bringt und in der Außenwirkung auf die Bevölkerung ein kaum vermittelbares Bild wirft.“

Die Ursachen für die Verzögerungen bei der Einführung der E-Akte sind nach Auffassung des Justizministeriums „multifaktoriell begründet“ – so das Ministerium in einem Schreiben an den Steuerzahlerbund im April 2025. Zum einen hätten sich die bis 2024 geltenden Strategieentscheidungen für eine zentrale Umsetzung beim IT-Dienstleister des Landes in wesentlichen Teilen als nicht umsetzbar erwiesen. Zum anderen hat das MJ offensichtlich den notwendigen und sehr hohen Ressourcen- und Personaleinsatz zur Implementierung der elektronischen Akte unterschätzt. Die Auswirkungen der derzeitigen Situation und verzögerten Einführung sind gravierend, auch wenn das MJ die hierdurch entstehenden zusätzlichen Kosten derzeit nicht näher beziffern kann. Eingeräumt wird im Schreiben vom April 2025, dass „[...] systemimmanent Medienbrüche auftreten, die sich nicht vollständig vermeiden lassen. Diese führen zu multidimensionalen Auswirkungen auf finanzielle, personelle und organisatorische Ressourcen.“ Außerdem stellt das Ministerium dar, dass mit Blick auf die Digitalisierungsrendite die vorgesehenen Kosteneinsparungen und Vereinfachungseffekte erst Jahre später eintreten werden: „Inwieweit [...] finanzielle Einspareffekte im Bereich der Justiz eintreten, bleibt letztlich abzuwarten und ist derzeit nicht konkret absehbar, da auch Digitalisierung ein gewisses Maß an Bürokratie impliziert.“

Hinsichtlich der zu verzeichnenden Mängel wurde der „Bund der Richter und Staatsanwälte“ in seinem Schreiben an den Bund der Steuerzahler vom Mai 2025 allerdings konkreter: Obwohl im Jahr 2024

mehr als 20 Mio. Euro in die Digitalisierung investiert wurden, läuft die Umsetzung nur schleppend. „Besonders ins Gewicht fallen politische Versäumnisse in der Vergangenheit über mehrere Legislaturperioden, als die Digitalisierung der Justiz nicht mit der gebotenen Priorität behandelt wurde. Auch mangelhafte Planungs- und Koordinationsprozesse innerhalb der Verwaltung und Politik haben den Fortschritt gehemmt [...]. Gleichzeitig führen ineffiziente Abläufe, die sich aus der parallelen Nutzung analoger und digitaler Systeme ergeben, zu Verzögerungen in den Verfahren und mindern die Qualität der rechtlichen Bearbeitung.“

Aus Steuerzahlersicht sind die Zusatzkosten in Millionenhöhe frustrierend und ernüchternd. Digitalisierung und in der Folge Entbürokratisierung können nur gelingen, wenn einmal digital erfasste Daten auch in den weiteren Verfahrensschritten ohne Medienbrüche nutzbar sind. Erst dann kann die digitale Modernisierung zu den angestrebten Einsparungen in der Justiz selbst und bei allen Beteiligten führen und die Steuerzahler entlasten.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Trotz einzelner Fortschritte in den Fachgerichtsbarkeiten hat es das Justizressort nicht geschafft, die gesetzlichen Vorgaben und eigenen Zielstellungen zur flächendeckenden Einführung der elektronischen Gerichtsakte umzusetzen. Notwendig ist ein effizienteres Handeln der Justiz insgesamt und der beteiligten Verwaltungen. Auch wenn das MJ die Auswirkungen nicht konkret beziffern kann, führt die gegenwärtige Situation und die weitere Verzögerung bei der Umstellung zu zusätzlichen Kosten in Millionenhöhe – zulasten der Steuerzahler.



Ralf Seibicke
seibicke@steuerzahler-sachsen-anhalt.de



Aus eins mach zwei: Die Aufspaltung des Landesamts für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW zieht erhebliche Mehrkosten nach sich.

Aus eins mach zwei

Der NRW-Landtag hat im Februar 2025 beschlossen, das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) aufzuspalten und stattdessen zwei neue Behörden zu schaffen. Statt die Verwaltung zu verschlanken, drohen hohe Zusatzkosten und mehr Bürokratie.

NRW. Seit 2007 gibt es in Nordrhein-Westfalen das LANUV, das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz. Es sollte Synergien schaffen und Kosten senken. Stattdessen stiegen die Personalzahlen bis 2023 um fast 80 Prozent – und die Gesamtausgaben haben sich vervierfacht.

Jetzt hat die Landesregierung das LANUV aufgeteilt und ein Landesamt für Verbraucherschutz und Ernährung (LAVE) und ein Landesamt für Natur, Umwelt und Klima (LANUK) geschaffen. Dies bedeutet: neue Stellen, doppelte Leitungsstrukturen, mehr Verwaltungskosten. Schon für das Jahr 2025 sind 1,4 Mio. Euro Mehrkosten und 15 neue Planstellen vorgesehen. Langfristig drohen die Kosten deutlich zu steigen – von schlanker, kostengünstiger und bürokratieärmer Verwaltung keine Spur.

ALTERNATIVE INVESTITION

Für 1,4 Mio. Euro könnte man 700 Bäume pflanzen und so Grünflächen oder Spielplätze klimafreundlich aufwerten.



DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Strukturreformen sollten eine effiziente re Verwaltung schaffen und keine unnötige Bürokratie aufbauen. Spätestens nach der nächsten Landtagswahl sollte die Landesregierung daher die beiden Ministerien für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz und das aufgespaltene Landesamt wieder zusammenlegen.



Philipp Sprengel
sprengel@steuerzahler-nrw.de

Teure Holzhütte als Zukunft des Wohnens?

„The Frankfurt Prototype“:
Ist eine Bretterbude die
Lösung für nachhaltiges
günstiges Wohnen?



Bretterbude oder richtiger Wohnraum? „The Frankfurt Prototype“ verschlang 338.767 Euro Steuergeld und wurde in der Mainmetropole nur wenige Monate genutzt.

Frankfurter Studierende haben in einem dreijährigen Projekt ein Konzept für nachhaltiges Wohnen in der Stadt entwickelt. Das Ergebnis erinnert allerdings an eine kurzlebige Bretterbude und nicht an einen dauerhaften Wohnsitz.

Frankfurt (HE). Wer in Frankfurt eine Wohnung sucht, braucht Geduld und Geld, denn kostengünstiger Wohnraum ist in der Mainmetropole knapp. Gerade für Studierende ist es schwierig, eine Unterkunft zu finden. Das Projekt „The Frankfurt Prototype“ war der Versuch, eine Lösung für bezahlbaren sowie nachhaltigen Wohnraum zu entwickeln. Studierende der Städelschule, eine Hochschule für bildende Künste, und der Frankfurt University of Applied Sciences haben gemeinsam mit Expertinnen und Experten der Senckenberg Gesellschaft für Naturforschung über einen Zeitraum von drei Jahren nach Möglichkeiten gesucht, Wohnkonzepte zu schaffen, ohne Grünflächen zu versiegeln. Auch Architekturbüros waren an der Umsetzung beteiligt.

Das Ergebnis: eine begrünte Bretterbude. Diese besteht aus vorfabrizierten modularen Holzwohneinheiten, auf Stahlträgern angebracht. Kombiniert sind diese Wohnmodule mit einer „grünen urbanen Filterwand“ und einem „öffentlichen Wohnzimmer“ im Erdgeschoss. Auf manche wirkt das Ganze wie ein Baumhaus ohne Baum, für die beteiligten Studierenden ist es die

ALTERNATIVE INVESTITION

Mit 338.767 Euro hätten über das „Frankfurter Programm zur Wohnraumförderung für Studierende und Auszubildende“ fast 20 Apartments mit je 18 Quadratmetern gefördert werden können.



Vorstellung vom Zusammenleben mit und in der Natur im städtischen Raum.

Insgesamt belaufen sich die Kosten für das Projekt auf etwa 429.000 Euro, dabei entfällt ein Großteil auf den Holzbau mit rund 231.200 Euro und den Stahlbau mit knapp 140.300 Euro. Dafür wurden gebrauchtes Schalungsholz und wiederverwendeter Stahl genutzt. Weil der ursprünglich ange- dachte Standort doch nicht genutzt werden konnte, haben sich die Kosten des Projekts um 50.000 Euro erhöht: Wegen einer Unter- kellerung des neuen Platzes mussten die Statik neu berechnet und zusätzliche Stahl- stützen im Keller eingebaut werden. Durch eine Verzögerung des Baus sind auch noch die Materialkosten gestiegen. Außerdem waren wegen der engen Einfahrt des neu- en Standorts große Kräne für die Montage notwendig.

Finanziert wurde das Projekt „The Frankfurt Prototype“ unter anderem durch das Hessische Ministerium für Wissen- schaft und Forschung, Kunst und Kultur mit Fördergeldern in Höhe von 288.767 Euro. Weitere 50.000 Euro hat die Kulturstiftung des Bundes beigesteuert, die rest- lichen Kosten wurden von privaten Stiftun- gen übernommen.

Die fast 340.000 Euro Steuergelds sind also in ein dreijähriges Projekt geflossen, dessen Ergebnis in Frankfurt lediglich für wenige Monate sichtbar war. Von Oktober bis De- zember 2024 nutzte u.a. eine Künstlergrup- pe den Holzbau, anschließend stand er leer. Von Anfang an war klar, dass der Prototype im Frühjahr 2025 demontiert werden soll. Ab- riss und Verschrottung konnten verhindert werden, weil sich glücklicherweise ein neuer Eigentümer fand. Dieser baute das ihm kos- tenfrei überlassene Ensemble ab und brachte es nach Leipzig. Dort will er es langfristig ausstellen und nutzen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Es spricht nichts dagegen, Projekte für nachhaltiges Bauen zu fördern. Es ist aber fraglich, ob ein Kunstprojekt dafür geeignet ist und eine solche Bretterbude für breite Bevölkerungsschichten tatsächlich eine Wohnalternative darstellt. Gerade auf um- kämpften Wohnungsmärkten wie in Frank- furt wäre das Steuergeld besser in echte Wohnraumförderung investiert worden.



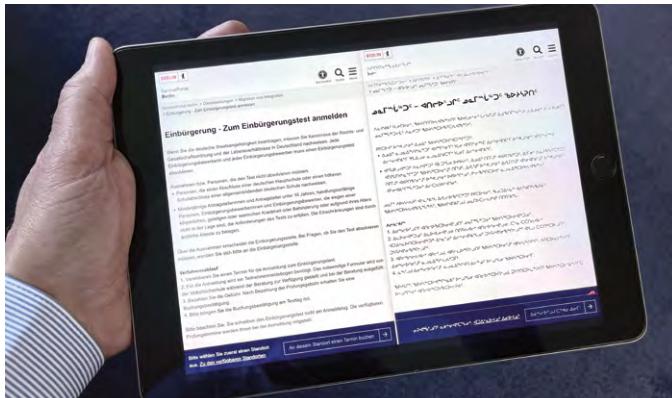
Christina Lehr
lehr@steuerzahler-hessen.de

Das babylonische Hauptstadtpo^{rtal}

Das Berliner Abgeordnetenhaus hat be- schlossen, die Mehrsprachigkeit der In- ternetauftritte des Hauptstadtpo^{rtals} auszubauen. Erprobt werden soll eine Sprachumschaltung mittels maschineller Übersetzung. Der Bund der Steuerzahler fragt sich allerdings, ob die Abgeordneten schoneinmal einen Browserbenutzthaben.

Berlin. Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat im März 2024 auf Antrag der Regierungs- fraktionen beschlossen, die Mehrsprachig-

keit der Onlineauftritte von Landesregie- rung und Bezirken zu verbessern. Bislang bietet z.B. Berlin.de nur drei Fremdsprachen an. Die Portale, Plattformen und Internetauftritte der öffentlichen Einrichtungen Berlins enthielten wichtige Informationen und Hinweise, weshalb diese mehrsprachig angeboten werden müssten, hieß es in der Beschlussvorlage. Neben Deutsch seien mindestens Englisch, Französisch, Türkisch, Arabisch, Russisch und Polnisch anzubie- ten. Während der parlamentarischen Berat-



tungen war der Beschlussempfehlung auch noch Ukrainisch hinzugefügt worden.

Die redaktionelle Verantwortung für sämtliche Informationsangebote auf den Webseiten von Berlin.de hat die jeweils publizierende Einrichtung. Dies betrifft auch die Bereitstellung von mehrsprachigen Inhalten. Bislang musste jede Behörde auch noch selbstständig für Übersetzungsleistungen per Ausschreibung und Beauftragung von Sprachdiensten sorgen.

Ziel soll es nun sein, eine einheitliche Lösung für Übersetzungsleistungen auf dem Hauptstadtpunkt zu schaffen. Dabei soll ein sogenannter nutzerorientierter Ansatz die Bedürfnisse der Zielgruppen in den Vordergrund stellen, die die Übersetzungen von Online-Texten künftig selbst per Mausklick auf einen Sprachumschalter anstoßen können. So können sie eigenständig und bedürfnisorientiert entscheiden, welche Inhalte sie in einer anderen Sprache benötigen.

Alle in dem Parlamentsbeschluss geforderten Sprachen sollen auf dem Hauptstadtpunkt breitflächig zur Verfügung stehen. Die Kosten für die Einbindung der Übersetzungssoftware schätzt der Senat auf 60.000 bis 65.000 Euro pro Jahr.

Der Bund der Steuerzahler fragt sich allerdings, ob die Abgeordneten schon einmal einen Internetbrowser benutzt haben, denn

So leicht könnte es gehen: Übersetzung des Hauptstadtpunkts mittels Browser.

aktuelle Browser beinhalten heutzutage standardmäßig eine Übersetzungsfunktion. Dabei bieten sie teilweise eine noch deutlich umfangreichere Sprachauswahl – von A wie Afrikaans bis Z wie Zulu. Selbst in so exotische Sprachen wie Cherokee, Färöisch, irisches und schottisches Gälisch, Hawaiianisch, Khmer und Inuktitut wird einfach per Mausklick übersetzt, sodass es unnötig ist, in Behörden-Websites ein eigenes Übersetzungs-Plugin einzubauen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Das Berliner Abgeordnetenhaus hat sich mit einem Problem beschäftigt, das es überhaupt nicht mehr gibt. Die Website-Übersetzungen verursachen daher nur Kosten und binden Personal, das für die Digitalisierung der Verwaltung fehlt.



Alexander Kraus
kraus@steuerzahler-berlin.de

ALTERNATIVE INVESTITION

Die über 60.000 Euro sollten stattdessen besser in die seit 2011 verschleppte Einführung der elektronischen Aktenführung gesteckt werden.

Altes Stellwerk rund um die Uhr bewacht

Etwa 80 Tage lang dauerte die durchgehende Bewachung eines funktionslosen Stellwerks in Calw, bis die Farce schließlich endete. Das Gebäude wurde mithilfe eines Krans an einen anderen Standort versetzt. Nun soll es restauriert werden und später auch besichtigt werden können.

Calw (BW). Ein altes und seit Jahren funktionsloses Stellwerk in Calw aus den Jahren um 1880 galt als einsturzgefährdet. Aus diesem Grund ließ die Deutsche Bahn das Bauwerk ab Ende Februar 2025 durch ein Sicherheitsunternehmen rund um die Uhr überwachen, weil befürchtet wurde, dass Teile des alten Gebäudes auf Gleise fallen könnten.

Lange blieb die Frage ungeklärt, was aus dem alten Stellwerk werden sollte bzw. ob sich zeitnah ein anderer Standort für das denkmalgeschützte Bauwerk findet. Zunächst gab es bezüglich des ins Auge gefassten Alternativstandorts ablehnende Signale aus dem Calwer Gemeinderat und somit drohte dem alten Gebäude der Abriss. Doch „kurz vor knapp“ wendete sich das Blatt: Auf einem Parkplatz in der Nähe wurde ein passendes Plätzchen gefunden und so konnte das Stellwerk am 20.5.2025 mit einem Kran über die Gleise gehoben werden.

Nun endlich wurde auch die „Observierung“ des alten Stellwerks eingestellt. Laut einem Pressebericht hatte die Beobachtung durch die Fachfirma rund 1.000 Euro pro Tag gekostet. Auf eine Anfrage des Bundes der Steuerzahler zu diesem Punkt ließ die Deutsche Bahn verlauten, dass sie zu Kosten nichts sagen könne.

Aus Sicht des BdSt ist es unverständlich, dass die Deutsche Bahn nicht eher darauf geachtet hat, die teure Rund-um-die-Uhr-Bewachung des funktionslosen Stellwerks schnellstmöglich zu beenden, sodass die



Foto: Alexandra Großmann

Rund 80.000 Euro ließ sich die Deutsche Bahn die ausgiebige Bewachung eines alten Stellwerks in Calw kosten.

erheblichen Kosten nicht entstanden wären. Für die Steuerzahler ist dies alles ärgerlich, denn bei der Deutschen Bahn handelt es sich um einen bundeseigenen Konzern.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Rund 80.000 Euro dürfte die Rund-um-die-Uhr-Bewachung eines alten funktionslosen Stellwerks in Calw verschlungen haben. Durch ein zügigeres Handeln der Deutschen Bahn hätten diese hohen Kosten wohl vermieden werden können.



Michael Beyer
haushalt@steuerzahler-bw.de

80.000 €
für 80 Tage
„Observierung“

Peinlicher Technikfehler in Bremer Justizbehörde

Ein anonymes Bremer Hinweisportal gegen Hafenkriminalität blieb wegen eines technischen Fehlers jahrelang wirkungslos, denn eingegangene Hinweise landeten im digitalen Nirwana. Peinlich: Erst als ein Beklagter vor Gericht beteuerte, den Strafverfolgungsbehörden über das Portal Informationen gegeben zu haben, fiel die Panne auf. Trotz des Vertrauensverlusts soll das Hinweisportal weiterbetrieben werden. Kosten bisher: rund 35.000 Euro.

Bremen (HB). Die großen Seehäfen sind ein Hauptumschlagplatz für den Drogenschmuggel in Deutschland und Europa. Da liegt die Vermutung nahe, dass dort arbeitende Hafenmitarbeiter über entsprechendes Insiderwissen verfügen könnten, sich aus Angst vor Kriminellen allerdings nicht trauen, die Polizei zu informieren. Aus diesem Grund nahm das Bremer Justizressort im August 2022 mit „Tatort Hafen“ ein Hinweis-Meldeportal für Hafenkriminalität in den bremischen Häfen in Betrieb, über das sich Informanten direkt und anonym an die Strafverfolgungsbehörden wenden können.



Quelle: Stadt Bremen

Im Bremer Justizressort fiel jahrelang nicht auf, dass ein anonymes Hinweis-Meldesystem für den Bereich der Hafenkriminalität funktionsuntüchtig war.



Foto: Dudajzov

Rund 6.000 Euro hatte die Freie Hansestadt Bremen für die Einrichtung dieses Frühwarnsystems ausgegeben, weitere 1.400 Euro wurden für Werbung aufgewendet.

Bei Inbetriebnahme kündigte die Justizsenatorin an, regelmäßig über den Erfolg bzw. die Anzahl der eingereichten Hinweise zu berichten. Erste Zahlen wurden in einer Sitzung des Rechtsausschusses im September 2024 genannt. Das Justizressort teilte mit, dass bis dahin noch kein einziger Hinweis über das Portal eingegangen sei. Auch in einer Ausschusssitzung am 23.4.2025 hieß es, dass noch immer keinerlei Hinweise eingegangen seien.

Das passte allerdings nicht zu einem zwei Wochen zuvor erschienenen Zeitungsartikel, in dem von einem Strafverfahren vor dem Landgericht Bremen berichtet wurde. Dort hatte der Beschuldigte während der Verhandlung angegeben, das anonyme Meldeportal genutzt zu haben, um Informationen an die Ermittlungsbehörden zu senden. Das Justizressort, das tatsächlich erst während der April-Ausschusssitzung von dieser Aussage erfahren hatte, ließ daraufhin eine technische Prüfung des Meldeportals durchführen. Und siehe da: Tatsächlich waren bis Ende April 2025 bereits 13 Hinwei-

se eingegangen, von denen vier sogar strafrechtliche Relevanz haben könnten. Auch die Meldung des Beschuldigten fand sich im Eingangskorb. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte die Freie Hansestadt Bremen bereits 28.000 Euro für den Betrieb der Pannen-Plattform ausgegeben.

Die Justizbehörde stellte im Rahmen der Überprüfung fest, dass eingegangene Meldungen infolge einer technischen Fehlkonfiguration nicht an die Staatsanwaltschaft Bremen weitergeleitet worden seien. Zwei während der Einrichtungsphase nicht gesetzte Haken in der Zugriffsrechteverteilung sollen dafür gesorgt haben, dass niemand Zugriff auf die Meldungen hatte. Zwar sei das Portal vor Inbetriebnahme mehrfach getestet worden – allerdings nur in Bezug auf die Einreichung potenzieller Hinweise. Niemand hatte jedoch offenbar überprüft, ob die Hinweise aber auch tatsächlich bei der Staatsanwaltschaft ankommen. Der Fehler wurde Anfang Mai 2025 behoben, worüber das Justizressort die Öffentlichkeit anschließend informierte.

Alles für den Dackel!

Die landeseigene Museumslandschaft in Kassel hat unter Zeitdruck für 4.500 Euro den angeblichen Mantel eines Dackels von Kaiser Wilhelm II. gekauft, um ihn im Stadtmuseum auszustellen. Doch es gibt kaum Belege, die die Echtheit des Hundekleidungsstücks bezeugen.

Kassel (HE). Im Zentrum von Deutschland liegt die Großstadt Kassel. Sie ist bekannt für die regelmäßig stattfindende Ausstellung zeitgenössischer Kunst, die documenta, und das UNESCO-Weltkulturerbe Bergpark Wilhelmshöhe. Der Bergpark mit den Wasserspielen und dem Herkules-Monument ist heute ein sehr beliebtes Touristenziel. Im mehr als 200 Jahre alten

Aufgrund der vertraglichen Verpflichtungen soll das Portal nun zunächst bis Juni 2026 betrieben werden. Wie und ob es dann nach weitergehen soll, werde sich erst Anfang 2026 im Rahmen einer Evaluation zur Portal-Inanspruchnahme klären. Ob das Meldeportal nach dieser unglaublichen Panne und dem damit einhergehenden Vertrauensverlust bis dahin überhaupt noch Wirkung entfalten kann, ist fraglich.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Bei technischen Anwendungen jedweder Art ist es Pflicht, diese auf ihre Funktionsfähigkeit zu überprüfen, um eine einwandfreie Nutzung zu ermöglichen und Fehler frühzeitig zu erkennen. Dies hat die Bremer Justizbehörde jedoch versäumt, weshalb dem Steuerzahler Kosten für eine Anwendung entstanden, von der er lange Zeit keinerlei Nutzen hatte.



Nico Steinert
steinert@steuerzahler-nub.de

Schloss Wilhelmshöhe verbrachten schon die Landgrafen und Kurfürsten von Hessen-Kassel ihre „Sommerfrische“. Später nutzten die beiden Kaiser Wilhelm I. und Wilhelm II. das Schloss mit ihren Familien als Sommerresidenz.

Dackel Erdmann, der treue Begleiter Kaiser Wilhelms II., soll 1901 während eines Aufenthalts in Kassel gestorben und im Bergpark beerdigt worden sein. Ein kleines Grabdenkmal erinnert an den kaiserlichen Hund, dem auch in der Gegenwart noch viele huldigen: In Erinnerung an Erdmann findet noch heute jedes Jahr ein großer Dackelpaziergang im Bergpark statt.

Doch die Begeisterung für den schon lange verblichenen Vierbeiner geht noch



Video zum Fall

Im Bergpark Wilhelmshöhe in Kassel wurde ein Grabdenkmal für Kaiserdackel Erdmann errichtet. Sein angeblicher Mantel ist im Museum zu sehen und hat die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler 4.500 Euro gekostet.

weiter: Im Jahr 2020 erwarb die dem Land Hessen gehörende Museumslandschaft Hessen Kassel, die sich inzwischen Hessen Kassel Heritage (HKH) nennt, bei einer Auktion einen Mantel – mutmaßlich von Erdmann – für 4.500 Euro. Zweifelhaft ist jedoch nicht nur der stolze Preis dieses Dackelmantels, sondern auch seine Herkunft. Dass der Mantel wirklich dem Dackel des letzten deutschen Kaisers gehört hat, wird laut Presseberichten von Kunsthistorikern angezweifelt. Die für den Kauf verantwortliche HKH argumentiert, das historische Kleidungsstück stamme aus der „Sammlung der Markgrafen und Großherzöge von Baden“, somit könne eine fürstliche Herkunft bestätigt werden. Darüber hinaus gibt es jedoch keine Belege. Es existieren weder Fotos noch Schriftstücke, die dokumentieren, dass Dackel Erdmann den inzwischen im Kasseler Stadtmuseum ausgestellten Mantel wirklich getragen hat. Die HKH verweist darauf, dass sie zum Kaufzeitpunkt schnell handeln musste. Die Auktion sei kurzfristig an sie herangetragen worden, sodass man innerhalb weniger Tage entscheiden musste, ob sie mitbieten wollte. Deshalb sei auch keine Zeit für eine umfassende Archivrecherche geblieben.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Kunst, Kultur und historische Gegenstände sollten bewahrt werden. Allerdings ist fraglich, ob dazu auch ein überteufter Mantel eines Hundes gehört, zumal nicht einmal klar ist, ob Kaiser-Dackel Erdmann diesen Mantel jemals getragen hat. Darüber hinaus hat sich die verantwortliche Hessen Kassel Heritage beim Kauf offenbar zeitlich unter Druck setzen lassen. Mit Steuergeldern muss – auch unter Zeitdruck – sorgsam und verantwortungsvoll umgegangen werden.



Eva Kugler
kugler@steuerzahler-hessen.de

ALTERNATIVE INVESTITION

Für 4.500 Euro hätte man sechs Stich- und Schnittschutz-Westen für Polizeihunde kaufen können.



Über 40.000 Euro für vier Fledermäuse

In Kirchberg an der Murr nutzen zeitweilig vier Zwergfledermäuse die vor dem Abriss stehende alte Gemeindehalle als Unterschlupf. Für ihre Umsiedlung muss die Gemeinde nun mehr als 40.000 Euro investieren. Ein Teil dieser Ausgaben sorgt sowohl bei der Kommune als auch beim Bund der Steuerzahler für Kopfschütteln.

Kirchberg an der Murr (BW). Die rund 4.000 Einwohner in Kirchberg an der Murr haben in diesem Jahr immer wieder Besuch von vier Zwergfledermäusen bekommen. Weil diese Art unter Naturschutz steht, hat der tierische Besuch für ordentlich Wirbel in dem kleinen Örtchen zehn Kilometer westlich von Backnang gesorgt.

Los ging alles mit dem Beschluss von Verwaltung und Gemeinderat, die in die Jahre gekommene alte Gemeindehalle abzureißen. Diese Entscheidung rief eine so genannte artenschutzrechtliche Prüfung durch ein beauftragtes Fachbüro auf den Plan. Hierbei wurde festgestellt, dass der Dachboden der Gemeindehalle immer wieder von vier Zwergfledermäusen angeflogen wird. Weil Zwergfledermäuse unter Arten-

schutz stehen, darf die Behausung dieser Tiere, in diesem Fall die alte Kirchberger Gemeindehalle, nicht einfach abgerissen werden. Vielmehr müssen Ersatzunterkünfte in der Nähe geschaffen werden, um ihnen so neue potenzielle Unterkünfte zu bieten.

Um dieser Vorgabe nachzukommen, ließ die Kommune Kirchberg im Februar 2025 in unmittelbarer Nähe zur alten Gemeindehalle insgesamt 22 Ersatzunterkünfte an den Außenfassaden der Schule und der Sporthalle anbringen. Die Gesamtkosten aus der Gemeindekasse für die Beschaffung und Installation der künstlichen Fledermausquartiere beliefen sich auf rund 20.000 Euro.

Doch die Causa Fledermaus war in Kirchberg damit noch lange nicht zu Ende, denn die Vorgaben schreiben nämlich nicht nur die Installation von Ersatzunterkünften vor, sondern auch ein Monitoring darüber, ob die neuen Unterkünfte von den Fledermausen tatsächlich angenommen werden. „Die Funktionsfähigkeit und Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahme für die Zwergfledermaus muss über ein mindestens fünfjähriges Monitoring nach Installation der



Foto: Daniel Bilaniuk

Darf aufgrund zu beobachtender Fledermause vorerst nicht wie geplant abgerissen werden: die alte Gemeindehalle in Kirchberg an der Murr.

Ersatzquartiere überprüft werden, wobei faunistische Erfassungen im ersten, zweiten und fünften Jahr [jeweils zwischen April und September] erfolgen sollen," heißt es in den Vorgaben zum Ablauf des Monitorings, nach denen sich in Kirchberg Verwaltung und Gemeinderat zu richten hatten. In zwei der Überprüfungszyklen muss nachgewiesen werden, dass die Ersatzunterkünfte von den Zwergefledermäusen auch angeflogen werden. Der Abbruch der alten Gemeindehalle ist damit planungstechnisch im bestmöglichen Fall im Winter 2027/2028 möglich, heißt es seitens des Kirchberger Bürgermeisters Frank Hornek. Die Kosten für das aufwendige jahrelange Monitoring belaufen sich indes auf stolze 21.000 Euro.

Während der Bürgermeister mit dem Erstellen von Ausweichquartieren für die gesichteten vier Fledermäuse kein Problem hat, kann er die teure Überprüfung nicht nachvollziehen. „Was ich allerdings grundsätzlich in Frage stelle, ist der zweite Teil der Maßnahme – das Monitoring. Wieso sind wir verpflichtet nachzuweisen, ob Ausgleichsmaßnahmen, die von Fachleuten

vorgeschlagen und denen die Fachbehörde zugestimmt hat, von den Tieren, in diesem Fall den Fledermäusen, angenommen werden“, äußert sich der Bürgermeister auf Anfrage des Bundes der Steuerzahler. Jetzt hofft man in Kirchberg darauf, dass das Monitoring zumindest belegt, dass die Fledermäuse die neuen Ausweichquartiere zügig annehmen und der geplante Abriss der alten Gemeindehalle somit wenigstens nur bis ins Jahr 2027 verschoben wird und nicht noch mehr Jahre mit Beobachten und Warten ins Land gehen.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Der Fall der Fledermäuse in Kirchberg an der Murr zeigt, dass der deutsche Arten- schutz in der Praxis zum Teil absurde Auswirkungen hat. Es werden daher dringend Regelungen benötigt, die das Verhältnismäßigkeitsprinzip berücksichtigen. Aufwand und Nutzen einer Maßnahme sollten auch im Umweltschutz ausgewogen sein.



Daniel Bilaniuk
presse@steuerzahler-bw.de

Konsumkritik für Fortgeschrittene

Die „entwicklungspolitische Bildung“ ist dem Bundesministerium eine Menge Geld wert. Doch welchen Nutzen haben Projekte für die Entwicklungszusammenarbeit, die ausschließlich in Deutschland durchgeführt werden? Ein besonders fragwürdiges Beispiel sind die „Nachhaltigen Stadtrundgänge“, mit denen in vielen deutschen Innenstädten Konsumkritik vermittelt werden soll.

Bund. Der Etat des Entwicklungsmi- nisteriums (BMZ) wächst seit Jahren und liegt inzwischen bei mehr als elf Mrd. Euro. Die Aus- wahl und Sinnhaftigkeit der Projekte stehen

immer wieder in der Kritik, auch durch den Bund der Steuerzahler. Ein Haushaltsposten mit besonders fragwürdigen Projekten ist die „Förderung der entwicklungspoliti- schen Bildung“. Rund 43 Mio. Euro wurden dafür 2024 verausgabt – ausschließlich in Deutschland! Der praktische Nutzen für Menschen in Entwicklungsländern er- schließt sich auch bei näherem Hinschauen kaum, wie das Beispiel der „Konsumkriti- schen Stadtrundgänge“ zeigt. Gefördert wurde diese „konstruktive Auseinander- setzung mit dem Thema ‚Fairer Handel‘“, in der 20. Legislaturperiode mit insgesamt 22.000 Euro, davon ca. 8.000 Euro 2024.



Subventionierte Freizeitgestaltung: Nachhaltige Stadtrundgänge zur „konstruktiven Auseinandersetzung mit dem Thema Fairer Handel“.

Laut einem Veranstalter ging es bei den „Entdeckungsreisen durch die globalisierte Produktwelt in deiner Innenstadt“ unter anderem um „Postwachstum und Kapitalismuskritik“. Da fragt sich nicht nur der BdSt, warum die Bundesregierung mit Steuergeld – das zuallererst durch Wirtschaftswachstum und Konsum zustandekommt – ausgerechnet Aktionen fördert, die diese Wirtschaftsleistung kritisieren? Offensichtlich hat man inzwischen auch im Ministerium diese unfreiwillige Ironie erkannt, denn die „Konsumkritischen Stadtrundgänge“ wurden heimlich still und leise in „Nachhaltige Stadtrundgänge“ umbenannt. Aber macht es das besser?

Schon die Vergabepraxis lässt, wie so oft bei Bundesförderprogrammen, Zweifel aufkommen. Zuständig für die Entwicklungspolitische Bildung ist beim BMZ die gemeinnützige Gesellschaft Engagement Global. Die Stadtrundgänge vor Ort werden aber von ganz unterschiedlichen Vereinen organisiert. Im Laufe der Jahre wurden verschiedenste Akteure gefördert, die mitunter wiederum Teile größerer Vereine sind, die parallel aus mehreren Etats Fördergeld erhalten und mit anderen Akteuren personell und organisatorisch vernetzt sind.

Bei diesem Förder-Kuddelmuddel der Doppel- und Dreifachförderungen verwundert es nicht, dass auch die Höhe der Fördersummen der Stadtrundgänge, gelinde gesagt, willkürlich erscheint: Die Fördersummen pro Träger liegen zwischen 500 und 6.000 Euro in Städten unterschiedlichster Größe – von Bayreuth bis Berlin. Eine Korrelation mit der Einwohnerzahl oder anderen nachvollziehbaren Kriterien ist nicht erkennbar: So bekommt Magdeburg 6.000 Euro, nach Berlin gehen 5.000 Euro.

Eine Möglichkeit zur Ehrenrettung der „Nachhaltigen Stadtrundgänge“ könnte die Evaluation sein, auf die das BMZ allergrößten Wert legt: „Um eine kontinuierliche Qualität

ALTERNATIVE INVESTITION

Für 22.000 Euro gibt es 145 Boxen „Schule-in-der-Kiste“ von UNICEF mit Unterrichtsmaterial für je 40 Kinder in Krisenregionen.



der entwicklungspolitischen Informations- und Bildungsarbeit zu gewährleisten, wird sie – wie alle Programme und Projekte der deutschen Entwicklungszusammenarbeit – einer regelmäßigen Erfolgskontrolle unterzogen.“ Doch vom BdSt nach den „Nachhaltigen Stadtrundgängen“ befragt, lieferte das BMZ lediglich die dürfte Aussage, diese würden „von den Weiterleitungsempfängern in der Regel mittels Teilnehmendenbefragung evaluiert“. Es handele sich grundsätzlich „um ein bewährtes Bildungsformat“. Das bedeutet also: Die Zuwendungsempfänger des BMZ kommen im Gespräch mit ihrer eigenen Klientel zu dem Schluss, dass das Geld gut investiert wurde und auch in Zukunft fließen sollte. Immerhin schließt

sich so der Kreis zum Themenkomplex „Fairer Handel“.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Die weltweiten Bedarfe in der Entwicklungshilfe werden leider nicht kleiner, und das deutsche Engagement ist ehrenwert. Umso wichtiger ist es, dass das Steuergeld in sinnvolle Projekte in den ärmsten Regionen der Welt fließt – und nicht in fragwürdige Konsumkritik in deutschen Städten. Diese Stadtrundgänge sind einfach zum Davonlaufen!



Anna Hierlwimmer

a.hierlwimmer@steuerzahler.de

Mit Sicherheit übertrieben

Über 40 Jahre hinweg kürzten Anwohner in Niederholtorf bei Bonn den Weg zu einem Bolz- und Spielplatz über einen Garagenhof ab. Seit 2023 versperrt ihnen nun ein Zaun den Weg. Den hat die Stadt errichtet, um Unfälle zu vermeiden, die es dort noch nie gegeben hat. Auf die Zaun-Posse folgte dann noch eine Treppen-Posse.

Bonn (NRW). Seit 1982 gibt es den Bolz- und Spielplatz „Am Waldrand“. Der offizielle Weg für die Bewohner des Bonner Stadtteils Niederholtorf geht über die Straßen Am Bolzplatz und Saynstraße. Doch es geht auch schneller: Als Abkürzung nahmen viele Anwohner jahrzehntelang den Weg über einen Garagenhof – so lange, bis sich ein



Foto: Andrea Defeld

Ein Zaun versperrt den Weg über den Garagenhof zum Bolz- und Spielplatz (roter Pfeil). Mittlerweile wurde neben den Garagen als Alternativweg eine Treppe gebaut (grüner Pfeil).



Video zum Fall

Garagenbesitzer bei der Stadt beschwerte. Er sorge sich um die Sicherheit von Kindern durch die herausfahrenden Autos aus den Garagen, so erklärte die Stadt Bonn.

Die Stadt gab dem Anliegen des Garagenbesitzers nach und setzte 2023 zwischen Bolzplatz und Garagenhof einen Zaun für 1.000 Euro – vorsorglich zur Vermeidung möglicher Gefahren und um kenntlich zu machen, dass es sich um ein privates Gelände handelt.

Unfälle habe es dort noch nie gegeben, so die Stadt Bonn auf unsere Anfrage. Auch zwei Hinweisschilder – eines am Anfang, eines am Ende des Garagenhofs – machen deutlich: Es handelt sich um einen Privatweg, und das Betreten geschieht auf eigene Gefahr.

Die Anwohner, die diese Abkürzung über 40 Jahre genutzt haben, sind nun sauer und beantragten, dass die Stadt den Zaun wieder entfernt. Doch die Stadt will den Zaun stehen lassen, denn sie sei nicht gehindert, „auch überobligatorische Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen“. Ihr Alternativvorschlag: Die Bürger sollen über einen anderen Pfad hinter den Garagen zum Spielplatz gehen. Die Bonner Politik beauftragte die Verwaltung daher, den „nicht verkehrssicheren Trampelpfad“ mit

einer sogenannten Knüppelstufenanlage auszustatten. Kostenpunkt: weitere 5.000 Euro. Büsche und Gehölze, die den Weg versperrten, hat die Stadt gerodet und die Treppe mittlerweile gebaut.

Der Zaun mag rechtmäßig sein, ein Unfall auf dem Garagenhof kann nicht ausgeschlossen werden. Diese Gefahr gibt es aber auch auf dem offiziellen Weg über Straßen. Und wie wahrscheinlich ist es, dass auf dem Garagenhof ein Unfall passiert?

Viele Anwohner haben sich mehr als 40 Jahre sicher gefühlt und die Verantwortung für sich und ihre Kinder übernommen, wenn sie die Abkürzung über diesen eindeutig ausgeschilderten Privatweg gegangen sind.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Mit dem Zaun nimmt die Stadt den Bürgern die Eigenverantwortung ab und schießt nun auch noch mit der Treppe deutlich übers Ziel hinaus. Im Bonner Straßenverkehr gibt es sicher größere Gefahrenpunkte, wo das Geld besser angelegt wäre.



Andrea Defeld
defeld@steuerzahler-nrw.de

15.000 Euro für ein Grünpflanzen-Projekt ohne Besucher

Im Sommer 2024 wurden für 15.000 Euro auf das oberste Deck eines Stuttgarter Parkhauses Pflanzen gebracht, um einen „Pocket Park“ zu schaffen. Wegen Sicherheitsbedenken blieb das Deck jedoch für Besucher geschlossen.

Stuttgart (BW). Die Passanten staunten im Juli des vergangenen Jahres nicht schlecht, als mitten in Stuttgart 30 medi-

terrane Pflanzen auf das oberste Deck eines Parkhauses an der Steinstraße gebracht wurden. Nach drei Monaten hatte die grüne, aber nicht winterfeste Pracht in luftiger Höhe ihren Dienst bereits getan und schwebte im Oktober wieder Box um Box nach unten.

Umsonst hatte es die fliegenden Stuttgarter Pflanzen allerdings nicht gegeben. Laut Auskunft der Stuttgarter Stadtver-



Dieses zeitweilig mit Pflanzen bestückte Deck eines Stuttgarter Parkhauses konnte für die Allgemeinheit aus Sicherheitsgründen nie geöffnet werden.

waltung auf Bund der Steuerzahler-Anfrage beliefen sich die Kosten für das Hinaufbringen der Pflanzen auf 10.000 Euro, für das Herunterbringen auf 5.000 Euro. Nach dem Herunterbringen der Pflanzen stellte sich heraus, dass kein einziger Besucher die Pflanzen über den Dächern Stuttgarts je zu Gesicht bekommen hatte. Die 15.000 Euro waren somit ohne jeglichen Nutzen investiert worden.

Auf Anfrage des BdSt, wie es dazu kommen konnte, dass die grüne Oase nicht, wie ursprünglich geplant, für Besucher geöffnet hatte und die Pflanzen somit ein einsames Dasein in luftiger Höhe gefristet hatten, hieß es dazu Mitte November aus dem Rathaus: „Nachdem klar war, dass aus baurechtlichen Gründen 2024 niemand mehr das Parkdeck mit den Pflanzkübeln würde betreten dürfen, stieß Oberbürgermeister Dr. Frank Nopper im Ältestenrat am 11. Juli erneut eine Diskussion zum Thema an. Trotz der Hinweise der Verwaltung, dass es widersinnig sei, ein Parkhausdeck als ‚Pocket Park‘ zu bepflanzen, wenn niemand es betreten könne, blieb die Mehrheit des Ältestenrats der Meinung, dass die Pflanzen aufs Dach zu bringen seien.“

Eines lässt sich bei der Posse um die fliegenden Stuttgarter Pflanzen festhalten: Beim Projekt „Pocket Park“ ist im Sommer 2024 ziemlich viel schiefgelaufen. Dennoch wollte die Stadt Stuttgart im Frühjahr 2025 einen erneuten Versuch wagen, das oberste Parkdeck zu begrünen. Die dafür vorgesehene Kosten inklusive des für die abendliche Schließung verantwortlichen und laut Stadt notwendigen Wachdienstes: 80.000 Euro.

Erst Ende vergangenen Jahres kam dann, wohl auch durch medial geäußerte Kritik – unter anderem vom BdSt Baden-Württemberg – Bewegung in die Angelegenheit. Die Fortsetzung des „Pocket Parks“ wurde immer fraglicher. Im Februar 2025 lehnten die Stadträte eine Fortsetzung des Projekts dann mit knapper Mehrheit ab; ein mitentscheidender Faktor bei der Abstimmung war auch die Stimme von Stuttgarts OB Frank Nopper, der sich gegen das Projekt aussprach.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

In Stuttgart wurden 15.000 Euro an Steuergeldern für das Hin- und Hertransportieren von Pflanzen auf einem Parkhausdeck ausgegeben, die die Besucher nie zu sehen bekamen.



Daniel Bilaniuk
presse@steuerzahler-bw.de

ALTERNATIVE INVESTITION

Für 15.000 Euro hätte man ca. 25 Parkbänke in Stuttgarter Grünanlagen aufstellen können.



Polizeikontrollquittungen für 6.500 Euro pro Stück

Seit dem Jahr 2021 stellt Bremens Polizei bei Personenkontrollen in bestimmten Bereichen der Stadt auf Wunsch Kontrollquittungen aus. Hierfür ließ das Bremer Innenressort extra eine digitale Anwendung entwickeln und zusätzlich 100 mobile Drucker anschaffen. Allerdings kamen diese bisher in gerade einmal 32 Fällen zum Einsatz – und das bei angefallenen Kosten von mehr als 200.000 Euro.

Bremen (HB). Im November 2020 verabschiedete die rot-grün-rote Regierungskoalition die Novellierung des Bremischen Polizeigesetzes (BremPolG). Darin wurde bundesweit einmalig die Pflicht der Polizei verankert, bei Personenkontrollen auf Verlangen des Kontrollierten eine Quittung auszustellen (§ 27 Abs. 1 BremPolG). Eine solche Quittung bescheinigt dem Kontrollierten Ort, Zeit und Grund der Kontrolle. Die Pflicht zur Ausstellung einer Kontrollquittung be-

schränkt sich dabei auf „besondere Kontrollorte“. Dies sind von der Polizei festgelegte, besonders kriminalitätsbelastete Gegenstände, in denen Personen auch ohne eine im Einzelfall bestehende Gefahr überprüft und kontrolliert werden dürfen. Bisher gibt es in der Stadt Bremen vier solcher Orte (z. B. am Hauptbahnhof) und in Bremerhaven seit Oktober 2024 einen.

Dass die Bremer Polizei überhaupt solche Quittungen ausstellen muss, geht maßgeblich auf die politischen Bemühungen einzelner Regierungsfraktionen zurück. Sie begründeten die Einführung der Kontrollbescheinigungen damit, dass sie sogenanntem Racial Profiling vorbeugen könnten, also Polizeikontrollen, die im Verdacht stehen, allein aufgrund u.a. äußerer Merkmale durchgeführt worden zu sein. Laut den Befürwortern fällt es kontrollierten Personen so anschließend leichter, Beschwerde über die durchgeführte Kontrolle einzulegen.

Foto: John



Seit September 2021 besteht für Bremens Polizei die Pflicht, bei Personenkontrollen auf Nachfrage Kontrollquittungen auszustellen. Das Bremer Innenressort schaffte dafür sogar 100 mobile Drucker an, die jedoch kaum zum Einsatz kommen.

ALTERNATIVE INVESTITION

Um Verwarngelder bargeldlos kassieren zu können, benötigt die Bremer Polizei nach Angaben des Innensenators etwa 90 EC-Kartenlesegeräte. Die wären mit den hier verbrannten 208.000 Euro locker drin gewesen.



Zum 1.9.2021 trat der Quittungsanspruch in Kraft. Zu diesem Zeitpunkt verfügte die Polizei noch nicht über entsprechende Geräte, um die Quittungen digital ausstellen zu können, sodass die Quittierung zunächst noch von Hand erfolgte. Zum 1.6.2022 wurde dann ein eigens entwickeltes System zur „Personen-Kontrollen-Dokumentation“ (PerKonDo) bereitgestellt, das eine Smartphone-App mit einer polizeilichen Intranet-Anwendung kombiniert. Seitdem können die Kontrollquittungen wahlweise auf einem der 100 eigens angeschafften mobilen Drucker (Stückpreis: 365 Euro) ausgegeben oder volldigital via QR-Code zur Verfügung gestellt werden. Um kontrollierte Personen auf den Quittungsanspruch hinzuweisen, soll – gemäß Ausführungen des Innenressorts – die Polizei proaktiv bei jeder Identitätsfeststellung an den besonderen Kontrollorten diese Bescheinigung anbieten.

Die Bilanz des Rechtsanspruchs auf Kontrollquittungen fällt dennoch ernüchternd aus: So sind seit 2021 lediglich 52 Kontrollquittungen angefordert worden. 20 wurden noch von Hand ausgestellt, die restlichen 32 über das neue PerKonDo-System. Der Nach-

frage-Tiefpunkt: Im gesamten Jahr 2024 wurden lediglich zwei Kontrollbescheinigungen ausgestellt.

Der äußerst geringen Inanspruchnahme stehen vergleichsweise hohe Kosten gegenüber: Das Bremer Innenressort beziffert die Entwicklungs- und Anschaffungskosten von PerKonDo auf insgesamt 143.042,46 Euro. Hinzu kommen jährliche Betriebskosten (u.a. Wartung und Softwarepflege) in Höhe von 21.504 Euro. Dementsprechend belaufen sich die bis Mitte 2025 entstandenen Gesamtkosten auf etwa 208.000 Euro. Bezogen auf die 32 tatsächlich mittels PerKonDo ausgestellten Kontrollbelege entspricht das einem unfassbaren Betrag von bisher ca. 6.500 Euro pro Quittung!

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Dieser Fall zeigt deutlich, wo in Bremen die Prioritäten liegen. Bis heute ist die Polizei dort wegen fehlender EC-Kartenlesegeräte nicht in der Lage, Verwarngelder vor Ort bargeldlos zu kassieren, wodurch der Stadt jedes Jahr Einnahmen entgehen. Stattdessen gab der Bremer Senat viel Geld dafür aus, um Polizeibeamte technisch in die Lage zu versetzen, jährlich eine Handvoll Kontrollquittungen auszustellen. Das ist bundesweit einmalig!



Nico Steinert

steinert@steuerzahler-nub.de

Gesamtkosten:
über 200.000
für 32 ausgestellte
Belege

Ungenutzter „Rotlicht-Container“

Die Stadt Trier verlegte den Straßenstrich vor Jahren in ein Gewerbegebiet. Dort stellte die Stadt im April 2023 einen Container auf, der ein WC und einen Aufenthaltsraum bietet. Den Schlüssel des verschlossenen Containers müssen sich die Prostituierten jedoch im Rathaus oder auf einem Amt abholen. Welch Überraschung – mehr als zwei Jahre später ist der Container noch immer ungenutzt, aber Trier zahlt fortgesetzt monatliche Miete dafür.

Trier (RP). Weil Sexarbeiterinnen in Trier nicht gern an publikumswirksamen Orten gesehen werden, verbannte die Stadt den Straßenstrich per Sperrgebietsverordnung ins Gewerbegebiet von Trier-West.

Als Ausgleich dafür, dass die Prostituierten ihrer Arbeit nun im nachts eher verwaisten Gewerbegebiet nachgehen sollen, stellte die Stadt im April 2023 in der Gottbillstraße einen Container auf. Dieser beinhaltet ein WC und einen Aufenthaltsraum – und bietet damit auch Schutz z. B. vor Regen und Kälte. Es war eine freiwillige Geste, um für „sichere Bedingungen“ zu sorgen, wie der

Stadtrat meinte. Aber: Der Container ist stets abgeschlossen. Wenn eine Prostituierte ihn nutzen möchte, muss sie sich zuerst im Rathaus, Ordnungsamt oder Gesundheitsamt den Schlüssel abholen. Was könnte selbstverständlichere sein als das, dachten sich wohl die Entscheider.

Seit mehr als zwei Jahren steht der Container vollkommen ungenutzt herum. Nicht ein einziges Mal sprach – welch Wunder! – eine Prostituierte im Rathaus, Ordnungs- oder Gesundheitsamt vor, um den Schlüssel zu bekommen. Und dabei gab sich die Stadt wiederholt Mühe, die Prostituierten zu informieren, wie die Pressestelle dem Bund der Steuerzahler versicherte. Die Verwaltung geht davon aus, dass das „Anbieten sexueller Dienste“ weg von der Straße hin in das Internet sowie in Hotels und Privatwohnungen der Grund dafür sei, dass der Container nicht genutzt wurde – und nicht etwa der Umstand, dass der Schlüssel dafür im Rathaus abgeholt werden muss.

Allerdings kostet selbst ein leerstehender „Rotlicht-Container“ die Steuerzahler Geld, denn Trier hat den Container angemietet.



Ein solcher Container wurde von der Stadt Trier in der Gottbillstraße für Sexarbeiterinnen des Straßenstrichs aufgestellt. Genutzt wurde er jedoch nie.

Die jährliche Miete einschließlich Wasser, Ver- und Entsorgung kostet laut Stadt pro Jahr mehr als 5.600 Euro. Bis Ende 2025 werden das wohl Gesamtausgaben von rund 15.000 Euro sein.

Soweit es die Verwaltung betrifft, sollen noch die Sommermonate 2025 abgewartet und dann dem Stadtrat vorgeschlagen werden, den Container-Standort aufzugeben. Da die Kommunalpolitiker den Beschluss dazu getroffen haben, müssen sie ihn auch wieder aufheben.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Der Trierer „Rotlicht-Container“ gehört in die Kategorie „Gut gemeint ist nicht immer gut gemacht“. Dass das Projekt in dieser realitätsfernen und bürokratischen Form nicht funktionieren würde, hätte man von Anfang an wissen können. Also jetzt bitte die Reißleine ziehen!



René Quante
r.quante@bdst-rlp.de

Zwei Ampeln 20 Meter nebeneinander

Weil Rheda-Wiedenbrück sich einen Radweg fördern lassen wollte, stehen zwei Ampeln im Abstand von gerade einmal 20 Metern am Straßenrand. So sehen es die Bürger. Für die Stadt ist es eine Ampelfurt, eine „Lichtsignalanlage mit vier Signalgebbern“.

Rheda-Wiedenbrück (NRW). Entlang einer alten Bahntrasse wollte die Stadt Rheda-Wiedenbrück einen Fahrradweg bauen, der über die Pixeler Straße verläuft. 20 Meter neben dem geplanten Radweg befindet sich eine Querungsinsel, mit der man sicher über die Straße kommt.

2016 beantragte die Stadt über das Förderprogramm „Nahmobilität“ Mittel für den Bau eines Radweges. Als Fördervoraussetzung wollte die Bezirksregierung Detmold, dass die Radfahrer sicher über die Straße kommen. Der Plan der Stadt sah daher zunächst vor, Geländer aufzustellen, um die Radfahrer zu einer vorhandenen Querungsinsel zu leiten. Dies hätte für Radfahrer einen Umweg von gerade einmal 20 Metern pro Richtung bedeutet. Das wollte die Bezirksregierung aber nicht. Daraufhin favorisierte die Stadt eine Verlängerung der Querungshilfe hin zur Radüberquerung. Das lehnte

als Baulastträger jetzt der Landesbetrieb Straßen.NRW ab. Trotz dieser offenen Frage baute die Stadt erst einmal den Radweg.

Die Bezirksregierung hatte die Projektförderung aber weiter daran gebunden, dass Radfahrer und Fußgänger im Verlauf des Radweges die Landstraße sicher überqueren können. An der Entscheidungsfindung, wie diese geforderte sichere Überquerung aussehen soll, waren schließlich sagenhafte sieben Behörden beteiligt: die Verkehrsbehörde der Bezirksregierung, die Verkehrsbehörde des Kreises Gütersloh, die Verkehrsbehörde der Stadt, die Kreispolizeibehörde, der Baulastträger (also der Landesbetrieb Straßen.NRW), der Baulastträger Stadt Rheda-Wiedenbrück und die Planungsabteilung der Stadt Rheda-Wiedenbrück – die die Gefahrenlage auch noch unterschiedlich bewerten.

Als Ergebnis der Abstimmungen stehen nun aus Sicht der Bürger zwei Ampeln an der Straße – gerade einmal im Abstand von lediglich 20 Metern voneinander. Die Stadt aber sieht hier nur eine synchron geschaltete Ampelanlage, denn: „Die Irritation [...] basiert darauf, dass der Querungsbereich nicht die übliche Länge von ca. 4 m, sondern eine Furt von 20 m zw. der gradlinigen



Auf kürzester Strecke stehen zwei Ampeln fast nebeneinander.

Verbindung des Radweges und der vorh. Verkehrsinsel hat“, so die Stadt auf Anfrage des Bundes der Steuerzahler im Juni 2025. Die Stadt sagt also: Die zwei Ampeln sind eigentlich nur eine. Außerdem teilt sie in der Antwort mit, dass die Mehrheit der beteiligten Behörden die Notwendigkeit der Lichtsignalanlage bezweifelte, auch die Gefahrenlage hätten sie sehr unterschiedlich eingestuft. So habe die Bezirksregierung Detmold eine sichere Querung nur mit einer Lichtsignalanlage als erreichbar betrachtet. Da die Verwaltung als Zuwendungsempfänger in Abhängigkeit zur Förderbehörde, also zur Bezirksregierung, stehe, habe die Stadt die Lichtsignalanlage politisch beschlossen. Die Bezirksregierung schreibt am 14.5.2025 jedoch dem BdSt auf Nachfrage, „dass für die Förderung die Verkehrssicherheit die Radfahrerquerung gewährleistet werden sein müsse. Dafür sind grundsätzlich verschiedene Varianten denk- und umsetzbar. Eine konkrete Variante wurde von der Bezirksregierung nicht gefordert.“

Nachdem die Ampeln endlich aufgestellt waren, fiel jedenfalls auf, dass die Lichtsignalgeber falsch waren. Bei der Bestellung hatte sich die Stadt nicht ausreichend mit anderen Behörden abgestimmt. Denn aus

Gründen der Verkehrssicherheit verlangten der Baulastträger und die Verkehrsbehörde des Kreises Gütersloh, dass der Signalgeber über der Fahrbahn (Peitschenmast) montiert wird. Außerdem sollten statt der nur zwei (gelb/grün) nun drei Signalgeber (rot/gelb/grün) montiert werden. Allein die Nachrüstung kostete fast 14.000 Euro.

Apropos Kosten: Die sind für die Stadt anscheinend nicht ganz klar. Am 13.6.2025 bezifferte sie die Kosten gegenüber dem BdSt auf knapp 51.000 Euro, am 25.6.2025 auf knapp 47.000 Euro. Doch damit ist noch nicht Schluss, denn eine Ampel verursacht Folgekosten. Laut Stadt betragen sie erfahrungsgemäß 1.000 bis 1.500 Euro jährlich.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Ob eine oder zwei Ampeln, die fast nebeneinanderstehen: 40 Meter Umweg sind jedem Radfahrer zuzumuten. Weder Steuer geld noch Folgekosten schienen bei der Investition eine Rolle gespielt zu haben. Hier waren wohl zu viele Köche am Werk. Und jetzt will es keiner gewesen sein.



Jens Ammann
ammann@steuerzahler-nrw.de

Finanzausgleichsmittel für Privatwald

Die Familie der Grafen Bismarck hat für ihren Privatwald vom Land Schleswig-Holstein 130.000 Euro Finanzausgleichsmittel erhalten, die ihnen gar nicht zustehen. Für eine Rückforderung ist es jetzt zu spät.

Sachsenwald (SH). Der knapp 70 Quadratkilometer große Forstgutsbezirk Sachsenwald ist ein gemeindefreies Gebiet in Privatbesitz ohne Einwohner. Die Fläche wurde dem Fürsten Bismarck bereits 1871 von Kaiser Wilhelm I. für seine Verdienste um Deutschland geschenkt. Bis heute gehört der Wald seinen Nachfahren, die sogar das Recht haben, von dort ansässigen Unternehmen Gewerbesteuern zu erheben. Juristisch ist das Gebiet niemals einer Gemeinde zugeordnet worden, es gibt somit

auch keinen Bürgermeister und keine Gemeindevertretung. Faktisch übernimmt diese Aufgaben der jeweilige Gutsverwalter. Die hauptamtliche staatliche Verwaltung ist dem Amt Hohe Elbgeest im benachbarten Dassendorf übertragen, das auch die Amtsgeschäfte für zehn ehrenamtlich geleitete Gemeinden in der Umgebung führt. Und hier beginnt eine lange Kette von Fehlern.

Schleswig-Holsteins Gemeinden bekommen aus dem kommunalen Finanzausgleich sogenannte Schlüsselzuweisungen. Diese werden berechnet nach der Anzahl der Einwohner, der Übernahme von zentralen Funktionen für das Umland und die Länge der zu unterhaltenden Gemeindestraßen. Die entsprechenden Daten werden von der jeweiligen Amtsverwaltung erhoben und dem Innenministerium zugeleitet. In dieser Datei waren die privaten Waldwege der Grafenfamilie als „Gemeindestraßen“ erfasst, obwohl es sich ja nicht um eine Gemeinde handelt. Auch im Innenministerium ist niemandem aufgefallen, dass ein gemeindefreies Gebiet keine Schlüsselzuweisungen empfangen darf. So überwies man seit 2021 insgesamt 162.000 Euro an die Waldbesitzer. Als der Fehler dann doch auffiel, konnte man nur noch die Zahlung für 2024 in Höhe von 31.600 Euro zurückfordern. Für die restlichen Beträge war die Zuwendung inzwischen unanfechtbar geworden. Auch die Grafenfamilie war nicht bereit, die zu Unrecht empfangenen Zahlungen freiwillig zurückzuerstatten.

Die Landesregierung von Schleswig-Holstein versucht jetzt, den schwierigen Sonderfall zu bereinigen. Das Gebiet des Sachsenwaldes soll per Gesetz auf die benachbarten Gemeinden aufgeteilt werden, ohne an den Eigentumsrechten der Grafenfamilie etwas zu ändern. Doch die Gemeinden fordern für die Eingemeindung einen finanziellen Ausgleich. Denn eine entspre-



Bismarck mit seiner Dogge im Sachsenwald.
Öl auf Leinwand. 68 x 52,5 cm. Signiert und datiert unten rechts: C. Röhling Sachsenwald 1898.

chende Vergrößerung ihres Gemeindegebietes ohne zusätzliche Einwohner wäre für sie mit einem Mehraufwand an Kosten und Verantwortung verbunden. Bis Redaktionsschluss lag noch keine endgültige gesetzliche Regelung vor, doch der BdSt wird die Entwicklung weiterhin kritisch begleiten.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Dass man für ein gemeindefreies Gebiet keine Finanzausgleichsmittel zahlen darf, hätten alle Verantwortlichen erkennen müssen.



Rainer Kersten
schleswig-holstein@steuerzahler.de

ALTERNATIVE INVESTITION

Für 130.000 Euro könnte man ein Jahr lang zwei Schulsozialarbeiter bezahlen.



Kassel verschaukelt Stadtparkbesucher

In einer neu angelegten Grünanlage in Kassel können Besucher auf einer übergroßen Hollywoodschaukel den Blick auf eine Bundesstraße „genießen“. Ein Versehen war der Aufstellungsort aber leider nicht. Kosten für die Schaukel: 16.000 Euro.

Kassel (HE). Wer genießt es nicht, dem Großstadtdschungel zu entkommen und sich im Grünen zu entspannen? Genau hierfür hat Hessens drittgrößte Stadt Kassel den Park Schönenfeld in Richtung Osten erweitert. Der neu angelegte Park Schönenfeld-Ost befindet sich auf der Fläche eines ehemaligen Kinderkrankenhauses. Das 25.000 Quadratmeter große Areal wurde bisher als Durchgangsfläche genutzt und hatte außer einem kleinen Aktivitätsbereich keine besonderen Nutzungsangebote oder Aufenthaltsqualität. Für die Neugestaltung des Parks Schönenfeld-Ost fielen insgesamt Kosten in Höhe von 1,3 Mio. Euro an, gefördert zu rund zwei Dritteln durch den Bund und das Land Hessen im Rahmen des Städtebauförder-

programms „Wachstum und Nachhaltige Erneuerung“.

Seit der Eröffnung im Juni 2024 gibt es im Park Schönenfeld-Ost neben einem Radweg einen Fußgänger-Loop, Sitzmöglichkeiten, einen Bewegungsparkours und Spielangebote. Außerdem wurde die Grünfläche mit Bäumen und Stauden bepflanzt.

Bei einer Sache im Park fühlen sich viele Steuerzahlerinnen und Steuerzahler jedoch sprichwörtlich verschaukelt. In der Nähe des Autobahnzubringers, der Bundesstraße B3, schüttete die Stadt einen Hügel auf. Darauf wurde eine große Hollywoodschaukel aufgestellt. Die Kosten dafür lagen bei 16.000 Euro. Doch Entspannen im herkömmlichen Sinne mit Ruhe, Blick ins Grüne usw. kann man auf dieser Sitzgelegenheit leider nicht, denn die Schaukel ist nicht zum Park hin ausgerichtet, sondern zu der viel befahrenen Straße. Ein Versehen war das von Seiten der Stadt leider nicht. Die Ausrichtung hat sie absichtlich so gewählt: Kassel wollte den Blick über die B3 hinweg in die rund 600 Meter Luftlinie



Video zum Fall

Foto: Moritz Vennier



Ausblick auf Blechlawinen statt auf Flora und Fauna: Die 16.000 Euro teure XXL-Hollywoodschaukel im Kasseler Park Schönenfeld-Ost ist zur Bundesstraße statt zur Grünanlage hin ausgerichtet. Das ist von der Stadt genau so gewollt.

entfernte Fuldaue ermöglichen. Vielleicht hat die Stadtverwaltung auch eine besondere Vorstellung davon, wie sich Stadtbewohner in einem Park ausruhen wollen. So heißt es in einer Antwort an den Bund der Steuerzahler: „[...] manche finden es lustig und winken den Autofahrern. Der Lärm wird selten thematisiert. Wer in einer Stadt lebt, hat sich vielleicht an den Anblick und die Geräuschkulisse von Verkehr gewöhnt.“

Und somit bleibt die Hollywoodschaukel, wie sie ist: Eine eventuelle Drehung der

Konstruktion steht nicht zur Diskussion. Wer also gern Autos beobachtet, Lärm und Abgase genießt, findet auf der Hollywoodschaukel im Park Schönenfeld-Ost künftig seinen Lieblingsort.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Mit der zur B3 hin ausgerichteten Hollywoodschaukel verschaukelt Kassel die Steuerzahler, denn es ist zu bezweifeln, ob man sich beim Blick auf eine viel befahrene Straße mit Lärm und Abgasen wirklich gut erholen kann. Damit sich die Sache nicht weiter aufschaukelt, sollte die Stadt ein Einsehen haben und das Objekt zum Park hin drehen.

**16.000 €
verschwendet**



Eva Kugler
kugler@steuerzahler-hessen.de

Plastik-Sitzmöbel für mehr als 200.000 Euro

Fördergelder verführten
Eschwege dazu, teure Sonder-
anfertigungen zu kaufen



Video zum Fall

Foto: Moritz Vennert



Eschwege schaffte Plastik-Sitzmöbel an, die an verschiedenen Stellen im Ort eingesetzt werden sollen. Im Juni 2025 waren die teuren Sonderanfertigungen auf dem Skateplatz vor den Toren der Stadt zu sehen.

Die Stadt Eschwege hat für 223.000 Euro mobile Sitzmöbel erworben, die Jung und Alt an beliebte Klemmsteine erinnern. Doch nicht nur die Optik, auch die hohen Anschaffungskosten stoßen vielen negativ auf. Für die Möbel wurden spezielle Gussformen hergestellt, die den Großteil der Gesamtkosten ausmachten.

Eschwege (HE). Die nordhessische Stadt Eschwege ist nicht nur für ihre vielen gut erhaltenen Fachwerkhäuser bekannt, sondern auch für das ehemalige Landgrafenschloss, in dessen Innenhof sich ein Brunnen mit Motiven aus dem Märchen „Frau Holle“ befindet. Wenig märchenhaft sind allerdings die Kosten für neue Sitzgelegenheiten in der Innenstadt. Die blau-grauen Kunststoffmöbel erinnern viele an bekannte Klemmsteine, waren aber deutlich teurer als das beliebte Kinderspielzeug. Die Verantwortlichen in Eschwege haben sich zum Ziel gesetzt, unter dem Motto „Von der Innen- zur Außenstadt“ mehr Treffpunkte in der

Stadt zu schaffen, um damit die Kommunikation unter den Bürgerinnen und Bürgern zu verbessern. Dafür sollten nicht nur einfache Bänke angeschafft werden, sondern etwas Besonderes musste her. Eine eigens einberufene interdisziplinäre Arbeitsgruppe entschied sich gegen Modulsysteme, die bereits verfügbar waren. Stattdessen gab die Stadt einen Prototypen in Auftrag, der speziell auf die vielfältigen Anforderungen und Eschwege Bedürfnisse zugeschnitten sein sollte – nicht nur als Sitzgelegenheit, sondern auch als Bühne, Spielgerät, Stehtisch und vieles mehr. Die Objekte sollen langfristig an verschiedenen Orten innerhalb der Stadt eingesetzt werden. Dabei soll ihre Eignung für unterschiedliche Veranstaltungen und Nutzungsarten evaluiert werden.

Doch die Spezialanfertigungen waren für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler teuer: Von den Gesamtkosten in Höhe von rund 223.000 Euro entfielen 179.000 Euro auf die Herstellung der Gussformen, die erstmals nur für diese Module angefertigt wur-

den. Daraus entstanden dann insgesamt 29 Module: 13 kurze Sitzkörper in hellblau, 14 lange Sitzkörper in anthrazit und zwei Beplanzungsmodule in dunkelblau. Die Kosten musste Eschwege allerdings nicht allein tragen. 90 Prozent der Gesamtkosten übernahm das Land Hessen mit dem Förderprogramm „Zukunft Innenstadt“. Der Eigenanteil der Stadt war mit rund 22.300 Euro also recht überschaubar.

In der Eschwege Bevölkerung sind jedoch nicht nur die hohen Kosten ein heiß diskutiertes Thema. Auch Optik und Farb-

gebung sind gerade im Zusammenhang mit den Fachwerkhäusern in der Altstadt umstritten. Doch die Stadt verteidigt die Anschaffung der mobilen Sitzmöbel: Die Module sollen eine extreme Langlebigkeit haben, seien witterungsbeständig, wartungsarm, ließen sich ohne großen Aufwand installieren und das ganze Jahr über vielfältig einsetzen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die Anschaffung der mobilen Sitzmöbel ist ein klassischer Fall von Mischfinanzierung. Die hohe Fördersumme hat bei der Stadt Eschwege vermutlich zu Fehlanreizen geführt. Nach dem Motto: Wenn man selbst kaum etwas zahlen muss, darf es gern etwas teurer sein. Mobile, wetterfeste und langlebige Sitzmöbel sind sicher sinnvoll, aber die Stadt hätte auf Sitzgelegenheiten „von der Stange“ zurückgreifen und so viel Geld sparen können.



Eva Kugler

kugler@steuerzahler-hessen.de

ALTERNATIVE INVESTITION

Für 179.000 Euro hätten ca. 300 gewöhnliche Parkbänke aufgestellt werden können.



Kostspielige Erleuchtung in Delmenhorst

Zum Jahreswechsel 2024/2025 fand in Delmenhorst erstmals das winterliche Lichterfest „Deluminous“ statt. Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand die Präsentation eigens dafür angeschaffter Lichtskulpturen – insgesamt 100 Stück für 344.000 Euro. Doch ein zu hoher Aufwand und geringe Besucherzahlen ließen „Deluminous“ zu einem einmaligen Strohfeuer werden.

Delmenhorst (NI). Als eine Maßnahme zur Belebung der Innenstadt präsentierte die Stadt Delmenhorst im Jahr 2022 die Anschaffung von insgesamt 100 lebensgroßen Lichtskulpturen. Die Anschaffungskosten dieser Skulpturen beliefen sich auf

stolze 344.000 Euro. Mit knapp 310.000 Euro kam fast die gesamte Summe aus dem mit EU-Geldern finanzierten Förderprogramm „Perspektive Innenstadt“ des Landes Niedersachsen. Dieses Programm war extra aufgelegt worden, um die Städte und Gemeinden nach überstandener Coronapandemie bei der Wiederbelebung ihrer zusehends verödenden Innenstädte zu unterstützen.

Doch wie sollen 100 Leuchtfiguren zur Belebung der Innenstadt beitragen? Der Plan der Stadt war, diese Figuren künftig jedes Jahr während der Adventszeit gebündelt und öffentlichkeitswirksam zu inszieren, um so Besucher in die Innenstadt zu locken. Auf der eigenen Homepage sprach



100 solcher Lichtfiguren hatte die Stadt Delmenhorst mit Fördergeldern für eine Veranstaltung angeschafft. Eine Wiederholung soll es entgegen der ursprünglichen Pläne aber nicht geben.

sie gar von einem „touristischen Leuchtturmprojekt“, wobei sich die vollständige Ausstellung aller Leuchtfiguren als feste Größe im städtischen Veranstaltungskalender etablieren sollte.

Sich selbst sah die Stadt allerdings erstaunlicherweise nicht zur Durchführung einer solchen Veranstaltung in der Lage, sodass sie das Unternehmen mit der Erstauflage der Veranstaltung „Deluminous – Insel der Lichter“ beauftragte, bei dem sie die Figuren zuvor bereits erworben hatte. Obendrein bewilligte die Stadt einen Zuschuss von 15.000 Euro für Marketingmaßnahmen und entband den Veranstalter auch noch von den sonst üblicherweise fällig werdenen Gebühren.

Wer nun glaubt, dass die Steuerzahler die von ihrem Geld gekauften Figuren kostenfrei bestaunen durften, der irrt. Um sämtliche Unkosten für die fast zweimonatige Veranstaltung zu decken, verlangte der Ausrichter nämlich bis zu 14 Euro Eintritt pro Person, auch deshalb, weil er der Stadt für die Veranstaltung noch zusätzliche Objekte wie einen imposanten Lichterbaum temporär zur Verfügung stellte.

Das Ende vom Lied: Statt der ursprünglich erhofften 25.000 Besucher fanden sich letztlich bloß rund 11.000 Menschen ein, die die Lichtfiguren in der Zeit vom 15.11.2024 bis zum 5.1.2025 auf der Delmenhorster Burginsel besuchten. Die Stadt entschied sich

daher aufgrund des Missverhältnisses zwischen Aufwand und Nutzen, dass es keine Wiederholung von „Deluminous“ geben solle. Stattdessen sollen die teuren Leuchtfiguren nun während der Adventszeit einfach einzeln ohne große Inszenierung an verschiedenen Orten in der Innenstadt aufgestellt werden. So schnell verkommt ein „touristisches Leuchtturmprojekt“ also zu einer überteuerten Adventsdekoration.

Der Bund der Steuerzahler geht davon aus, dass die Einlagerung, Instandhaltung und Reparatur der immerhin 100 Leuchtfiguren zu weiteren laufenden Kosten führen wird. Wie hoch diese ausfallen werden, konnte die Stadt Delmenhorst bis zum Redaktionsschluss nicht mitteilen.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Immer wieder sorgen großzügige Förderkulissen dafür, dass Projekte realisiert werden, die nicht zu Ende gedacht sind. „Was soll's? Man kann es ja mal probieren“ scheint die Devise zu sein, wenn der Großteil der Rechnung mit Geld aus Brüssel oder Berlin beglichen wird. Doch auch Fördergelder sind Steuergelder! Entsprechend bedarf der Umgang mit ihnen eines ebenso hohen Anspruchs an Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit.



Nico Steinert
steinert@steuerzahler-nub.de

Designerstühle für Regensburg

Vor ein paar Jahren leistete sich die Stadt Regensburg eine öffentliche Toilettenanlage mit Wartebereich für Busfahrgäste für rund 890.000 Euro. Nach nur wenigen Jahren war die Bank im Wartebereich ramponiert. Daher mussten Designerstühle her.

Regensburg (BY). Im Jahr 2022 hat die Stadt Regensburg am Schwanenplatz ein ca. 20 Meter langes und ca. 2,50 Meter breites „Servicegebäude“, d.h. ein WC-Häuschen mit Damen- und Herrentoiletten und einem „behindertengerechten WC für Alle“ mit Hebelift und Liege samt Wartebereich mit überdachter Sitzbank für Buspassagiere errichtet. Der Bund der Steuerzahler kritisierte in seinem Schwarzbuch 2022/2023 die hohen Kosten von 890.000 Euro für dieses exklusive Toilettengebäude.

Nach nur zwei Jahren war der Wartebereich mehr als unansehnlich. Die dort installierte Bank hat statt Busfahrgästen vorwiegend Obdachlose und Taubenfütterer angezogen. Sie war nach kurzer Zeit derart ramponiert, dass sie abmontiert werden musste.

Ein ganzes Jahr lang suchte man nach einem Ersatz für die Bank. Schließlich wurde man im hohen Norden fündig. Es wurden acht „Plateau StadtSitze“ von einem norddeutschen Hersteller angeschafft, nach Regensburg transportiert und schließlich im November 2024 im Wartebereich des Servicegebäudes am Schwanenplatz im Boden verankert. Die Stühle sind farblich individuell gestaltet und erscheinen futuristisch und zeitlos. „Ziel der Maßnahme war es, die Aufenthaltsqualität für Bürgerinnen und Bürger als auch Touristinnen und Touristen zu verbessern und gleichzeitig eine langfristige Lösung für die Herausforderungen mit der vorherigen Sitzgelegenheit zu finden [...]. Diese Entscheidung wurde auf Grundlage von Kriterien wie Design, Funk-

tionalität und Robustheit getroffen [...] Es wurde vor allem Wert darauf gelegt, ein Produkt zu wählen, das den spezifischen Anforderungen hinsichtlich Stabilität und Design gerecht wird. Die nun verbaute Lösung schien uns hier am geeignetsten. [...] Die Stühle wurden aufgrund ihrer hochwertigen und langlebigen Verarbeitung ausgewählt, um den besonderen Anforderungen des Standorts am Schwanenplatz gerecht zu werden. Diese Entscheidung zielt darauf ab, langfristig Wartungs- und Ersatzkosten zu minimieren und den Nutzenden eine attraktive und nachhaltige Sitzgelegenheit zu bieten“, so die Oberbürgermeisterin der Stadt Regensburg. Auch der Preis für die Stühle von insgesamt rund 8.500 Euro brutto, inklusive Lieferung und „fachgerechte Installation vor Ort“, kann sich sehen lassen. Doch das „Stuhl-Designer-Glück“ währte nicht lange. „Laufende Sachbeschädigung der Stühle durch verschiedene, uns teils unbekannte Gruppen“ verursachten nach Angaben der Oberbürgermeisterin der Stadt Regensburg einen „erhöhten Aufwand bei Reinigung und Instandhaltung der Sitzgelegenheiten“.

Und es kam noch dicker: Ende Januar 2025 haben mehrere Personen offenbar versucht, die Stühle von der Anlage abzuschrauben. Sie wurden jedoch von der Regensburger Polizei auf frischer Tat ertappt. Die Stühle wurden daher „zur Ermittlung im Rahmen der Strafanzeige konfisziert. Daher sind wir aktuell bemüht, deeskalierend zu wirken und eine stabile und dauerhafte Lösung zu finden“, ließ die Oberbürgermeisterin der Stadt Regensburg den Bund der Steuerzahler wissen.

Schließlich teilte die Oberbürgermeisterin der Stadt Regensburg mit, dass sich zur Sitzgelegenheit am Schwanenplatz neue Erkenntnisse ergeben haben und eine Kooperation mit dem „Neuer Kunstverein e.V.“

Vorher: Die Freude an den neuen „Plateau StadtSitzen“ war nicht von langer Dauer.



Foto: TVA Ostbayern

Nachher:
Aktuelle Gestaltung
des Wartebereichs.



Foto: Maria Ritch / Michael Stocker

umgesetzt werde. „In diesem Zusammenhang wurde die ursprünglich vorhandene Bank wieder installiert, ergänzt durch zwei weitere Stühle, die ebenfalls bereits Teil der Gestaltung des Wartebereichs waren. Die weiteren Stühle können einfach wechselnd an dieser oder an anderer Stelle im Stadtgebiet aufgestellt werden. [...] Es ist davon auszugehen, dass durch die sichtbare gestalterische Aufwertung des Ortes im Rahmen von Kunstinstallationen und die zusätzliche Nutzung eine vertrauensbildende Wirkung erzielt wird, die den Schutz des Gebäudes fördert. Mit dieser Lösung werden die Aspekte der Aufenthaltsqualität betont und gleichzeitig das Risiko von Beschädi-

gungen durch eine engere Präsenz und Beobachtung reduziert“. Außerdem erfolgt ein Monitoring zeitlich parallel über die nächsten Monate.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Im Vergleich zu dem öffentlichen Klohäuschen für knapp 900.000 Euro sind die acht „Plateau StadtSitze“ für rund 8.500 Euro wahrlich ein „Schnäppchen“. Die Steuerzahler dürfen aber auch gespannt sein, welche Ergebnisse das Monitoring bringen wird.



Maria Ritch
maria.ritch@steuerzahler-bayern.de

Goslarer Geisterbus verbrennt 577.000 Euro

Die Stadt Goslar hatte im September 2021 mit dem „Welterbeshuttle“ eine neue Buslinie als zusätzliche Verkehrsanbindung der Goslarer Weltkulturerbestätten eingerichtet. Weil das Shuttle – auch aufgrund konzeptioneller Fehler – kaum genutzt wurde, wurde der Linienbetrieb im Sommer 2024 eingestellt. In den gerade mal drei Jahren fuhr die „Welterbe-Linie“ einen Verlust von ca. 577.000 Euro ein.

Goslar (NI). Im September 2021 startete in der Stadt Goslar ein zusätzliches Busangebot zur besseren Erschließung der dortigen UNESCO-Weltkulturerbestätten Kaiserpfalz und Rammelsberg. Seitdem verkehrte auf der Ring-Buslinie 809 das „Welterbeshuttle“. Mit seinem 30-Minuten-Takt zielte es besonders auf Übernachtungsgäste und Tagestouristen ab.

Erst eine großzügige Förderung des Regionalverbandes Region Braunschweig hatte die neue Linie überhaupt möglich gemacht, denn für einen dreijährigen Pilotzeitraum erklärte sich der Regionalverband bereit, bis zu 75 Prozent der anfallenden Verluste zu übernehmen, höchstens jedoch 100.000 Euro jährlich. Den Rest sollte die städtische Nahverkehrsgesellschaft tragen. Die setzte darauf, die Eigenbeteiligung durch zusätz-

liche Fahrkartenverkäufe gering zu halten und ging von 20.000 bis 40.000 Shuttle-Nutzern pro Jahr aus.

Tatsächlich hatte die Welterbe-Linie ca. 40.000 Fahrgäste – allerdings nicht pro Jahr, sondern während des gesamten Pilotzeitraums, der im August 2024 endete. Das sind umgerechnet rund 36 Fahrgäste pro Tag, bei – laut Fahrplan – bis zu 18 Fahrten täglich! Die meiste Zeit dürften die Busfahrer der Welterbe-Linie 809 ihre Runden also allein durch Goslar gedreht haben.

Dass mit solch spärlichen Fahrgastzahlen kaum Einnahmen zu erzielen sind, kann nicht überraschen: Gerade einmal rund 9.000 Euro sollen laut Auskunft der Stadt in dem Dreijahreszeitraum zusammengekommen sein. Viel zu wenig, um die insgesamt 600.000 Euro Kosten, die im gleichen Zeitraum entstanden sind, auch nur ansatzweise aufzuwiegen. Abzüglich kleinerer Spenden, die Stiftungen zugunsten des „Welterbeshuttles“ geleistet hatten, beläuft sich der von den Steuerzahlern auszugleichende Verlust für den dreijährigen Pilotzeitraum auf ca. 577.000 Euro. Wenig überraschend entschied sich die Stadtpolitik daher einstimmig gegen eine Verlängerung der Welterbe-Linie über den geförderten Pilotzeitraum hinaus.

Dabei war schon frühzeitig absehbar, dass das „Welterbeshuttle“ zum Flop werden würde. Schließlich gibt es mit der Buslinie 803 in Goslar bereits eine etablierte Direktverbindung im 30-Minuten-Takt zwischen Innenstadt und Rammelsberg. Und im Gegensatz zu der Welterbe-Linie 809 hält diese sogar am Goslarer Bahnhof – wohl der Ort, wo die meisten Tagestouristen ankommen, die die Weltkulturerbestätten mithilfe des ÖPNV erkunden möchten. Und die Touristen, die mit dem Pkw nach Goslar kamen? Die nutzten, wenig überraschend, weiterhin die zahlreichen, großteils kostenfreien Park-

ALTERNATIVE INVESTITION

Mit 577.000 Euro könnten in der Stadt Goslar mindestens fünf Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden.





Mit der bestehenden Buslinie 803 können Gäste das Besucherbergwerk Rammelsberg bequem erreichen. Für das zusätzlich geschaffene Welt-erberbeshuttle (Linie 809) bestand zu keiner Zeit Bedarf, zumal die Shuttle-Linienführung für Tagestouristen ungeeignet erschien.

möglichkeiten direkt am Rammelsberg. Das ist auch naheliegender, als den Pkw erst kostenpflichtig in der Innenstadt abzustellen, um dann anschließend einen Busfahrschein für das „Welterbeshuttle“ zu lösen.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Es ist legitim, sich Gedanken darüber zu machen, wie touristische Hotspots attraktiv

an den ÖPNV angebunden werden können. Allerdings sollte sich ein neues Angebot dann auch an den Bedürfnissen und dem Verhalten potenzieller Nutzer orientieren. In Goslar hat man stattdessen einfach drauflos „geshuttle“ und aufs Beste gehofft.



Jan Vermöhlen
vermoehlen@steuerzahler-nub.de

Galadinner beim Sternekoch

Das Saarland ist meist knapp bei Kasse – aber nicht, wenn es um Sport und gutes Essen geht. Die Europäischen Polizeimeisterschaften der Volleyballerinnen hat sich das kleine Bundesland insgesamt mehr als 46.000 Euro kosten lassen, davon allein 36.000 Euro für ein Galadinner bei einem Sternekoch.

Saarland. „Hauptsach gudd gess“ ist ein bekanntes saarländisches Motto, das wohl auch für die Landesregierung gilt. Für die 5. Europäischen Polizeimeisterschaften der Frauen im Volleyball im Herbst 2024 hat das Saarland insgesamt mehr als 46.000 Euro

ausgegeben. Der Großteil dieses Steuergeldes floss mit rund 36.000 Euro aber nicht in das eigentliche Sport-Event, sondern in das nachfolgende Galadinner. Die Gesamtkosten der Meisterschaften inkl. Anteil des europäischen Polizeisportverbundes (USPE) beliefen sich laut Presse auf rund 236.000 Euro.

Veranstaltungsort des Galadinners war das Alexander-Kunz-Theatre des gleichnamigen Sternekochs in Saarbrücken. Eingeladen waren aber nicht nur die Sportlerinnen – sondern u.a. auch Verbandsfunktionäre, Delegierte, Regierungsvertreter und die Landtagspräsidentin. Insgesamt kamen rund 250 geladene Gäste.



Foto: Christoph Walter

„Nur herein zum Galadinner.“

Und warum das alles? Laut Landesregierung wollte sich das Saarland mit der Ausrichtung dieses Sport-Events u.a. als Sportstandort präsentieren, die internationale Zusammenarbeit der Polizei fördern und Nachwuchswerbung betreiben. Zudem sei das Abhalten einer Abschlussveranstaltung ein Teil der Vorgaben des USPE gewesen, damit das Saarland die Meisterschaft habe ausrichten dürfen. Das Vorbereiten und Durchführen der Veranstaltung einschließlich des Rahmenprogramms lag in der Zuständigkeit des Polizeisportbeauftragten des Saarlandes.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Angesichts des Missverhältnisses zwischen der öffentlichen Finanzierung des Sport-Events und des Galadinners können sich die Steuerzahler schon fragen, ob die Feierlichkeiten dem sportlichen Ereignis oder den Politikern und Funktionären selbst galten? Auf solche Späße verzichtet das Saarland zukünftig besser.



René Quante
r.quante@bdst-rlp.de

Prestigebau für edles Federvieh

Die Alsterschwäne gehören zu Hamburg wie Hafen und Elbe. Doch ein neues Quartier für die Tiere entwickelt sich zum Luxusprojekt. Aktueller Stand: Rund sieben Mio. Euro soll es kosten – obwohl die Schwäne dort überwiegend nur im Winter untergebracht werden.

Hamburg. Die Alsterschwäne sind ein Wahrzeichen und Touristenattraktion der Stadt. Um sie in den Wintermonaten vor Kälte und Nahrungsmangel zu schützen, werden die Tiere – derzeit etwa 90 Höckerschwäne – daher alljährlich in ein beheizbares Winterquartier gebracht. Da das bislang

genutzte Gebäude saniert werden muss, entsteht derzeit am Eppendorfer Mühlensteich ein Neubau. Doch das Projekt sorgt zunehmend für Kritik.

Bereits 2018 hat die Stadt den Bau angekündigt, der ursprünglich geplante Fertigstellungstermin 2024 konnte jedoch nicht gehalten werden. Erst im Frühjahr 2025 begannen die Bauarbeiten.

Nun kommt das Bauvorhaben mit deutlich höheren Kosten daher als geplant: Statt der zunächst kalkulierten 3,6 Mio. Euro im Jahr 2021 stehen mittlerweile sieben Mio. Euro im Raum – und diese jüngste Kostenabschätzung stammt übrigens aus dem Februar 2024.



Visualisierung des neuen Schwanenquartiers am Eppendorfer Mühlenteich – ein Millionenbau für Hamburgs tierische Wahrzeichen.

ALTERNATIVE INVESTITION

Für sieben Mio. Euro könnten etwa 28.000 Schüler mit digitalen Endgeräten für den Naturkundeunterricht ausgestattet werden.



bruar 2024. Davon kommen 1,3 Mio. Euro aus Bundesmitteln, der Großteil aber aus der Hamburger Stadtkasse. Als Begründung für die Preissteigerung verwies die Stadt auf schwierige Bodenverhältnisse, unerwarteten technischen Aufwand und die allgemeine Preisentwicklung.

Der Bund der Steuerzahler kritisiert jedoch nicht nur die explodierenden Kosten, sondern auch das mangelhafte Projektmanagement.

Besonders die langwierige Planungsphase sowie das Fehlen einer stringenten Kostenkontrolle sorgen für Unmut. Kritisch sieht der BdSt auch, dass der Umfang des

Bauvorhabens im Verlauf nicht etwa reduziert, sondern sogar noch erweitert wurde: So treiben zusätzliche Räume für Umweltbildung und Schulungsveranstaltungen sowie eine begrünte Dachfläche die Ausgaben in die Höhe. Eine Prüfung alternativer Standorte im Hinblick auf Effizienz, Kosten oder städtebaulicher Eignung fand laut Bezirksamt zwar statt, blieb aber erfolglos. Eine Begründung: „Der geplante Neubau für den Eppendorfer Mühlenteich lässt sich nicht einfach auf einen anderen Standort übertragen.“

Bis heute liegt keine belastbare Kalkulation der späteren Betriebskosten vor – ein Umstand, der zusätzlich Fragen zur langfristigen Tragfähigkeit dieses Projekts aufwirft. Und nichts Gutes verheißen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die Alsterschwäne Hamburgs sind zwar eine Touristenattraktion und ein Jahrhundertealtes Symbol der Stadt. Mindestens sieben Mio. Euro für ihr Winterquartier sind aber ein Luxus, den Hamburg sich nicht leisten sollte.



Sascha Mummenhoff
mummenhoff@steuerzahler-hamburg.de

In Stuttgart droht die Oper 21

Jahrelange Verzögerungen
lassen die Kosten nach oben
schießen



Dauert immer länger und wird immer teurer: die Sanierung der Stuttgarter Oper.

500 Mio. Euro vom Land Baden-Württemberg und 500 Mio. Euro von der Stadt Stuttgart: Das finanzielle Volumen für die Sanierung der Stuttgarter Oper war von Beginn an hoch. Ende 2024 wurde bekannt, dass die bereits seit Jahren stockende Sanierung noch einmal vier Jahre länger dauern wird als gedacht. Damit werden die ohnehin schon hohen Baukosten weiter ansteigen. Es besteht die Gefahr, dass sich die Sanierung der Stuttgarter Oper zu einem Fass ohne Boden entwickelt.

Stuttgart (BW). Dass das Opernhaus in Stuttgart über einen erheblichen Sanierungsstau verfügt, ist unbestritten. Die technischen Anlagen sind veraltet, Feuchtigkeit dringt in die Räume, die Mitarbeiter arbeiten unter Bedingungen, die man als annähernd unzumutbar bezeichnen muss. Daher soll das historische Operngebäude generalüberholt werden. Dabei sollen aber nicht nur die Technik erneuert und das Gebäude saniert werden, die Planungen sehen auch Eingriffe in die Bausubstanz vor.

Während der Sanierungszeit soll eine Zwischenspielstätte beim Kulturzentrum Wagenhallen genutzt werden. Dazu müssen neue Gebäude für Werkstätten und Verwaltung errichtet werden, die später einer anderen Verwendung zugeführt werden sollen. Außerdem wird noch ein Gebäude für den eigentlichen Opernbetrieb benötigt. Dieses Gebäude soll nach der Nutzungszeit abgebaut und nach Möglichkeit verkauft werden. Insgesamt sollten für das gesamte Sanierungspaket Steuergelder in einem Umfang von rund einer Mrd. Euro verausgabt werden. Ein Bürgerforum aus 57 zufällig ausgewählten Bürgern aus Stuttgart, dem Umland und ganz Baden-Württemberg hat die Sanierungspläne nach fünf durchgeführten Diskussionsrunden Ende des Jahres 2020 grundsätzlich für gut befunden. Die Landesregierung trieb die Planungen anschließend, nicht zuletzt aufgrund der Einschätzung dieser 57 Personen, weiter voran.

Ende 2024 änderte sich die Lage bei der Stuttgarter Oper allerdings grundlegend –

denn da gab der Verwaltungsrat der Württembergischen Staatstheater bekannt, dass sich Planung und Errichtung der Interimsspielstätte und somit das gesamte Projekt Opernsanierung um rund vier Jahre nach hinten verschieben werden. Der erste Vorhang in der sanierten Oper fiele demnach erst 2043. Durch diese Verzögerung wird der Kostenrahmen von einer Mrd. Euro unter anderem aufgrund steigender Baukosten nicht zu halten sein. Recherchen des Südwestrundfunks schon vor der Bekanntgabe der Verzögerung ergaben, dass die Kosten auf bis zu zwei Mrd. Euro ansteigen könnten. Die Kosten müssen hälftig vom Land und der Stadt aufgebracht werden.

Angesichts dieser neuen Zahlen stellt sich die Frage, ob das geplante Sanierungs-Konzept weiterhin verfolgt werden kann – zumal bei der Verwendung von Steuergeldern stets auf die Verhältnismäßigkeit zu achten ist. Zudem haben sich die Rahmenbedingungen grundlegend verändert: Die schwache wirtschaftliche Entwicklung führt zu niedrigeren Steuereinnahmen als ursprünglich erwartet, während die Ausgaben weiterhin ungebremst wachsen. In Stuttgart verschärft sich die Situation zusätzlich, da das Regierungspräsidium für die Genehmigung des städtischen Haushalts bereits eine deutliche Begrenzung der Kreditaufnahme gefordert hat. Vor diesem Hintergrund ist zu prüfen, ob eine derart umfassende Sanierung unter den gegebenen Umständen überhaupt realisierbar ist.

Weil solche Entwicklungen eintreten können, hatte die Landesregierung im Jahr 2019 auch eine optimierte Kostensteuerung im staatlichen Hochbau angekündigt. Eine wichtige Änderung gegenüber dem früheren Planungsverfahren war, dass das Land bei großen kostenintensiven Projekten wie der Sanierung der Oper eine zweistufige Planung durchführt. In der Bedarfsentscheidung werden zunächst die Planungskosten etatisiert und bei der

späteren Bauentscheidung die Gesamtkosten im Haushalt veranschlagt – allerdings erst, nachdem die Planungen vertieft wurden und die Baukosten somit genauer definiert werden konnten. Der Bund der Steuerzahler appellierte regelmäßig an die Landesregierung und die Fraktionen, dieses zweistufige Entscheidungsverfahren auch bei der Opernsanierung ernst zu nehmen. Der grundsätzliche Sanierungsbedarf wurde mit der Bedarfsentscheidung festgestellt, aber nun muss auch die Verhältnismäßigkeit des Mitteleinsatzes in den Blick genommen werden. In Stuttgart darf es letztlich nicht so ausgehen wie in Köln: Statt der ursprünglich geplanten rund 250 Mio. Euro summieren sich dort die Kosten der Opernsanierung über die Jahre hinweg auf rund 800 Mio. Euro.

Im Sommer 2025 kam hinsichtlich der immer weiter ausufernden Kosten bei der Stuttgarter Oper dann etwas Bewegung in das Verfahren. Und zumindest die Richtung scheint hierbei zu stimmen. So hat die baden-württembergische Kultusministerin im Juli nach einer Verwaltungsratssitzung der Württembergischen Staatstheater deutliche Umplanungen für das Opern-Interimsgebäude angekündigt. Demnach soll hier kleiner und einfacher gebaut werden, um somit Kosten einsparen zu können.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Wenn die konkrete Bauplanung für die Sanierung der Stuttgarter Oper tatsächlich ein erheblich höheres Kostenniveau prognostiziert als die ursprünglich veranschlagte eine Mrd. Euro, sollte die Reißleine gezogen und das Projekt neu und kleiner geplant werden. Die Einsparpläne der Kultusministerin beim Bau der Interimsoper sind hierbei ein erster richtiger Schritt.



Daniel Bilaniuk
presse@steuerzahler-bw.de

Hohe Kosten beim Friedrichsforum in Bayreuth

Der Stadt Bayreuth sind bei der Sanierung und Umgestaltung einer ehemaligen Stadthalle die Kosten davongelaufen. Aus anfangs 56 Mio. Euro sind rund 110 Mio. Euro geworden.

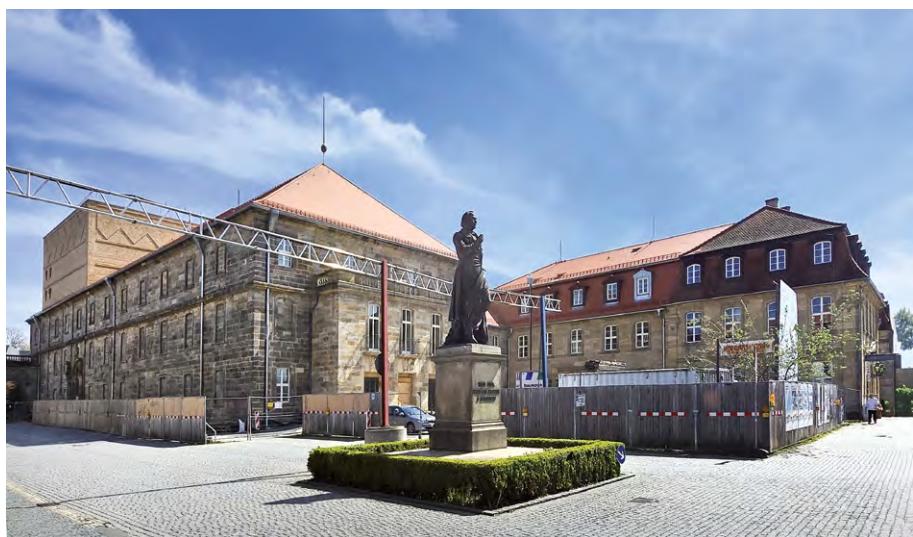
Bayreuth (BY). Seit 2016 befasst sich die Stadt Bayreuth mit der umfangreichen Sanierung und Umgestaltung ihrer ehemaligen Stadthalle in ein modernes Kultur- und Veranstaltungszentrum, das „Friedrichsforum“. Anfangs ging man dafür von Gesamtkosten in Höhe von knapp 56 Mio. Euro aus. Nach Mitteilung des Oberbürgermeisters der Stadt Bayreuth haben aber „Auswirkungen globaler Einflüsse mit erheblichen Behinderungen im Bau- betrieb durch die Coronapandemie und den Ukrainekrieg mit Liefer- und Personalaengpässen und teilweise erheblichen Materialpreissteigerungen bzw. zwischenzeitlich hoher Inflationsraten mit Preis- und Lohnsteigerungen bei Personal und Bau- materialien zu erheblichen Mehrkosten im

Projekt geführt. Zudem begründen einzelne Änderungen in der Planung, die für eine multifunktionale Nutzung mit gewünschter paralleler Bespielbarkeit der einzelnen Veranstaltungsräume/Säle des Friedrichsforums notwendig wurden (z. B. Vergrößerung Bühnenportal, qualifizierte Akustikplanung der Säle, 2. Sprinklertank, Integration eines neuen Haustechnikplaners ab Leistungsphase 4) die Mehraufwendungen.

Auch erwies sich die vorhandene Bausubstanz an vielen Stellen schlechter, als sie nach erfolgten Voruntersuchungen erwartet wurde. Dies führte zu erheblichen Mehrkosten, u.a. durch statisch notwendige Ertüchtigungen wie Unterfangung fehlender Fundamente unter Bestandswänden, aufwendige Ertüchtigung eines mangelhaften Baubestands im Rohbau einschließlich aufwendiger Rissanierungen am Bühnenturm.

Hinzu kamen Quecksilberbelastungen im ehemaligen Innenputz des dreigeschossigen Foyers, fehlende Abdichtungen im Bestand, die nachträglich vertikale Abdich-

Foto: Maria Ritch / Michael Stocker



Das Bayreuther Friedrichsforum wird deutlich teurer als zunächst angenommen.

tung von Teilen der Außenwände notwendig machten. Finanzielle Mehraufwendungen entstanden auch durch wiederholte europaweite Ausschreibungen aufgrund fehlender oder überhöhter Angebote. Ausschreibungs- und Vergabeterminpläne bzw. Bauablaufpläne wurden nicht von allen an der Planung und dem Bau Beteiligten eingehalten, d. h. teilweise Verzögerungen durch zu spät begonnene Fachplanungen, fehlende oder verspätete Liefer- bzw. Bauleistung von Baufirmen mit zu geringer Mannstärke. Dies führt zu Störungen im Bauablauf und damit zu hohen Kosten durch Bauzeitverlängerung. [...] Nicht zuletzt haben notwendige Änderungen bzw. Ergänzungen des Nutzers für einen optimierten und sicheren Spielbetrieb zu Mehrkosten geführt. Dazu gehören z. B. der Einbau einer Drehscheibe und Teleskopbühne im Großen Saal oder Ergänzungen elektrischer Leitungsanlagen wie Anschlüsse für Versatzkästen innerhalb der Wandverkleidungen und Saalpodienanlage im Großen Saal, zusätzliche Paniktaster in Wandbekleidungen der Veranstaltungsräume“. Aus den genannten Gründen war man acht Jahre später bei Gesamtkosten in Höhe von 105 Mio. Euro angelangt, in die

**54 Mio. €
Mehrkosten**

aber „die Kosten aus Bauzeitverlängerung nicht abschließend einkalkuliert sind“.

Aktuell hat die Stadt Bayreuth die prognostizierten Gesamtkosten auf 110 Mio. Euro beziffert. „Gründe hierfür sind insbesondere Mehrkosten aus Bauzeitverlängerung mit verlängerten Vorhaltezeiten von zeitabhängigen Leistungen wie z.B. Baustelleneinrichtung, Personal, Geräte, im Weiteren Mehrkosten von zeitabhängigen Dienstleistungen wie z.B. der Bauüberwachung, SiGeKo, Fachbauleitung Brandschutz, Rechtsberatung, Projektsteuerung sowie Mehrkosten infolge notwendiger Umstellung des Bauablaufes für zusätzliche Maßnahmen wie Schutzabdeckungen, Gehrüststellungen, Malerarbeiten, Reinigungsarbeiten und schließlich Nachträge mit Massenmehrungen“.

Im Jahr 2026 soll schließlich das „Friedrichsforum“ den Bayreuther Bürgerinnen und Bürgern übergeben werden.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Selbst wenn es durch Krieg und Krisen zu Kostensteigerungen bei vielen Bauprojekten gekommen ist, werden auch in Bayreuth wieder einmal die Steuerzahler für die nicht unerhebliche Kostensteigerung geradestehen müssen.



Maria Ritch

maria.ritch@steuerzahler-bayern.de

Maximalpreis-Klausel ohne Wirkung

Der Bau der Jugendhaftanstalt in Hamburg-Billwerder sollte höchstens 165 Mio. Euro kosten – das war der vertraglich zugesicherte Maximalpreis. Inzwischen sind es 192 Mio. Euro geworden. Die steigenden Kosten treffen am Ende die Steuerzahler in Form langfristiger Mietzahlungen.

Hamburg. Für den Neubau der Jugendhaftanstalt in Billwerder, die ab 2026 die mrode Anstalt auf der Elbinsel Hahnöfersand ersetzen soll, waren ursprünglich Kosten von rund 165 Mio. Euro veranschlagt – nun sollen es schon 192 Mio. Euro werden. Ein Ende der Kostenentwicklung ist nicht in Sicht.



Auf diesem Gelände entsteht Hamburgs teuerste Jugendhaftanstalt – garantierte Preissteigerung inklusive.

Dabei wurde für das Projekt 2019 als Versicherung gegen genau dieses Szenario ein „garantiert Maximalpreis“ vereinbart – und zwar in Höhe von „nur“ 164,39 Mio. Euro. Doch statt Preisstabilität herrscht nun Vertragsakrobatik: Mit der Begründung „unvorhersehbarer Ereignisse“ wie Pandemie und Ukrainekrieg wird die Preisbremse einfach ausgehebelt. Doch damit nicht genug: Obwohl das Gefängnis noch nicht fertiggestellt ist, haben sich die von der Stadt künftig zu zahlenden Mietkosten ebenfalls schon deutlich erhöht. Im Juli 2019 war laut einer Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft im Hinblick auf den garantierten Maximalpreis des JVA-Baus eine Gesamtjahresmiete in Höhe von 8,633 Mio. Euro festgelegt worden. Das entspricht einem Quadratmeterpreis von 31,16 Euro pro Monat. Doch im Herbst 2024 wurde laut einer Stellungnahme der Justizbehörde im Justizausschuss der Bürgerschaft die Gesamtmiete auf 11,738 Mio. Euro erhöht (42,37 Euro pro Quadratmeter und Monat). Das entspricht einer Mieterhöhung um knapp 36 Prozent –

bevor das Mietverhältnis überhaupt begonnen hat. Sechs Jahre nach der Übergabe des Gefängnisses an die Stadt soll die Miete laut Medienberichten sogar noch einmal steigen: auf dann 12,356 Mio. Euro. Trotz mehrfacher Nachfragen durch den BdSt äußert sich die Justizbehörde zu dieser jüngsten Mietsteigerung nicht – aber auch das ist natürlich eine Aussage.

Im schlimmsten Fall entstehen für die JVA Billwerder bei 20 Jahren Laufzeit also 240 Mio. Euro Mietkosten, die über den Justizhaushalt beglichen werden müssen. Die Gesamtkosten für Bau und Miete lägen dann bei mehr als 430 Mio. Euro.

Obwohl laut Vertrag zwischen der Stadt und dem Bauträger und späteren Vermieter, der städtischen Sprinkenhof GmbH, „etwaiige über den garantierten Maximalpreis hinausgehende Mehrkosten von der Sprinkenhof GmbH zu tragen“ sind, teilen sich Stadt und Bauträger nun die Mehrkosten – zulasten des Steuerzahlers.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Ein „garantiert Maximalpreis“, der nicht eingehalten wird, ist ein Etikettenschwindel. Die Justizbehörde muss erklären, warum der Steuerzahler für Mehrkosten aus einem Vertrag zahlen soll, der eben nichts garantiert.

ALTERNATIVE INVESTITION
Für die rund **97,75 Mio. Euro**
an Mehrkosten hätte Hamburg
zum Beispiel 1.777 zusätzliche
Kitaplätze schaffen können – inklusive
Planung, Bau und Ausstattung.



Sascha Mummenhoff
mummenhoff@steuerzahler-hamburg.de

Nettetal favorisiert „Nice-to-have“

In Nettetal wird die Werner-Jaeger-Halle saniert. Sie wurde vorher für Kulturveranstaltungen und als Schulaula für ein benachbartes Gymnasium genutzt, künftig sollen auch (Kunst-/Schul-)Ausstellungen und kleinere Veranstaltungen im vergrößerten Foyer möglich sein. Doch das dauert länger und wird viel teurer als geplant.

Nettetal (NRW). Bereits seit den 2010er-Jahren gab es Überlegungen, die Werner-Jaeger-Halle in Nettetal zu sanieren, eine „zusammenfassende Gesamtbetrachtung“ stammt aus dem Jahr 2014. Zunächst sprach man über das undichte Dach. Bei genauerem Hinsehen stellte man aber fest, dass auch der vorbeugende Brandschutz den damaligen Vorgaben nicht mehr genügte. Anschließend erwog man die Sanierung der gesamten tragenden Dachkonstruktion und eine Verbesserung der Gebäudeenergetik. Außerdem sollten jetzt die technischen Anlagen aufgewertet und die Theatersaalgestaltung „ertüchtigt“ werden. Für den Hinterkopf: NetteKultur bietet laut Homepage jede Saison mehr als 30 Veranstaltungen an, wobei in der letzten Spielzeit die Plätze der Werner-Jaeger-Halle

durchschnittlich zu gut 50 Prozent belegt waren. Eine erste Kostenschätzung prognostizierte fünf Mio. Euro für die Sanierung – mit dem Hinweis „mindestens“. Es wurden aber auch weitere Optionen wie Abriss und Neubau in Betracht gezogen.

Es dauerte bis 2017, bis der endgültige Entschluss zum Erhalt und zur Sanierung der Halle fiel. Dann folgten weitere Erkenntnisse zur Schadstoffbelastung, sodass die Stadt 2019 eine Komplettsanierung beschloss. 2021 wurde klar, dass die Sanierung der Halle nicht wie geplant 2023 abgeschlossen werden würde. Die Coronapandemie, neue unvorhergesehene Schadstofffunde und mehrfache Ausschreibungen hatten den Terminplan durcheinandergebracht. Aber nicht nur das. Auch die Kostenprognose belief sich jetzt auf rund 12,5 Mio. Euro – und dieser Betrag beinhaltete noch nicht die Entscheidung zur Umstellung des Heizungssystems und nicht die Anpassungen der Entwurfsplanung aus dem Jahr 2022.

Mit dem vollkommen entkernten Gebäude waren nämlich viele neue Begehrlichkeiten aufgekommen. So wird nun die technische Gebäudeausstattung komplett erneuert; u.a. werden ein hydraulischer



Es wird viel gebaut an der Werner-Jaeger-Halle.

Foto: Jens Ammann

Hubboden, ein Lastenaufzug und Beleuchtungsbrücken oberhalb des Saals/Bühnenhauses eingebaut. Wegen der Beleuchtungsbrücken steigen jedoch die Anforderungen des Arbeitsschutzes. Deshalb wird das Gebäude durch eine Erweiterung des Foyers nicht nur größer, konkret wird es auch höher. So kann außerdem die Technik besser untergebracht werden, für die Barrierefreiheit werden eine Rampe und ein Personenaufzug gebaut und zuletzt werden der Theatersaal, das Foyer und alle anderen öffentlich zugänglichen Bereiche (Garderobe, Toilette etc.) sowie der komplette Backstage-Bereich neu eingerichtet. Die Fertigstellung ist für die erste Jahreshälfte 2026 geplant.

Damit steigt die Kostenprognose für den Umbau auf 25 Mio. Euro – sehr viel Geld, vor

allem wenn man berücksichtigt, dass die während der Bauphase alternativ genutzten Räume aus Sicht so mancher Nettetalener in jeder Hinsicht gut funktionieren und ausreichend sind. Deren Kosten übrigens sind zum Teil noch gar nicht eingerechnet.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Es ist richtig und notwendig, dass Kommunen ihre Immobilien in Schuss halten. In Nettetal fallen jedoch vor allem die Begehrlichkeiten ins Auge, denn wenn aus fünf Mio. Euro kalkulierten Kosten 25 Mio. Euro werden, dann wurde scheinbar Nice-to-have zum Maßstab.



Jens Ammann

ammann@steuerzahler-nrw.de

Kostspielige Sanierung des Wiesauer Bahnhofs

Dem Markt Wiesau im Landkreis Tirschenreuth in der Oberpfalz sind bei der Sanierung des alten Bahnhofsgebäudes die Kosten davongelaufen. Ein Klassiker! Statt ursprünglich geschätzter rund acht Mio. Euro waren am Ende rund 16 Mio. Euro fällig.

Wiesau (BY). Nach Erwerb des alten Bahnhofsgebäudes von der Deutschen Bahn AG hat der Markt Wiesau dieses grundlegend saniert. Das Gebäude wurde komplett entkernt und es erfolgte ein Neuaufbau innerhalb der Gebäudehülle. Das zugegebenermaßen gelungene Sanierungsprojekt wird künftig vielfältig genutzt: Zum einen als klassische Wartehalle für alle Bahn- und Busreisenden mit öffentlicher Toilettenanlage, soll doch der Bahnhof Wiesau künftig im Rahmen der geplanten Elektrifizierung der Bahnstrecke Regensburg-Hof als Fernreisehaltepunkt ausgebaut

werden. Zum anderen sollen in dem neu sanierten Gebäude die Gemeindebücherei untergebracht sowie passende Räumlichkeiten für Jugendliche wie auch für Senioren geschaffen werden. Eine Gastronomie sowie eine Bäckerei bzw. ein Café sollen integriert werden. In der ersten Etage des sanierten Gebäudes wird die Kreisgeschäftsstelle des VdK eine neue Heimat finden. Insgesamt werde nach Mitteilung des Ersten Bürgermeisters des Marktes Wiesau „ein Glanzlicht geschaffen, um sowohl die unterschiedlichsten Altersschichten und -strukturen zusammenführen zu können als auch einen neuen sozialen Treffpunkt zu installieren. Insbesondere soll dadurch auch der gesamte Bereich des ÖPNV beispielhaft gefördert und präsentiert werden“. Insoweit laufen auch Planungen, um Ladesäulen für E-Busse zu installieren.

Bei dem ehrgeizigen Projekt sind dem Markt Wiesau allerdings die Kosten davon-



Die Sanierung des Bahnhofgebäudes Wiesau ist erheblich teurer geworden als zunächst angenommen.

gelaufen. Im Jahr 2020 rechnete man dafür mit Kosten in Höhe von rund acht Mio. Euro. Am Ende war man bei 15,6 Mio. Euro, also nahezu dem Doppelten angelangt. Ursache für die nicht unerhebliche Kostensteigerung waren nach Mitteilung des Marktes Wiesau enorme Preissteigerungen im Bau-sektor, die auf die Corona- und Ukrainekrise zurückzuführen sind. Auch schlug die Nach-justierung der Planung in Bezug auf den ÖPNV-Bereich (Park & Ride-Parkplätze) sowie die Ausstattung des Gebäudes (es wurde z.B. ein separates Heizhaus notwendig) kostensteigernd zu Buche. Das anspruchs-volle Projekt wird zwar auch aus staatlichen Mitteln gefördert. Aus Sicht der Steuerzahler ist dies jedoch unerheblich, sind doch auch Fördermittel Steuergelder.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Zugegeben – die durch Krieg und Krisen verursachte Kostensteigerung bei vielen Bauprojekten ist leider nicht zu umgehen. Doch auch dies lässt nicht darüber hinweg-täuschen, dass am Ende wieder einmal die Steuerzahler zur Kasse gebeten werden.



Maria Ritch

maria.ritch@steuerzahler-bayern.de

**7,6 Mio. €
Mehrkosten**

Geplante Hesse-Bahn immer teurer und später

Das Projekt Hermann-Hesse-Bahn verzögert sich erheblich. Der Betrieb der Bahn soll statt 2018 nun erst Ende 2025 starten. Auch die Kosten sind enorm gestiegen: Im Jahr 2015 lagen die geplanten Baukosten bei 49 Mio. Euro – aktuell liegen die Kostenschätzungen für das gesamte Projekt bei 207 Mio. Euro. Für die Verteuerung und Zeitverzögerung ist unter anderem der Schutz von Fledermäusen ursächlich.

Calw (BW). Seit 1978 fuhr kein Personenzug mehr auf der Strecke der früheren Württembergischen Schwarzwaldbahn, die von Stuttgart über Leonberg, Renningen und Weil der Stadt bis nach Calw führt. Zu Beginn der 2000er-Jahre gab es erstmalig Ideen, diese Strecke als „Hermann-Hesse-Bahn“ wiederzubeleben, 2006 kamen dann erste Überlegungen für eine Verlängerung der Stuttgarter S-Bahn Linie 6 über Weil der

Stadt bis nach Calw auf. Neun Jahre später einigten sich die Projektpartner Landesverkehrsministerium, die Region Stuttgart, die Landkreise Böblingen und Calw sowie fünf Anrainerkommunen auf die stufenweise Realisierung dieses Bahnprojekts.

Das Land wollte sich mit 50 Prozent an den im Jahr 2015 geplanten Baukosten von rund 49 Mio. Euro beteiligen. Im Sommer 2024 schrillten die Alarmglocken: Jetzt war von Gesamtkosten in Höhe von rund 160 Mio. Euro die Rede, von denen offenbar allein rund ein Drittel für den Artenschutz aufgewendet werden muss. Und inzwischen liegen die Schätzungen für das gesamte Projekt schon bei 207 Mio. Euro, von denen nun insgesamt rund 80 Mio. Euro für den Artenschutz anfallen sollen. Mittlerweile hat sich aber das Land bereit erklärt, rund 75 Prozent der Baukosten zu tragen. Die restlichen 25 Prozent übernimmt der Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn, der aus dem Landkreis Calw und mehreren Kommunen besteht.

Als Problem stellte sich u.a. heraus, dass rund 1.000 Fledermäuse zwei Tunnelröhren, die für den Betrieb der Hesse-Bahn benötigt werden, bevölkern. Zunächst sollten die Tiere durch Vergrämung umgesiedelt werden, doch diese Bemühungen durften nicht weiterverfolgt werden. Schließlich wurde beschlossen, dass in die beiden

betroffenen Tunnelröhren eine Trennwand eingezogen wird – quasi ein Tunnel im Tunnel. Mit Hilfe von Ultraschall und Licht sollen die Fledermäuse davon abgehalten werden, in die falsche Röhrenhälfte einzufliegen. Zwei der 18 Fledermausarten taten sich allerdings zunächst schwer damit. Vor Ort hofft man, dass auch diese endlich den passenden Weg finden und das Projekt nicht weiter gebremst wird. Aus Steuerzahlersicht ist der gesamte Vorgang schwer nachvollziehbar: Die Reaktivierung der Bahnstrecke, für die seit 2001 Untersuchungen verschiedenster Art durchgeführt wurden und auf der ab 2018 Züge fahren sollten, dürfte voraussichtlich nicht vor Ende 2025 abgeschlossen sein. Außerdem werden sich die Kosten von ursprünglich geplanten 49 Mio. auf mutmaßlich 207 Mio. Euro erhöht haben. Ein weiteres Großprojekt also, das die meisten Bürger nur noch kopfschüttelnd zurücklässt.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Mehrjährige Verzögerung und um ein Vielfaches teurer: Die Hesse-Bahn ist ein trauriges Beispiel für ein Infrastrukturvorhaben, bei dem vieles – auch wegen des Artenschutzes – aus dem Ruder läuft.



Michael Beyer

haushalt@steuerzahler-bw.de

Vielleicht fährt bald
die Hesse-Bahn – aber
um welchen Preis?

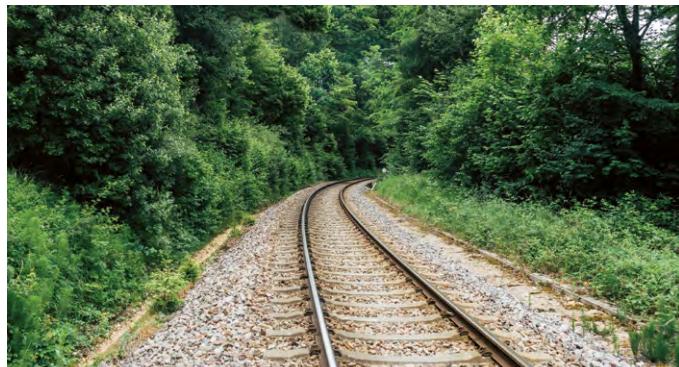


Foto: viarami / pixabay

Ein Aufzug für Aschaffenburg

Der Aufzug am Mainufer –
kein kostengünstiges
Unterfangen



Die Aufzugsanlage am Mainufer in Aschaffenburg – ein kostspieliges Projekt.

Barrierefrei vom Mainufer in die Aschaffenburger Altstadt – eine geniale Idee. Doch leider haben sich bei diesem Projekt die Kosten von ursprünglich 1,86 Mio. Euro mehr als verdoppelt.

Aschaffenburg (BY). Seit Jahrzehnten beschäftigt man sich in der Stadt Aschaffenburg mit der Aufwertung und Umgestaltung des „Schlossufers“, d.h. des Mainufers vor dem Schloss Johannisburg, einem Wahrzeichen Aschaffenburgs. Dieses Areal wurde an vielen Stellen umgestaltet und verschönert. Um die Nutzung der neuen Flächen allen Menschen zu ermöglichen, kam der barrierefreien Gestaltung besondere Bedeutung zu. Dazu gehört u.a. auch ein Aufzug in die „Oberstadt“. Dadurch wird nicht nur die Verbindung vom Mainufer in die Stadt verbessert, sondern auch ein zusätzlicher Zugang mit einem 17 Meter langen Verbindungssteg von der Suicardusstraße zum Schloss Johannisburg geschaffen. In nur 14 Sekunden erreicht man nun vom Mainufer aus barrierefrei und mit eindrucksvollem

Blick auf den Main die historische Umgebung des Schlosses und die 14 Meter höher gelegene „Oberstadt“. Oder umgekehrt: Man beendet einen Spaziergang durch die Altstadt mit der bequemen und schnellen Fahrt per Aufzug hinunter zum Mainufer.

Der als Ergebnis eines Architektenwettbewerbs errichtete freistehende Aufzug besticht durch seine architektonisch anspruchsvolle Konstruktion. Der Aufzugssturm besteht aus schräg gestellten Stäben aus Holz und ist am Fuß von allen Seiten aus barrierefrei zugänglich. Er hat unten einen Durchmesser von 7,50 Metern. Zur Mitte hin verjüngt er sich, um sich dann oben wieder auf einen Durchmesser von fünf Metern auszuweiten. Der Aufzug kann bis zu 13 Personen befördern.

Im Dezember 2021 hat der Aschaffenburger Stadtrat die Gesamtkosten für den Aufzug in Höhe von 1,86 Mio. Euro genehmigt. Nur ein Jahr später wurde nach Mitteilung der Stadt Aschaffenburg der „Kostenanschlag auf insgesamt 3,18 Mio. Euro“ bezziffert. Die Kostenüberschreitung sei zum

einen auf die „aktuelle Auslastung der Firmen, zum anderen auf die nach wie vor coronabedingte Entwicklung bei Rohstoffen (Lieferketten sind unterbrochen bzw. teilweise nicht mehr existent, massiv gestiegene Stoff-, Transport- und Energiekosten) zurückzuführen. Auch die unvorhersehbare Entwicklung des Ukrainekrieges veranlasst Firmen vorausschauende Zuschläge einzupreisen. [...] Im Rahmen des statischen Prüfverfahrens kam es insbesondere beim Stahlbau zu massiven Umplanungen und daraus resultierendem planerischem Mehraufwand genauso wie zu Massenmehrungen. Daraus entstanden wiederum kostenträchtige Umplanungen der Folgegewerke“, ließ der Oberbürgermeister der Stadt Aschaffenburg den Bund der Steuerzahler wissen.

Aus den genannten Gründen war man im Oktober 2024 bei Kosten in Höhe von letztendlich 3,8 Mio. Euro für das Aufzugsprojekt angelangt. In diesem Betrag enthalten sind die Gestaltung der Außenanlagen mit den erforderlichen Anpassungen am Kastanienwäldchen und die Platzgestaltung rund um den Aufzugsfuß, deren Kosten rund 260.000 Euro betrugen.

Am 14.1.2025 wurde die Aufzugsanlage am Mainufer offiziell ihrer Bestimmung übergeben. Allerdings kam es nach Mitteilung des Oberbürgermeisters in den ersten

Betriebstagen des Aufzugs zu vereinzelten kurzfristigen Ausfällen, die der Nachjustierung der Betriebssteuerung und der Mechanik geschuldet waren. In den ersten vier Betriebswochen absolvierte der Aufzug bereits 12.000 Fahrten, was die Betriebssicherheit und die Betriebstechnik unter Beweis stellt.

Die Gesamtmaßnahme „Schlossufergestaltung“ mit den Einzelmaßnahmen Sanierung historischer Stützmauern, der Neugestaltung der Suicardusstraße (BA1), dem Kranichplatz einschließlich Aufzugsanlage wird mit einem pauschalen Zuschuss von 4,04 Mio. Euro aus staatlichen Mitteln bei einer Gesamtbausumme von rund sieben Mio. Euro gefördert. Doch auch Fördergelder sind Steuergelder!

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Auch wenn die Erforderlichkeit der Errichtung der Aufzugsanlage am Mainufer aus Gründen der Barrierefreiheit außer Frage steht, muss dennoch die Frage erlaubt sein, ob die Kostensteigerung von ursprünglich 1,86 Mio. Euro auf letztlich 3,8 Mio. Euro den Steuerzahlern noch vermittelbar ist.



Maria Ritch

maria.ritch@steuerzahler-bayern.de

Steuergeldverschwendungen schwarz auf weiß

Die neue Turnhalle an der Märkischen Schule in Bochum-Wattenscheid sorgt wegen einer Planungsspanne bei einer Wandverkleidung für Kopfschütteln.

Bochum (NRW). Im November 2024 wurde die neue Sporthalle in Bochum-Wattenscheid eingeweiht. Vier Schulen und der Olympiastützpunkt Westfalen/Bochum nutzen seitdem die knapp 20 Mio. Euro teure Turnhalle.

Doch im Sportunterricht kam es nach Darstellung der Stadt Bochum „zu visuellen Irritationen“. Schuld daran ist die sogenannte Prallwandverkleidung der Sporthalle, deren Oberfläche aus ca. 57 mm breiten schwarz-weiß gestreiften Paneelen besteht. Dieses schwarz-weiße Muster sorge für optische Täuschungen, sodass Tore, Netze oder Bälle nur schwer zu erkennen seien.

Abhilfe tat also Not. Dafür wurden die Latten ausgetauscht und neu angeordnet.

„An den Längsseiten werden die Latten im vorhandenen Schwarzton verbaut. Die vormals weiß lackierten Latten werden auf die Stirnseiten verlegt und erhalten einen sportfachlich vorteilhaften hellgrauen Anstrich“, erklärte die Stadt Bochum im März 2025 auf eine Anfrage des Bundes der Steuerzahler NRW.

Für den Umbau entstünden Kosten in Höhe von etwa 48.000 Euro, die wohl die Stadt Bochum tragen wird, denn ob die Stadt Schadensersatz geltend machen kann, ist nach Meinung des BdSt NRW zweifelhaft. Zwar prüfe die Stadt nach eigenen Angaben, ob sie ihre Kosten erstattet bekommt, aber Planung und Ausführung der gestreiften Prallwand seien im Vorfeld mit allen Beteiligten einvernehmlich abgestimmt worden. Der beauftragte Generalplaner habe schon erklärt, dass aus seiner Sicht kein Planungsfehler im Sinne eines normativen Verstoßes vorliege, so die Stadt Bochum.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Trotz Nachfrage bleibt unklar, wer für die Planungspanne verantwortlich ist – die Stadt verweigert eine Antwort. Ebenso rätselhaft



Foto: Funke Foto Services / Svenja Hanusch

Die schwarz-weißen Paneele mussten ausgetauscht werden, weil sie viele Schüler irritierten.



Video zum Fall

bleibt, warum die fragwürdige Wandgestaltung nicht bereits in der Planungsphase aufgefallen ist. Ein teures Versäumnis, das jetzt wohl die Stadt bezahlen muss.



Andrea Defeld
defeld@steuerzahler-nrw.de

Pfungstädter Sauna geht endgültig baden

Die südhessische Stadt Pfungstadt will für 44,6 Mio. Euro ein neues Schwimmbad bauen. Das alte Bad – Baujahr 1978 – wurde 2014 aufgrund von Brandschutzmängeln und veralteter Betriebstechnik geschlossen, ebenso wie die erst 2012 in Betrieb genommene Sauna.

Pfungstadt (HE). Bereits im Schwarzbuch 2014 kritisierte der Bund der Steuerzahler eine teure Fehlentscheidung, die die Verantwortlichen im südhessischen Pfungstadt über die Zukunft des dortigen Schwimmbads getroffen hatten. Dafür zu-

nächst einen Schritt zurück: 1978 wurde in Pfungstadt ein Hallenbad mit Wellen- und Freibad errichtet. Weil es damals überdimensioniert gebaut wurde, verursachte es im Laufe der Jahre ein ständig steigendes Betriebskostendefizit. Deshalb beschloss die Stadt verschiedene Investitionen, um die Attraktivität des Schwimmbads zu steigern und das Defizit zu senken. So wurde u.a. für rund 6,1 Mio. Euro ein Saunabereich neben dem Bad gebaut, der im September 2012 eröffnet wurde. Aus dem Wellen- und Freibad Pfungstadt wurde der „Bade Sauna-Park Pfungstadt“.



Trauriges Überbleibsel eines finanziellen Desasters: Die einst 6,1 Mio. Euro teure Sauna in Pfungstadt konnte nur 1,5 Jahre genutzt werden und soll genau wie das hier bereits abgerissene Schwimmbad durch einen Neubau ersetzt werden.

Doch der Bade- und Saunaspäß währte nicht lange: Ende Januar 2014 musste das Hallenbad wegen akuter Brandschutzmängel und veralteter Betriebstechnik geschlossen werden – und mit ihm die neu gebaute Sauna. Auf Nachfrage des Bundes der Steuerzahler begründete die Stadt Pfungstadt die Schließung der Sauna damit, dass sich deren gesamte technische Gebäudeausstattung in dem Schwimmbadgebäude befunden habe, separate Technikräume für die Sauna seien nicht vorhanden gewesen. Eine autarke Versorgung des Saunagebäudes sei somit unmöglich gewesen.

Da eine Sanierung des Schwimmbads aus Sicht der Pfungstädter Entscheidungsträgerinnen und -träger unwirtschaftlich gewesen wäre, beschlossen sie einen Neubau. Nach acht Jahren im Dornröschenschlaf wurde das Schwimmbad 2022/23 inklusive aller technischen Einrichtungen abgerissen. Die Sauna blieb zunächst noch stehen.

Die Pfungstädter Verantwortlichen teilten dem BdSt mit, die Planungsgruppe sei zunächst davon ausgegangen, dass das Saunagebäude erhalten wird. Nach eingehender Prüfung wäre die vorhandene Sauna bei einer Wiedereröffnung jedoch „relativ unattraktiv geblieben und hätte

nicht den gewünschten Gästezuspruch erhalten“. Zudem hätten die geschätzten Kosten für einen Sauna-Neubau die Sanierungs- und Anschlusskosten an das künftige Schwimmbad nur um rund 50.000 Euro überstiegen.

Deshalb wurde ein kompletter Neubau beschlossen, der neben Hallen- und Freibad auch einen Naturbadeteich, Innen- und Außenlsaunabereiche umfassen soll. Die Gesamtkosten betragen laut Pfungstädter Kalkulation rund 44,6 Mio. Euro brutto, von rund 7,1 Mio. Euro auf den Saunabereich entfallen. Doch zunächst wurde Anfang 2025 auch die bestehende Sauna abgerissen: Kostenpunkt rund 237.000 Euro.

Bei Redaktionsschluss war der Baubeginn für das Schwimmbad für den 20.10.2025 vorgesehen, Anfang 2028 soll dann der neue Bade- und Saunapark eröffnet werden. Bleibt zu hoffen, dass die Investitionskosten nicht noch weiter steigen und auch der jährliche Zuschussbedarf im Rahmen bleibt. Einen zweiten Schlag ins Wasser kann sich die südhessische Stadt nicht leisten.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Es war unsinnig, eine neue Sauna an ein sanierungsbedürftiges Schwimmbad anzubauen und an dessen Technikanlage anzuschließen. Den politisch Verantwortlichen hätte von vornherein auffallen müssen, dass das damals fast 35 Jahre alte Schwimmbad einen erheblichen Sanierungsstau hatte. Dann hätten sie ein Gesamtkonzept für die Instandsetzung oder den Neubau des Schwimmbads mit oder ohne Sauna planen können, statt 6,1 Mio. Euro Steuergeld für eine Sauna zu verschwenden, die dann noch nicht einmal eineinhalb Jahre genutzt werden konnte.



Joachim Papendick
papendick@steuerzahler-hessen.de

Ein Interim fürs Interim

Die Stadt Mettmann benötigt eine neue Feuerwache. Bei dem ehemaligen Autohaus, das die Stadt als Interim nutzen will, wurde allerdings vorab die Bausubstanz nicht ausreichend geprüft. Nun sind umfangreichere Umbauten nötig als ursprünglich angenommen. Und die Stadt musste in der Zwischenzeit ein zusätzliches Interim anmieten. Damit mietet die Stadt für das Interim ein weiteres Interim.

Mettmann (NRW). Als ein ehemaliges Autohaus in Mettmann zum Verkauf stand, sah die Stadt eine gute Gelegenheit und kaufte es im Jahr 2021 über die städtische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH (GfW) „zum Zweck der Ansiedlung von Gewerbebetrieben“, so die Stadt im Dezember 2024 gegenüber dem Bund der Steuerzahler. Die GfW hat ihren Sitz im Rathaus, die Geschäftsführung besteht unter anderen aus der Bürgermeisterin und der Kämmerin. Zum Kaufpreis des Gebäudes könne die Kommune keine Aussage treffen, sagte die Stadt. Einen Grund nennt sie nicht. Im Raum stehen 3,5 Mio. Euro. Zunächst stand das Gebäude des ehemaligen Autohauses leer.

Ebenfalls 2021 erstellte der Kreis Mettmann einen neuen Rettungsdienstbedarfs-

plan für die Stadt Mettmann, der einen Ausbau der Kapazitäten innerhalb von 24 Monaten verfügte. Da der Bau der neuen Feuer- und Rettungswache allerdings länger dauern wird, entschied die Stadt im September 2022, das ehemalige Autohaus als Interims-Wache zu nutzen. Dafür zahlt sie der GfW, also ihrer Tochtergesellschaft, monatlich 15.000 Euro Miete.

Laut Ratsvorlage vom September 2022 wurden für das ehemalige Autohaus Umbaukosten in Höhe von rund 2,3 Mio. Euro geschätzt, inkl. „Risikopositionen für Preissteigerungen und Anderes“. Und dabei hat sich die Stadt erheblich verschätzt.

Das zeigte sich bereits 2024: Im Mai wurde eine Kostenberechnung erstellt, die 2,6 Mio. Euro ermittelte. Die Kostenexplosion auf zusätzliche 2,8 Mio. Euro bereits im November 2024 offenbart nach Ansicht des BdSt gravierende Planungsfehler der Stadtverwaltung. Die Begründung der Mehrkosten gegenüber dem Rat zeigt weder solide Planung noch eine angemessene Standortprüfung.

So konnten die notwendigen Umbauarbeiten im ehemaligen Autohaus-Gebäude nicht durchgeführt werden, weil die Interims-Wache inzwischen als Ausweich-



Autohaus wird Feuerwache.

standort für Fahrzeuge und Material diente. Konsequenz: Es musste ein Interims-Lager geschaffen werden. Seit September 2024 mietet das Gebäudemanagement dafür eine Halle für monatlich 5.355 Euro.

Aber auch die Fertigstellung des Autohausumbaus verzögert sich bis September 2025, denn es wurden während der Planungsphase zwischen Mai und November 2024 erhebliche bauliche Mängel festgestellt: So sind die Grundleitungen mangelhaft, sodass es zu Problemen beim Wasserabfluss kommen kann, der Hallenboden ist nicht tragfähig, die Fußbodenheizung defekt (und soll auch nicht repariert werden). Zudem weisen die Außenwände eine unzureichende Dämmung auf, ein Außensonnenschutz fehlt komplett und der Schallschutz entspricht nicht den Anforderungen. Diese Baumängel führen zu zusätzlichen Kosten und zu der Verzögerung.

So drängt sich die Frage auf, ob die Stadt das alles nicht vorher hätte prüfen müssen. In ihrer Antwort vom Dezember 2024

schrieb sie dem BdSt: „Die zum damaligen Zeitpunkt handelnden Personen haben nach bestem Wissen und Gewissen und in Ermangelung ausreichender Ressourcen, die aus ihrer Sicht relevanten Regelungen beachtet und über die aus ihrer Sicht relevanten Kosten informiert.“ Die erwähnten „handelnden Personen“ waren also „stets bemüht“.

Praktisch für die Stadt ist jedoch, dass sie die Kosten für Miete, Umbau und Lager nur zu 22 Prozent tragen muss, 78 Prozent übernehmen andere. Laut Informationsvorlage für die Ratsentscheidung im September 2022 sind das die Krankenkassen. Aber auch deren Geld fällt nicht vom Himmel, sondern kommt aus dem Geldbeutel ihrer Versicherten. Und die dürfen seit 2025 ohnehin deutlich höhere Beiträge bezahlen.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Die Stadt Mettmann hat nur mangelhaft geprüft, ob das alte Autohaus als Interims-wache geeignet ist. Nun sind die Kosten dafür explodiert. Die Steuerzahler und Beitragszahler der Krankenkassen müssen nun die teure Zeche zahlen.



Jens Ammann
ammann@steuerzahler-nrw.de

5,4 Mio. € verbrannt

Diesen Streifen kann man streichen

An der noblen Elbchaussee sollte ein Fahrradstreifen für mehr Sicherheit sorgen. Doch kurz nach dem Aufbringen der Markierung kam heraus: Das Vorhaben war gar nicht genehmigungsfähig. Deswegen wurde der Streifen aufwendig entfernt und durch Piktogramme ersetzt. Um die Verantwortung für den Fehler ist nun ein bizarrer Streit zwischen zwei Behörden entbrannt.

Hamburg. Radfahrer in Hamburg haben es nicht immer leicht. Auch wenn die Hansestadt unter Verkehrssenator Anjes Tjarks (Grüne) mehr und mehr zur Biker-freundlichen Metropole ausgebaut wird, so fehlt doch an vielen Stellen der Raum für sichere Radwege. Eine Behelfslösung sind da die so genannten Fahrradstreifen. Hierfür wird ein mindestens 1,50 Meter breiter Teil der Straße mittels Linienmarkierung von der Fahrbahn



Die Rückstände des abgefrästen Fahrradstreifens sind an der Elbchaussee noch zu sehen: 90.000 Euro wurden hier verpulvert.

abgetrennt. Autos dürfen diesen Bereich nur im Ausnahmefall befahren. Auf diese Weise soll immer genug Abstand zwischen den Radlern und dem motorisierten Verkehr gehalten werden.

Auch an der Elbchaussee wurde nach der umfassenden Sanierung der Fahrbahn auf rund 1,6 Kilometer Länge ein Fahrradstreifen installiert. Geplant hatte den die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende von Senator Tjarks. Doch das hätte offenbar niemals passieren dürfen, denn die Straße ist für diese Maßnahme viel zu stark befahren. So sieht es zumindest die ebenfalls zuständige Straßenverkehrsbehörde, die trotz der Namensähnlichkeit nicht bei Anjes Tjarks angesiedelt ist, sondern zur Innenbehörde von Senator Andy Grote (SPD) gehört. In einem internen Dokument heißt es dort: „Schutzstreifen dürfen nur markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstrei-

fens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Dies kann für eine Hauptverkehrsstraße mit zusätzlichem ÖPNV-Verkehr nicht angenommen werden. Die Markierung des Schutzstreifens ist insofern unzulässig und nicht vorzunehmen!“ Die Folge: Der nagelneue Fahrradstreifen musste wieder entfernt werden.

Aber wieso kam diese Erkenntnis erst, nachdem die Maßnahme bereits umgesetzt worden war? Das hat Bezirkspolitiker Benjamin Harders (Grüne) herausgefunden. Nachdem er aus der Zeitung erfahren hatte, dass der Streifen entfernt wird, bat er bei den zuständigen Behörden um mehr Informationen. Bei der Innenbehörde biss er jedoch auf Granit. Erst nachdem er vor dem Verwaltungsgericht eine Klage nach dem Hamburger Transparencygesetz eingebracht hatte, erhielt er Einblick. Gegenüber dem Bund der Steuerzahler äußert er seinen Eindruck: „Die bei der Innenbehörde angesiedelte untere Straßenverkehrsbehörde der Polizei hatte – aufgrund der Planungen – den Umbau mit-
samt der Schutzstreifen im Jahr 2021 rechtlich wirksam angeordnet. Es gab also aus der Innenbehörde heraus eine offizielle Freigabe für die Maßnahme. Die zentrale Straßenverkehrsbehörde und die oberste Straßenverkehrsbehörde in der Behörde für Inneres und Sport wussten aber nichts davon und schoben die Schuld nach Fertigstellung drei Jahre später öffentlich auf einen vermeintlichen Planungsfehler der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.“

Die Behörde von Verkehrssenator Anjes Tjarks antwortete dementsprechend im Juni auf Anfrage des BdSt: „Es war weder ein Planungs-, noch ein Vermessungsfehler.“ Die Innenbehörde unterdessen reagierte zunächst überhaupt nicht auf ein Auskunfts-Ersuchen für das Schwarzbuch. Später wurde auf Antworten im Rahmen einer Kleinen Senatsanfrage vom Oktober 2024 verwiesen. Dort heißt es unter anderem: „Der benannte Abschnitt ist regelkonform geplant

und umgesetzt worden.“ Also kein Fehler. Nirgendwo.

Doch ganz gleich, wer den Kurzzeit-Fahrradstreifen letztlich zu verantworten hat: Bezahlen muss ihn am Ende der Steuerzahler. Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende spricht von Kosten in Höhe von 90.000 Euro für das Entfernen der Schutzstreifen-Markierungen, das Aufbringen der Piktogramme sowie für neue Verkehrssicherungsmaßnahmen gemäß Anordnungen der Polizei – 90.000 Euro also nur für einen „Umweg“, d.h. für die Behebung einer fehlerhaften Maßnahme.

Die öffentlichen Kosten, die im Rahmen des Auskunftverfahrens angefallen sind, sind derweil unbekannt. Die Innenbehörde behauptet gegenüber dem BdSt sogar, dass die Herausgabe der Informationen „zu keinem Zeitpunkt“ abgelehnt worden sei.

Dem Antragsteller Harders seien zunächst „umfangreiche Teilinformationen“ mit dem Hinweis übersandt worden, dass die Prüfung der weiteren Dokumente weitere Zeit in Anspruch nehmen werde. Die eingereichte Klage sei nach Auffassung der Polizei unzulässig gewesen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Hätte es den Fahrradstreifen geben dürfen? Nein! Hätte man diesen Fehler verhindern können? Ja! Hier hat mindestens eine Behörde geschlafen. Verantwortlich will am Ende aber keiner sein. Für den Fehler zahlen muss am Ende leider so oder so die Allgemeinheit.



Tobias Pusch
pusch@steuerzahler-hamburg.de

Steuerzahler zahlt für Pleite eines Privatzoos

Der private Filmtierpark Eschede stellte Ende 2023 wegen Insolvenz den Betrieb ein. Zahlreiche Tiere mussten daraufhin vom Landkreis Celle versorgt werden. Doch warum muss der Steuerzahler mit rund 1,3 Mio. Euro für die Folgen der Insolvenz eines Privatzoos haften? Recherchen des Bundes der Steuerzahler offenbaren: Gleich mehrfach hat es der Landkreis Celle versäumt, im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes zu handeln und gleichzeitig die Interessen der Steuerzahler zu wahren.

Eschede (NI). Der Landkreis Celle widerrief 2023 die Zoogenehmigung des Filmtierparks Eschede, weil der Privatzoo nicht mehr über die finanziellen Mittel verfügte, um die tierärztliche Versorgung und artgerechte Verpflegung seiner Tiere sicherzustellen. Aus diesem Grund musste der Landkreis Celle als zuständige Naturschutz-

behörde die Versorgung der 212 Tiere übernehmen.

Für die meisten Tiere konnte glücklicherweise schnell ein neues Zuhause gefunden werden. Längere Zeit in Obhut des Landkreises blieben hingegen zwei Löwen und drei Tiger, deren Vermittlung schwierig war. Erst im Oktober 2024, also fast ein Jahr nach der Schließung, konnten die Löwen ausziehen, die Tiger konnten erst im Mai 2025 erfolgreich an den Tierpark Gotha vermittelt werden. Um den Thüringern die Übernahme der Tiger schmackhaft zu machen, gewährte der Landkreis Celle sogar einen Zuschuss von bis zu 580.000 Euro, mit dem in Gotha ein neues Gehege für die Tiger finanziert werden soll. Mit dem Auszug der Tiger endete für den Landkreis Celle die Pflege und Versorgung der Tiere des insolventen Filmtierparks.

Stolze 723.000 Euro musste der Landkreis – und damit der Steuerzahler – seit



Nachdem der privat betriebene Filmtierpark insolvenzbedingt schließen musste, kam der Landkreis Celle für die Versorgung der zurückgelassenen Tiere auf. Besonders die Versorgung dreier Tiger kam den Steuerzahler teuer zu stehen.

Schließung des Parks für Pflege und Versorgung der Tiere aufwenden. Recherchen des Bundes der Steuerzahler offenbaren allerdings, dass dies hätte verhindert werden können, wenn es der Landkreis als Genehmigungsbehörde nicht gleich zwei Mal versäumt hätte, einzuschreiten.

Erstens: Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sieht vor, dass eine Zoogenehmigung an eine „Sicherheitsleistung für die ordnungsgemäße Auflösung des Zoos“ geknüpft werden kann. Laut Gesetzesbegründung dient eine solche vom Betreiber zu hinterlegende Sicherheitsleistung dazu, „die zuständigen Behörden vor Kosten zu schützen, die ihnen im Fall einer Insolvenz [...] entstehen könnten“. Gerade mit Blick auf die Zahl der gefährlichen und damit schwer vermittelbaren Tiere des Filmtierparks hätte der Landkreis auf eine solche Sicherheitsleistung bestehen müssen. Auf BdSt-Nachfrage erklärte der Landkreis, es sei aus den Akten nicht erkennbar, weshalb diese Sicherheitsleistung nicht verlangt worden war.

Zweitens: Das BNatSchG besagt weiter, dass ein Zoobetreiber nicht ohne Genehmigung der zuständigen Behörde ausgetauscht werden kann. Der Landkreis räumte gegenüber dem BdSt jedoch ein, dass

es schon im Jahr 2020 einen nicht genehmigten Betreiberwechsel gegeben hatte. Seitdem wurde der Filmtierpark also ohne gültige Genehmigung betrieben. Das hätte dem Landkreis abermals die Möglichkeit gegeben, einzuschreiten. Dies wäre umso dringlicher gewesen, da mit dem Betreiberwechsel auch das finanzielle Risiko des Landkreises erheblich gestiegen war: Zwar gehörte die neue Betreibergesellschaft (eine gGmbH) denselben Eigentümern wie die alte (eine GbR), wegen der neuen Rechtsform entfiel allerdings die für eine GbR geltende unbeschränkte persönliche Haftung der Eigentümer. Damit werden die Eigentümer nun voraussichtlich auch nicht mehr persönlich zur Minderung des von ihnen hinterlassenen finanziellen Schadens herangezogen werden können.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Das Gesetz hat für die Genehmigung eines Zoos klare Regelungen und Empfehlungen, an die sich der Landkreis Celle nicht gehalten hat. Nur deshalb bleibt der Steuerzahler nun auf der Rechnung der Filmtierpark-Pleite sitzen und nicht die Personen, die den Privatzoo in die Pleite geführt haben.



Jan Vermöhlen

vermoehlen@steuerzahler-nub.de

ALTERNATIVE INVESTITION

Mit 1,3 Mio. Euro könnten die tierärztlichen Versorgungskosten des gemeinnützigen betriebenen Tierheims Celle mindestens zehn Jahre lang finanziert werden.



Außer Spesen nix gewesen

Die Stadt Selm kaufte eine Häuserzeile und kündigte den Mieter. Seitdem im Dezember 2021 die letzten Mieter ausgezogen sind, steht die Häuserzeile leer, kostet Geld und bringt nichts ein. Ein Vertrag mit einem Projektentwickler platze.

Selm (NRW). In den Jahren 2017/2018 kaufte die Stadt Selm eine Häuserzeile auf der Kreisstraße, einer wichtigen Verkehrsader der Stadt. Die Grundstücke sind insgesamt mehr als 6.500 Quadratmeter groß. Welchen Zweck die Stadt mit dem Kauf verfolgte, kann sie nicht wirklich sagen: Zunächst erklärte sie im Dezember 2024 gegenüber dem Bund der Steuerzahler den Kauf mit einem seinerzeitigen Wohnraumbedarf wegen der damaligen Flüchtlings-situation. Auf Nachfrage des BdSt hieß es: „Der Ankauf erfolgte auch mit der langfristigen Intention, den Bereich zu überplanen.“

Aus der Höhe des Kaufpreises macht die Stadt allerdings ein Geheimnis – denn mit den privaten Grundstückseigentümern sei Stillschweigen vereinbart worden! Diese fehlende Transparenz stieß jedoch offenbar nicht überall auf Zustimmung. Ein Ratsmitglied kolportierte die Summe von 4,2 Mio. Euro in einer Zeitung; dort wurde auch der

damalige Bürgermeister, heute Landrat, zitiert, dass auch kein Wertgutachten vorgelegen habe. Auf die Frage des BdSt im Dezember 2024 an die Stadt nach dem Grund dafür und ob es eine Wirtschaftlichkeitsberechnung gab, kam die überraschende Antwort: „Aus den Vorgesprächen mit den Grundstückseigentümern ging seinerzeit hervor, dass diese konkrete Preisvorstellungen für den Verkauf ihrer Grundstücke besessen hatten. Insofern war das Erstellen eines Wertgutachtens keine Option gewesen, da es nur Kosten verursacht hätte, die Grundstücke aber, laut Aussage der Grundstücksinhaber, nicht zu dem Wert des Gutachtens verkauft werden wären.“ Mit andern Worten: Der reale Wert der Immobilien war für die Stadt offenbar vollkommen unwichtig, relevant waren ausschließlich die Preisvorstellungen der Verkäufer!

Der BdSt wertet das als Eingeständnis der Steuergeldverschwendungen. Es liegt in der Natur eines Kaufes, dass ein Verkäufer einen möglichst hohen Kaufpreis erzielen und der Käufer einen möglichst niedrigen bezahlen will. Wenn die Verkäufer dieser Immobilien signalisierten, dass sie nicht für die Preise eines Wertgutachtens an die Stadt verkaufen würden, dann ist doch völlig klar, dass ihre Preise oberhalb des tatsäch-

Stadtentwicklung mal anders: Die städtischen Häuser in Selm gammeln vor sich hin.



Video zum Fall



Foto: Jens Ammann

lichen Werts liegen. Dennoch hat die Stadt Selm mit dem Geld der Steuerzahler diese Fantasie-Preise akzeptiert! Und nun wird die Höhe ihrer Verschwendungen durch mangelnde Transparenz und durch das fehlende Gutachten verschleiert!

2020 schloss der Rat der Stadt einen Erbbaurechtsvertrag mit einem Projektentwickler. Über 67 Jahre hinweg sollte das Unternehmen einen Erbbauzins zahlen und die Grundstücke neu bebauen. Doch der Entwickler kündigte den Vertrag, bevor die Bauarbeiten begonnen hatten – auch die Gründe dieser Kündigung liegen im Nebel. Im Mai 2025 erklärte die Stadt gegenüber dem BdSt, sie habe zwar Gespräche mit einem neuen Investor geführt, aber erst im Herbst 2025 könne man mehr sagen.

Inzwischen gammeln die Häuser vor sich hin, denn nachdem der Grundsatzbe-

schluss mit dem Projektentwickler gefasst worden war, hat die Stadt allen Mietern gekündigt. Die letzten Mieter zogen Ende 2021 aus. Seitdem stehen die Häuser leer, bringen der Stadt also keine Mieteinnahmen mehr, verursachen aber Instandhaltungs- und Nebenkosten.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Der Kauf einer Häuserzeile ohne klaren Grund zu einem Preis, der den objektiven Wert ignoriert und ausschließlich Verkäuferinteressen berücksichtigt, ist verantwortungslos. Beinahe acht Jahre nach dem Kauf würde der Volksmund sagen: Außer Spesen nix gewesen.



Jens Ammann
ammann@steuerzahler-nrw.de

Klein, teuer, nutzlos: Sportplatz ohne Spielbetrieb

1,53 Mio. Euro kostete ein neuer Kunstrasenplatz in Hamburgs Oberhafenquartier – doch gespielt wird hier bislang nicht. Das Spielfeld ist zu klein für den regulären Ligabetrieb! Ein Verein als Hauptnutzer? Fehlanzeige. Die Fläche wurde offenbar verbaut – wegen einer ebenfalls fragwürdigen Rampe.

Hamburg. Der Neubau eines Kunstrasenplatzes im Hamburger Oberhafenquartier (HafenCity) sollte die sportliche Infrastruktur des Stadtteils verbessern. Tatsächlich aber ist das 1,53 Mio. Euro teure Spielfeld seit der Fertigstellung Anfang 2025 bis heute ungeutzt. Ein Grund dürfte sein, dass der Platz für den regulären Ligabetrieb ungeeignet ist: Das Spielfeld ist schlicht zu klein. Mit 68 mal 50 Metern erfüllt es noch die Anforderungen für Jugendspiele bis zur D-Jugend, doch an regulären Punktspielbetrieb mit

Erwachsenen (Standardmaß des Deutschen Fußball-Bunds: 105 mal 68 Meter) ist hier nicht zu denken.

Dabei war ein größerer Sportplatz an dieser Stelle von vornherein nicht möglich: Direkt neben dem Spielplatz befindet sich nämlich eine Rampe, die ursprünglich Teil einer Brückenverbindung zum Hamburger Großmarkt sein sollte. Durch sie wurde verhindert, dass ein regulär großes Spielfeld gebaut werden konnte. Apropos Brücke: Ob diese jemals gebaut wird, steht in den Sternen. Im Amtsdeutsch heißt es dazu, „Ihre Umsetzung wird aber weiterhin angestrebt.“ Dies immerhin schon seit dem Jahr 2000. Dennoch wurde die Rampe zur Brücke realisiert. Über die Kosten für die Rampe schwieg sich der Senat bislang aus. Ortskundige halten die Brücke ohnehin für nicht notwendig, denn es bestehen bereits Querungsmöglichkeiten.



Besonders ärgerlich: Trotz der kleinen Spielfläche wurden dennoch Markierungen wie bei einem normalen Fußballplatz aufgebracht. Das führt zu der Situation, dass die beiden Strafraumlinien so nah beieinander liegen, dass sie sich auf Höhe der Mittellinie fast berühren. Unter diesen Bedingungen ist selbst für Jugendmannschaften ein reguläres Spiel kaum möglich, weil damit gewisse Mindestabstände und Proportionen nicht eingehalten werden können.

Der neue Kunstrasenplatz im Hamburger Oberhafenquartier (HafenCity) ist für den regulären Spielbetrieb ungeeignet und bislang ungenutzt.

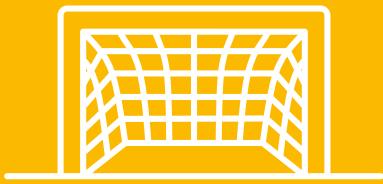
Nun könnte man sagen, immerhin ist ein kleiner Sportplatz entstanden. Doch trotz der Fertigstellung blieb der Platz viele Monate ungenutzt. Der Grund: Die zuständige HafenCity Hamburg GmbH, eine städtische Projektentwicklungsgesellschaft, hat es versäumt, vorab einen Fußballverein als Hauptnutzer zu gewinnen. Auch eine Abstimmung mit dem Hamburger Fußballverband hat nicht stattgefunden.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

In Zeiten knapper Mittel darf öffentliche Infrastruktur nicht „auf Verdacht“ gebaut werden. Ein 1,53 Mio. Euro-Sportplatz ohne Nutzung ist entstanden, weil zuvor keine Abstimmung erfolgt ist. Die Stadt Hamburg hat hier auf ganzer Linie versagt. In einer Stadt, in der viele Vereine Wartelisten für Fußballanfänger führen müssen und dringend Plätze suchen, ist dieser Fall ein Armutzeugnis.

ALTERNATIVE INVESTITION

Für 1,53 Mio. Euro hätte man 6.800 klappbare Aluminium-Mini-Tore für die Hamburger Schulen anschaffen können.



Sascha Mummenhoff
mummenhoff@steuerzahler-hamburg.de

Geplante Millioneneinsparungen jahrelang nicht realisiert

Im Zusammenhang mit der Errichtung des länderübergreifenden Polizei-Abhörezentrums sollten gemäß Wirtschaftlichkeitsberechnungen Millioneneinsparungen erzielt werden. Diese wurden für den Betrachtungszeitraum 2020-2026 auf ein einmaliges diskontiertes Einsparpotenzial von rund 32,7 Mio. Euro sowie jährlich rund 7,0 Mio. Euro beziffert. Die Funktionsfähigkeit verzögert sich noch um mehrere Jahre, da die benötigte Software nicht einsatzbereit ist. Trotzdem ist bereits über die Hälfte des geplanten Personals im Einsatz.

Leipzig (SN/ST/TH). Das Gemeinsame Kompetenz- und Dienstleistungszentrum (GKDZ) der Polizeien der Länder Berlin, Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen auf dem Gebiet der polizeilichen Telekommunikationsüberwachung besitzt seit der konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrats im Januar 2018 die personelle und finanzielle Handlungsfähigkeit. Die laut GKDZ-Staatsvertrag in den ersten beiden Geschäftsjahren geleistete Anschubfinanzierung in Höhe von rund 16 Mio. Euro wurde anschließend durch regelmäßige Zuführung der Trägerländer auf der Grundlage der durch den Verwaltungsrat beschlossenen Wirtschaftspläne ergänzt. Im Zeitraum bis 2021 wurden Baumaßnahmen durchgeführt, die neuen modernen Polizeirechenzentren geplant und eine Vielzahl von Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge durchgeführt.

Seit 2022 sollen die technischen Anlagen eingerichtet werden. Doch seitdem hakt es gewaltig.

Vertraglich war die Inbetriebnahme der Systeme zur Telekommunikationsüberwachung und damit das Erreichen des eigentlichen Wirkbetriebs bis April 2024 vorgesehen. Aktuellen Angaben zufolge wird sich

jedoch die Erstellung der beauftragten Software deutlich verzögern und damit auch der Beginn des regulären Betriebs voraussichtlich um mehrere Jahre, in jedem Fall bis 2027.

Quasi als Entschuldigung betonen das GKDZ sowie das Innenministerium von Sachsen-Anhalt wortgleich gegenüber dem Steuerzahlerbund, dass der Staatsvertrag selbst keine Termine oder Fristen hinsichtlich eines konkreten oder voraussichtlichen Wirkbetriebs enthält. Man habe die üblichen Projektrisiken beachtet und zu jeder Zeit angemessen in die Planungen einbezogen. Dabei wird jedoch ausgeblendet, dass im Staatsvertrag die Anschubfinanzierung auf zwei Jahre beziffert war und man sicher nicht die jetzt entstandenen jahrelangen Verzögerungen ermöglichen wollte.

Dabei zeigte schon 2013/14 eine erste Wirtschaftlichkeitsuntersuchung: Durch ein gemeinsames Agieren könnten bei den Investitionen ca. 10,7 Mio. Euro eingespart werden. Außerdem sollten die jährlichen Betriebskosten um rund 32 Prozent niedriger sein als bei getrennten Lösungen in fünf Ländern. Eine zweite Untersuchung 2020 bestätigte diese Einschätzung für den Zeitraum 2020 bis 2026: Hier wurden einmalige Einsparungen von rund 32,7 Mio. Euro diskontiert errechnet. Darüber hinaus wurde ein jährliches Einsparpotenzial gegenüber einem Fünf-Zentren-Modell mit rund 7,0 Mio. Euro pro Jahr diskontiert beziffert. Da das GKDZ allerdings immer noch nicht richtig funktioniert, gehen diese Millioneneinsparungen Jahr für Jahr verloren.

Zwar zahlt das Unternehmen dem GKDZ für die Verzögerungen Schadensersatz- und Kompensationsleistungen in Millionenhöhe. Laut GKDZ sind bislang ca. 13 Mio. Euro Ersatzleistungen rechtsverbindlich vereinbart. Dies ist zwar eine erhebliche Summe, aber in Anbetracht der über Jahre nicht



Von außen ist das GKZ-Gebäude in Leipzig unscheinbar – die verzögerte Betriebsbereitschaft ist besonders ärgerlich.

realisierten möglichen Einsparungen nur ein schwacher Trost.

Hinzu kommt ein weiteres Ärgernis für die Steuerzahler. Trotz fehlender Betriebsbereitschaft beim GKZ sind dort einschließlich der Abordnungen aus den jeweiligen Trägerländern bereits 23 der geplanten ca. 40 Mitarbeiter beschäftigt. Das heißt, über die Hälfte der Personalkosten läuft bereits auf, während das System noch gar nicht funktioniert. Allein 2024 sind dafür rund 1,8 Mio. Euro Personalkosten entstanden, insgesamt wurden seit 2018 über sechs Mio. Euro für das Personal ausgegeben.

Nach Aussage des Innenministeriums von Sachsen-Anhalt ist das Personal des GKZ mit der Projekt- und Aufbauarbeit vollständig ausgelastet. „Einziges Problem ist der Verzug des Software-Lieferanten“, so das Ministerium.

Nach Auffassung des Bundes der Steuerzahler lassen sich jedoch die Ursachen nicht auf ein einziges Problem reduzieren. So haben die Verantwortlichen offenbar auch schon bei der Auswahl der Software-Firma

Fehler gemacht. Und obwohl das Unternehmen bereits Millionen an Schadensersatz zahlen musste, arbeitet das GKZ weiter mit ihm zusammen. Fragwürdig ist zudem: Trotz der teuren Zahlungen ist für die Firma der Auftrag anscheinend noch immer lukrativ genug.

Zwar haben die Innenstaatssekretäre der Trägerländer als Mitglieder des Verwaltungsrates unmittelbar nach Bekanntwerden des Verzugs reagiert und durch das GKZ „alle Ansprüche geprüft und geltend gemacht“. Eine Vielzahl von Verwaltungsratssitzungen wurde vorbereitet und durchgeführt. „Dazu kamen anwaltliche Ausarbeitungen, Bewertungen des General-Planers und diverse interne Beurteilungen.“

Fakt ist, dass es nicht gelungen ist, die Probleme in den Griff zu bekommen. Zweifelhaft ist auch die Darstellung, dass das jetzt bereits bei der GKZ tätige Personal ausgelastet sei. Dem jetzt schon entstandenen Aufwand für Personal, aber auch für Miete und Bewirtschaftungskosten, steht wegen der fehlenden Betriebswirksamkeit kein entsprechender Nutzen gegenüber.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Die Zielstellung, mit einer länderübergreifenden Einrichtung Synergieeffekte insbesondere hinsichtlich der Einsparung von Kosten und der Kompetenzbündelung zu erzielen, ist ohne Wenn und Aber zu unterstützen. Gut gemeint reicht jedoch nicht, wenn die Umsetzung jahrelang an einer fehlenden Software scheitert. Millionen-einsparungen können dadurch über Jahre nicht realisiert werden.



Dirk Mohr, Ralf Seibicke,
Dr. Wolfgang Oehring
d.mohr@steuerzahler-sachsen.de
seibicke@steuerzahler-sachsen-anhalt.de
w.oehring@steuerzahler-thueringen.de

Teures Abstellgleis

Anfang 2022 kaufte die Stadt Siegburg von der Deutschen Bundesbahn zwei ausrangierte Eisenbahnwaggons für ein Jugendhilfe-projekt. Im Dezember 2022 waren diese Eisenbahnwaggons von der Ratsmehrheit plötzlich nicht mehr erwünscht. Seitdem versucht die Stadt, die Waggons wieder zu verkaufen – bis Redaktionsschluss erfolglos.

Siegburg (NRW). Seit 2022 besitzt Siegburg zwei Eisenbahnwaggons, hat aber keine Verwendung dafür. Ursprünglich waren die Waggons für ein offenes Jugendhilfeangebot im Siegburger Stadtteil Brückberg vorgesehen. Für den Ankauf, Transport und die standsichere Aufstellung der Waggons auf einem Bolzplatz in Brückberg waren insgesamt 150.000 Euro im Siegburger Haushalt eingestellt.

Dann kam die überraschende Kehrtwende: Ein Ratsbeschluss vom Dezember 2022 kippte kurzerhand das zuvor beschlossene Projekt. Konkrete Gründe dafür nannte die Stadt Siegburg nicht. Zur Begründung hieß es lediglich, die Mehrheitsverhältnisse im Rat hätten sich im Herbst verschoben.

Was die Eisenbahnwaggons gekostet haben, bleibt unklar, denn die Stadt verweist auf eine vertragliche Verschwiegenheitsklausel. „Wir sind dazu verpflichtet, über den Verkaufspreis Stillschweigen zu halten“, so die Stadt. Die Bahn hingegen machte das Hü und Hott der Politiker nicht mit und stimmte der Stornierung der bestellten Eisenbahnwaggons nicht zu. Seit 2022 besitzt Siegburg somit zwei Eisenbahnwaggons, hat aber keine Verwendung dafür. Um das sinnlos ausgegebene Steuergeld wieder reinzuholen, plante die Stadt, die Eisenbahnwaggons an Interessenten weiterzuverkaufen. Regelmäßig fragt der Bund der Steuerzahler seitdem in Siegburg nach, ob die Eisenbahnwaggons wie geplant ver-

ALTERNATIVE INVESTITION

Für 150.000 Euro kann man einen Kilometer Radweg bauen.



kaufen werden konnten. Im März 2025 antwortete die Stadt: „Es laufen weiter Gespräche mit Nutzungsinteressenten. Noch sind die Eisenbahnwaggons aber nicht verkauft, also keine Veränderung zum letzten Mal.“

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Nach bald drei Jahren erfolgloser Verkaufsversuche wird es immer unwahrscheinlicher, dass die Stadt die Waggons noch zu einem guten Preis verkaufen kann. Immer wahrscheinlicher wird dagegen, dass die Politiker in Siegburg durch ihren leichtfertigen Umgang mit Steuergeld den Stadtfinanzen geschadet haben.



Andrea Defeld
defeld@steuerzahler-nrw.de



Foto: Mopap

Die Politiker in Siegburg haben die bestellten Eisenbahnwaggons auf ein Abstellgleis geschoben. Es ist fraglich, ob sich nach drei Jahren noch ein Käufer findet.

Teurer Weg zum U-Bahn- Infocenter

Ein kostspieliger Weg
zum U5 Infocenter



Ist den Steuerzahlern die barrierefreie, beleuchtete Zugangsmöglichkeit zum „U5 Infocenter“ tatsächlich 150.000 Euro wert?

Die Stadt München ließ sich nicht lumpen: Sie errichtete für knapp 150.000 Euro eine auffällige, barrierefreie, beleuchtete Zugangsmöglichkeit zum „U5 Infocenter“.

München (BY). Um die Akzeptanz von Bürgern für öffentliche Infrastrukturprojekte zu gewinnen – in diesem Fall für die Verlängerung der U-Bahn U5 vom Laimer Platz nach Pasing – ließ die Landeshauptstadt München „eine dauerhafte Informationseinrichtung im Bereich der Hauptbaustelleneinrichtungsfläche“ errichten. In diesem Infocenter können sich Bürger „jeweils mittwochs zwischen 15 und 19 Uhr aus erster Hand über den Fortgang der Baumaßnahme“ informieren. Zudem ist das Infocenter Start- und Zielpunkt von Führungen über die Baustelle.

Um einen sicheren Zugang zum Infocenter mit einer klaren, optischen Abtrennung und einer physischen Abgrenzung zum parallel laufenden Baustellenbetrieb und der Zufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche zu

gewährleisten, wurde für 147.540,20 Euro ein auffälliger, barrierefreier, ca. 26 Meter langer und ca. drei Meter breiter Zugangsweg geschaffen.

Dieser besteht aus einer Holzrahmenkonstruktion mit Metall- bzw. Holzpflosten. Dabei ist jeder zweite Pfosten mit einer LED-Beleuchtung versehen.

Diese Zugangskonstruktion ist nach Angaben des Baureferats der Landeshauptstadt München „darauf ausgerichtet, an dieser Stelle voraussichtlich für die Dauer von mindestens zehn Jahren in Betrieb zu bleiben und in dieser Zeit für Bürgerinnen und Bürger sowie Besuchergruppen aus aller Welt den Eingang zur Baustelle der U5-Verlängerung nach Pasing darzustellen, und dies zugleich möglichst wartungsarm. [...] Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass die Zugangskonstruktion so konstruiert ist, dass sie als Ausstellungs- und Informationsfläche im Außenbereich fungiert und Bürger*innen sich dort auch außerhalb der Öffnungszeiten des Infocenters und un-

abhängig von den angebotenen Führungen umfassend informieren können. Die Nachfrage der Bevölkerung zum Projekt der U5 nach Pasing und somit auch auf das Infocenter ist sehr groß. Wir freuen uns, dass wir mit dem Infocenter und dem dazugehörigen Zugangsbauwerk einen Ort schaffen konnten, welcher von der Bevölkerung sehr gut angenommen wird und als attraktive Informationsquelle zum städtischen U-Bahn-Bau intensiv genutzt wird. [...] Grundsätzlich

wäre im Anschluss ein Abbau der Konstruktion und die etwaige weitere Verwendung an einer nachfolgenden U-Bahnbaustelle (z.B. im Rahmen der Verlängerung der U5 von Pasing nach Freiham) möglich. Gemessen an Dauer und Volumen des Gesamtprojektes Verlängerung der U5 können wir hier keine unangemessene Verwendung von Steuermitteln erkennen“.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Ist den Steuerzahlern der prägnante rund 150.000 Euro teure Zugang zum U5 Infocenter noch vermittelbar?



Maria Ritch

maria.ritch@steuerzahler-bayern.de

Kupferpalast für Millionen – und die Stromgebühren steigen

Erst Prestige, dann Preisexplosion: Die Hamburger Energienetze GmbH leistet sich einen Eingangspavillon für über vier Mio. Euro – geplant waren 2,6 Mio. Euro. Auch ein Parkhaus und mehrere andere Gebäude der GmbH werden deutlich teurer.

Hamburg. Die Besucher der Hamburger Energienetze GmbH werden in einem Kupferkubus empfangen – ein architektonisches Statement mit hohem Anspruch, dessen Kosten jedoch aus dem Ruder liefen. Geplant war das Eingangsgebäude 2023 mit 2,6 Mio. Euro. Nun belaufen sich die Kosten auf 4,3 Mio. Euro – ein Plus von rund 65 Prozent.

Doch damit nicht genug: Ein neues Parkhaus mit 575 Stellplätzen verteuert sich – von 14,7 auf 20,4 Mio. Euro. Das ebenfalls geplante Funktionsgebäude mit Büroflächen, Kantine und Konferenzräumen, das

2026 fertiggestellt werden soll, klettert von 36,3 auf nun 46,6 Mio. Euro. Der Umbau des „Standorts Süd“ schlägt jetzt mit 14,6 Mio. Euro zu Buche. Bei Projektbeginn waren für die Sanierung des Firmengebäudes 6,9 Mio. Euro vorgesehen. Der „Neubau Standort West“ kostet nun 26,4 statt der zunächst veranschlagten 18,2 Mio. Euro. Der Neubau eines Betriebsreservelagers schlägt mit 10,4 statt der geplanten 8,7 Mio. Euro zu Buche. Und die Separierung einer Netzführung wird voraussichtlich 15,4 statt der geplanten 12,0 Mio. Euro kosten. Zusammengenommen ergibt das eine Mehrbelastung von rund 38,7 Mio. Euro. Bezahlen müssen das letzten Endes alle Stromkunden – über ohnehin schon hohe Netzentgelte.

Begründet werden die Mehrkosten mit altbekannten Schlagworten: Corona, Ukrainekrieg, Tarifabschlüsse, Bauverzögerungen, Gründach- und Photovoltaik-

ALTERNATIVE INVESTITION

Mit 38,7 Mio. Euro hätte man über 262 Grundschulen in Hamburg mit Photovoltaikanlagen ausrüsten können.



Pflichten, fehlende Tragfähigkeit des Bodens sowie eine Handwerkerfirma, die zwischenzeitlich Insolvenz anmeldete. Es ist eine Liste, wie man sie aus vielen öffentlichen Bauprojekten kennt – aber selten mit so wenig Selbstreflexion.

Noch brisanter: Die Geschäftsführung räumt ein, dass ein Projektstop am Ende teurer gekommen wäre – ein Offenbarungseid moderner Bauplanung. Währenddessen

will man künftig „integrierte Projektallianzen“ ausprobieren – offenbar in der Hoffnung, dass beim nächsten Großprojekt jemand mit dem Taschenrechner dabeisitzt.

Der Fall reiht sich ein in eine ganze Kette ausufernder Projekte in städtischer Verantwortung. Und was macht der mit Top-Politikern besetzte Aufsichtsrat? Er ist laut, wenn es Applaus gibt, still, wenn es teuer wird.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Der Bund der Steuerzahler kritisiert das Projekt als ein Paradebeispiel für Maßlosigkeit und Missmanagement. Öffentliche Unternehmen sind keine Architekturbühnen, sondern sie tragen Verantwortung für sparsamen Mitteleinsatz. Die Bürger zahlen längst genug.



Sascha Mummenhoff
mummenhoff@steuerzahler-hamburg.de

Foto: Sascha Mummenhoff



Hamburgs Energienetze setzen ein glänzendes Zeichen – nicht für Effizienz, sondern für Extravaganz. Kostenpunkt für Hamburgs teuersten Türöffner: 4,3 Mio. Euro.

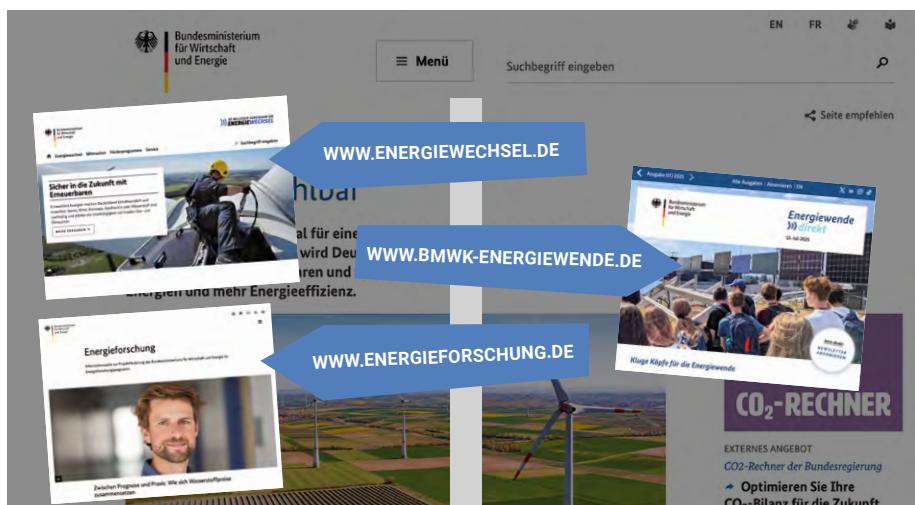
Webseiten-Wildwuchs im Wirtschaftsministerium

49 verschiedene Webseiten betreibt das Bundeswirtschaftsministerium – mit verschiedenen Themen, Designs und Besucherzahlen. Und was kostet der Online-Wildwuchs? Das Ministerium weiß es selbst nicht genau.

Bund. Ohne eine starke Internetpräsenz geht heute gar nichts – das gilt auch für die Bundesregierung. Eigene Webseiten, die den Bürgerinnen und Bürgern als Informationsquelle und Kontaktstelle dienen, sind daher für alle Bundesministerien ein Muss.

Bei einem Blick auf die Liste der Webseiten des Bundeswirtschaftsministeriums drängt sich allerdings die Frage auf, ob hier nach dem Prinzip „im Dutzend billiger“ vorgegangen wurde, denn neben der naheliegenden Webseite www.bmwk.de betreibt das Ministerium erstaunliche 48 zusätzliche Seiten! Zum Vergleich: Das Verkehrsministerium verfügt über einen Etat von knapp 50 Mrd. Euro, also fast fünfmal mehr als das Wirtschaftsministerium, und betreibt 19 Webseiten.

Die 49 Domains des Wirtschaftsministeriums beziehen sich auf verschiedene Themen, haben ganz unterschiedliche Designs und ebenso unterschiedliche Besucherzahlen. Aufgrund technischer Lösungen und Cookie-Banner lassen sich laut Ministerium die Zahlen zwar nur bedingt miteinander vergleichen, dennoch machen sie die Dimensionen deutlich. So verzeichneten manche Seiten für das komplette Jahr 2024 gerade einmal 1.500 Zugriffe, andere mehrere Hunderttausend und die Hauptseite des Ministeriums knapp drei Mio. Das ist auch kaum verwunderlich, wenn man sich die 49 verschiedenen Domain-Namen anschaut. Manche sind so kryptisch, dass kein Wanderer im weltweiten Netz jemals durch Zufall auf diese Seiten gerät, zum Beispiel auf www.bq-portal.de, www.nks-kern.de oder www.nde-germany.de. Andere lassen schon vom Namen her vermuten, dass es um sehr ähnliche oder gar redundante Inhalte geht, die man gut zusammenfassen könnte – drei verschiedene Webseiten zur



Wenig Durchblick bei Inhalten und Kosten: die Webseiten des Bundeswirtschaftsministeriums.

Energieforschung, zur Energiewende und zum Energiewechsel leuchten jedenfalls nicht wirklich ein.

Aus Sicht des Bundes der Steuerzahler ist hier ein großes Ausmisten, Sortieren und Priorisieren dringend geboten: Welche Domains braucht man wirklich? Welche Inhalte sind für das Wirtschaftsministerium essenziell? Und warum sind genau diese Inhalte nicht auf der Hauptseite zu finden, etwa in Form von Unterseiten oder Landing-pages? Denn dort würden interessierte Nutzer sie doch vermutlich suchen!

Was noch ärgerlicher ist: Auch bei den Kosten der wild wuchernden Webseiten hat man im Ministerium offensichtlich den Überblick verloren. Die 49 Webseiten werden aus dem Haushaltstitel für Öffentlichkeitsarbeit finanziert, für den 2024 gut drei Mio. Euro vorgesehen waren. Da der gesamte Bereich der Öffentlichkeitsarbeit jedoch sicherlich mehr umfasst als nur den Internetauftritt, hat der BdSt die genauen Kosten für die Webseiten erfragt. Die erstaunliche Antwort des Ministeriums: „Es existiert keine spezifischere Kostenübersicht, die

über den genannten Titel hinausgeht.“ Doch wer gar nicht weiß, was die einzelnen Webseiten oder andere Maßnahmen kosten, hat erkennbar kein Interesse daran, die Ausgaben dafür im Sinne des Steuerzahlers möglichst gering zu halten.

Dabei wäre Sparsamkeit hier in doppelter Hinsicht angebracht: Wenn Ministerien ihre Webseiten schlank und übersichtlich gestalten, spart das viel Geld für Design, Betrieb und Pflege der Seiten und ist zugleich sehr viel nutzerfreundlicher. Weniger Wildwuchs und mehr Struktur, das wäre hier die richtige Devise.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Eine starke Internetpräsenz ist heute für jedes Bundesministerium ein Muss. Allerdings sollte auch hier Qualität vor Quantität gehen. Ein unübersichtlicher Web-Wildwuchs nützt niemandem, kostet aber eine Menge Zeit, Personal und Steuergeld!



Anna Hierlwimmer
a.hierlwimmer@steuerzahler.de

Saarländisches „Tiny House“ kaum genutzt

Im Kampf um die besten Köpfe geht das Saarland skurrile Wege. Auf Steuerzahler-Kosten wurde ein „Tiny House“ gebaut, welches quasi als „wandernde Schlafgelegenheit“ interessierten Unternehmen für ihre Bewerber angeboten wurde. Trotz hoher Ausgaben von rund 330.000 Euro kam es in gut zwei Jahren bislang nur bei einem einzigen Unternehmen zum Einsatz.

Saarland. Der Fachkräftemangel trifft das Saarland zunehmend stärker. So stellte sich das Land die Frage, wie es dazu beitragen kann, dass saarländische Unternehmen und Institutionen erfolgreicher geeignete Bewerber aus anderen Bundesländern re-

krutieren können? Die Antwort der Marketingagentur des Saarlandes – Saaris – war das „Tiny House“. Hierbei handelt es sich um eine kleine mobile Wohnanlage, die mit zwei Schlafgelegenheiten, einem Fernseher, Sessel, Bad und einer kleinen Küchenecke ausgestattet ist. Interessierte Unternehmen können das „Tiny House“ bei sich aufstellen, damit dort auswärtige Bewerber übernachten und so die „Saarland Experience“ erleben können. Auch das soll die Bewerber davon überzeugen, dass das Saarland der richtige Standort für ihre berufliche Zukunft ist.

Günstig war das jedoch nicht. Die einmaligen Projektkosten – von der Konzeption der „Saarland Experience“ über den Bau



Das Tiny House – mehr „Saarland Experience“ geht nicht.

des „Tiny House“ bis hin zur Website-Gestaltung – umfassen insgesamt rund 230.000 Euro. Dazu kamen noch die Kosten für den „öffentlichtkeitswirksamen Projektstart“ in Höhe von rund 83.000 Euro, zu denen allerlei Kreativleistungen und Veranstaltungskosten zählen. Als Kosten pro Standort auf Basis der bereits entwickelten Tools kalkuliert die Staatskanzlei mit weiteren 21.000 Euro. Die Finanzierung erfolgte aus Landesmitteln, jedoch sollen sich die Kooperationspartner auch zu einer finanziellen Beteiligung verpflichten.

Allerdings gab es seit dem Projektstart Mitte 2023 nur einen einzigen, rund sechs Wochen langen Einsatz des „Tiny House“ – und zwar auf dem Werksgelände von Villeroy & Boch in Mettlach. Danach wurde es aufgrund baurechtlicher Genehmigungshürden problematisch. Um das mobile „Tiny House“ für einen Zeitraum von vier bis acht Wochen bei dem Kooperationspartner aufzustellen zu können, musste jedes Mal ein Bauantrag gestellt werden. Das verhinderte z. B. einen angedachten Einsatz in der Landeshauptstadt Saarbrücken. Diese bürokratischen Probleme sollen aber zwischenzeitlich gelöst worden sein, sodass wieder Gespräche mit potenziellen Partnern ge-

führt werden können. Immerhin betrachtet selbst die Staatskanzlei das „Tiny House“ als „langfristiges Akquise- und Marketing-Instrument“.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Was sind die wichtigsten Gründe, warum Menschen einen neuen Job antreten? Die Hoffnung auf eine interessante Arbeit, ein gutes Gehalt, tolle Kollegen, perspektivische Aufstiegschancen und ein angenehmes Wohnumfeld. Aber wie viele Menschen werden wohl eine berufliche Tätigkeit im Saarland aufnehmen, weil sie ein bis zwei Nächte in einem „Tiny House“ hatten? Wohl niemand. Schade um die rund 330.000 Euro Steuergeld für einen Marketing-Gag.



René Quante
r.quante@bdst-rlp.de

**Gar nicht tiny:
330.000€
für Marketing-Gag**

Wandkalender für die Zeitenwende

Werbung für die Bundeswehr ist nicht erst seit der vielbeschworenen „Zeitenwende“ gut und richtig. Doch braucht es dazu jedes Jahr 30 verschiedene Wandkalender?

Bund. Mit Beginn der „Zeitenwende“ ist die Bundeswehr wieder in den Fokus der Öffentlichkeit getreten, und Werbung in eigener Sache gehört zum Geschäft – ob in den sozialen Medien oder ganz klassisch mit Printprodukten, darunter auch diverse Wandkalender, die von der Truppe verteilt werden.

Aber selbst, wenn man Bundeswehrwerbung grundsätzlich richtig findet, lohnt aus Sicht des Steuerzahlerbundes beim Thema Öffentlichkeitsarbeit immer ein genauer Blick auf die Art, den Umfang und die Kosten. Auf die Anfrage des Bundes der Steuerzahler an das Bundesverteidigungsministerium (BMVg), welche Kalender mit welchen Auflagen und Kosten produziert werden, teilte eine Sprecherin das erstaunliche Ergebnis mit, dass das Ministerium selbst „keine Kalender als Werbemittel für die Öffentlichkeitsarbeit oder die Personalwerbung bereit[stelle]“ und auch „keine Übersichten zu Kalenderangeboten und dazugehörigen Kalenderkosten aus dem nachgeordneten Geschäftsbereich“ habe.

Interessant: Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw) hingegen, das für den Druck der Wandkalender zuständig ist, beantwortete dem BdSt sämtliche Fragen sofort und lieferte eine aktuelle Kalenderliste gleich mit. Warum es dem BMVg nicht möglich gewesen war, mit diesem patenten Bundesamt aus dem eigenen Geschäftsbereich zu kommunizieren, erschließt sich nicht.

Doch auch die Auskünfte des BAIUDBw werfen weitere Fragen auf. Denn für 2025 wurden ganze 30 verschiedene Kalender

mit einer Gesamtstückzahl von 36.090 für insgesamt 48.000 Euro hergestellt, mit unterschiedlichsten Motiven und Formaten. Die Auflagen reichen von exklusiven 15 Stück für den Kalender der „Sanitätsstaffel Quakenbrück“ bis zu 7.000 Exemplaren des Luftwaffen-Kalenders. Die jährlichen Kosten sind seit 2022 trotz gestiegener Materialkosten in etwa gleichgeblieben. Doch jeder Kalender muss schließlich geplant, designt und verteilt werden, mit entsprechendem Logistik- und Personalaufwand. Da scheint die Frage gerechtfertigt, warum die Bundeswehr partout 30 verschiedene braucht.

Kalenderthemen wie „Marineflieger“ oder „Luftwaffe“ sind als Truppenwerbung recht naheliegend, das Jubiläum „50 Jahre Materiallager Rheine“ oder das „Munitionsversorgungszentrum West“ in Dorsten-Wulfen schon weniger. Für Sportfans gibt es den „CISM Basketball“-Kalender der Bundeswehrmannschaft und für Tierliebhaber den „Hundekalender 2025“ und den „Tragtierwesen“-Kalender der Gebirgsjägerbrigade 23 mit Haflingern und Maultieren. Dank des Sondervermögens für Verteidigungsausgaben stehen derzeit zwar üppige Mittel zur Verfügung – aber das Steuergeld sollte vor allem in die Wehrfähigkeit fließen, nicht in hübsche Wandkalender.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Werbung für die Bundeswehr ist richtig und notwendig. Doch 30 verschiedene Wandkalender schießen über das Ziel der Truppenwerbung deutlich hinaus. Hier sollte genauer hingeschaut werden, damit das Steuergeld da ankommt, wo es am dringendsten benötigt wird – bei den Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr.



Anna Hierlwimmer

a.hierlwimmer@steuerzahler.de

Berlin-Schal zum Frühlingsanfang

In Berlin sind mindestens 6.000 Menschen obdachlos. Der Senat unterstützt deswegen eine Spendenaktion für Obdachlose. Stattdessen wären echte politische Lösungen für dieses Problem wichtiger als warme Worte und Kampagnen.

Berlin. Im März 2025 startete der Verkauf eines exklusiven Berlin-Schals in einer limitierten Auflage von 5.000 Exemplaren. Der schwarz-weiße Schal mit farbigem Berlin-Aufnäher sieht nicht nur gut aus, sondern soll auch einem guten Zweck dienen: Mit dem Kauf eines Schals für 35 Euro gehen 15 Euro als Spende an die Obdachlosenhilfe, und man erhält einen TÜV-zertifizierten und schadstoffgeprüften Schal, der zu 80 Prozent aus Baumwolle und zu 20 Prozent aus Wolle besteht.

In Berlin sind laut Schätzung des Senats mindestens 6.000 Menschen wohnungslos. Die Dunkelziffer dürfte allerdings deutlich höher liegen. Mit dem Kauf des Schals werde nun in doppelter Hinsicht für Wärme, Schutz und Geborgenheit gesorgt: Sowohl für die Käuferinnen und Käufer als auch für die ob-

dachlosen Menschen, denen die Spende zugutekommt, heißt es in einer Pressemitteilung der Senatskanzlei. „Mit der Aktion setzt Berlin ein starkes Zeichen für gesellschaftliches Engagement. Mein Dank gilt allen Beteiligten dieser tollen Initiative“, lobte der Regierende Bürgermeister. Jeder verkauft Berlin-Schal unterstützte Organisationen, die obdachlosen Menschen helfen.

Auf Nachfrage teilte die Senatskanzlei dem Bund der Steuerzahler mit, dass die Aktion zwei Ziele verfolge: Sie solle einerseits Aufmerksamkeit für das Thema Obdachlosigkeit schaffen und andererseits durch den Verkauf des Schals Spenden sammeln. Das Land Berlin unterstützte das Projekt vor allem kommunikativ.

Aber eben nicht nur, denn die Antwort nannte auch Kosten von 45.000 Euro, die bei der Senatskanzlei im Rahmen des Hauptstadtmarketing-Vertrags für Werbe- und Marketingleistungen angefallen seien. Davor deklarierte die Senatsverwaltung u.a. eine Kostenposition für „Produktion und Buchung von Außenwerbung“ in Höhe von 18.000 Euro.



Foto: Alexander Kraus

Nicht erkennbar:
Kampagne soll auf
Obdachlosigkeit und
Spendensammlung
aufmerksam machen.

Andererseits hieß es in derselben Auskunft der Senatskanzlei, Außenwerbeflächen seien nicht kostenpflichtig angemietet, sondern von den „Berlin Partnern im Rahmen ihrer Partnerschaft sowie als Sponsoring zur Verfügung gestellt“ worden. Mit einem Betrag von 45.000 Euro an Landesmitteln seien privatwirtschaftliche Medialeistungen im Wert von 323.000 Euro zur Bewerbung des Berlin-Schals aktiviert worden.

Demnach summieren sich die Senatsgelder und privatwirtschaftliche Leistungen auf 368.000 Euro. Falls über den Sommer alle 5.000 Schals verkauft worden sind (dies stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest), ließe sich damit ein Verkaufserlös von bestenfalls 175.000 Euro generieren. Die gemeinnützigen Einrichtungen der Obdach-

ALTERNATIVE INVESTITION

Die Landesregierung sollte die Wohnungslosenpolitik stärker angehen und die gemeinnützigen Organisationen besser direkt unterstützen.

losenhilfe bekämen davon gerade einmal höchstens 75.000 Euro insgesamt.

Über das Problem der Obdachlosigkeit oder die Spendsammlung schweigen sich die zahlreichen Plakate im Stadtbild übrigens aus – sie werben lediglich für den Verkauf des Schals.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Armut und Obdachlosigkeit sind in Berlin leider nicht zu übersehen. Statt gutgemeinter Kampagnen und warmer Worte sollte die Landesregierung besser echte und langfristige Lösungen für das Problem präsentieren.



Alexander Kraus

kraus@steuerzahler-berlin.de

45.000
ohne Nutzen
für Betroffene

Teure Willkommenskultur

Im Dezember 2023 eröffnete das Land ein „Welcome Center“, um die Anstellung ausländischer Fachkräfte in Schleswig-Holstein zu erleichtern. Doch mit den zehn Vollzeitstellen wurden 2024 nur 516 Beratungen durchgeführt und nachweislich fünf Bewerber vermittelt.

Kiel (SH). Der überall beklagte Fachkräftemangel soll auch in Schleswig-Holstein durch die Anwerbung von qualifizierten Arbeitnehmern aus dem Ausland behoben werden. Dazu gründete das Land im Dezember 2023 unter der Trägerschaft der Wirtschaftsförderung und Technologie-transfer Schleswig-Holstein GmbH (WTSW)

ein „Welcome Center“ in Kiel. Gemeinsam mit Fachleuten der Bundesagentur für Arbeit, dem Landesamt für Zuwanderung und Flüchtlinge sowie der Wirtschaftsförderung sollte Fachkräften und deren Familien sowie Auszubildenden und Studierenden bei der Integration in den Arbeitsmarkt geholfen werden. Als behördenübergreifende Anlaufstelle wollte man im „Welcome Center“ alle zu erledigenden Formalitäten bei der Einreise und Arbeitsgenehmigung bündeln. Dazu wurden zehn Vollzeitstellen bei der WTSW geschaffen, fünf Stellen bei der Arbeitsagentur und zwei Stellen beim Landesamt für Zuwanderung und Flüchtlinge.

Welcome Center Schleswig-Holstein

Connecting Companies and International Talents

Wenig Wirkung: das Welcome Center SH.

Doch die Ergebnisse im ersten Betriebsjahr waren mehr als ernüchternd: Es gab gerade einmal 516 Beratungsanfragen aus dem Ausland und von regionalen Unternehmen. Unterm Strich konnten nachweislich nur fünf Bewerber an Unternehmen vermittelt werden. Auch wenn von der Landesregierung erklärt wird, die direkte Arbeitsvermittlung sei nicht die Hauptaufgabe, sondern die Schaffung einer Basis für erfolgreiche Vermittlungen, ist das vor dem Hintergrund von 2,6 Mio. Euro pro Jahr, die das Land zur Verfügung stellt, ein dramatischer Misserfolg.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Das „Welcome Center“ hat sich als ungeeigneter Versuch erwiesen, ausländische Fachkräfte anzuwerben. Die viel zu teure Einrichtung darf so nicht weitergeführt werden.



Rainer Kersten
schleswig-holstein@steuerzahler.de

ALTERNATIVE INVESTITION

Mit rund 2,4 Mio. Euro lassen sich alle Musikschulen im Land Schleswig-Holstein für ein Jahr finanzieren.



Torffrei, aber teuer: Mehr Geld fürs Moor

Fast eine halbe Mio. Euro ließ sich das Bundeslandwirtschaftsministerium eine Aktionswoche zum „torffreien Gärtnern“ kosten. Das Geld dafür stammt aus dem Klima- und Transformationsfonds. Zusätzlich sind auch einige große Baumarkt- und Discounterketten als Partner der Aktion mit im Boot. Doch ob die Kampagne wirklich zu weniger Torfverbrauch führt, bleibt offen.

Bund. Klimaschutz ist wichtig und steht beim Bundeslandwirtschaftsministerium (BMLEH) weit oben auf der Agenda. Im Rahmen der „Torfminderungsstrategie“ fand Anfang März zum zweiten Mal die bundes-

weite Aktionswoche „Torffrei gärtnern“ statt. Kostenpunkt: 476.000 Euro.

Nun sind Aktionswochen probate Mittel, um Aufmerksamkeit zu schaffen und Handlungsänderungen zu bewirken, und der Weg zu weniger Treibhausgasemissionen kann laut BMLEH tatsächlich auch durchs Moor führen: „Torffreies gärtnern ist direkter Klimaschutz [...]“ Dennoch drängt sich die Frage auf: Braucht es dazu genau diese Maßnahme für knapp eine halbe Mio. Euro Steuergeld?

Der Steuerzahlerbund sieht hier ein typisches Beispiel für die PR der Bundesregierung: Das Ziel ist ehrenwert, die Umsetzung jedoch zu aufwendig, zu teuer, zu kleinte-

lig. Neben der „einfachen“ Webseite gibt es noch Online-Ads, eine Social-Media-Offensive, Pressearbeit und „Mediakits“ zur Bereitstellung am Point of Sale (Samen-Postkarten, Plakate, Flyer).“

Die Auskunft des Ministeriums zur Evaluation dieses bunten Blumenstraußes an PR-Aktionen bleibt leider blumig: „Eine Evaluierung der Aktionswoche 2024 hat stattgefunden. [...] [Sie] zeigt, dass eine wesentliche Reichweite erzielt und ein hohes Maß an Aufmerksamkeit geschaffen wurde.“ Klickzahlen allein sind aber kein Qualitätsmerkmal – und durch sie wird auch nicht erklärt, warum im Rahmen der Torfminde rungsstrategie genau diese Aktion dieses Budget rechtfertigt. Entscheidend wäre vielmehr, ob tatsächlich weniger torfhaltige Erde verkauft wurde. Den Nachweis bleibt das Ministerium allerdings schuldig.

Außerdem problematisch: Das Budget für die Aktionswoche kommt nicht aus dem Kernhaushalt des BMLEH, sondern aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF). Der wurde einer breiten Öffentlichkeit 2023 bekannt, als das Bundesverfassungsge richt die Umwidmung von 60 Mrd. Euro aus



Flyer zur Aktionswoche „Torffrei gärtnern“.

Quelle: BMLEH

ungenutzten Coronakrediten in Gelder für den KTF für verfassungswidrig erklärte. Bis heute gilt der Fonds als viel kritisierte Nebenhaushalt – und als eine Spielwiese für unterschiedlichste Akteure mit großzügiger Auslegung dessen, was unter „Klimaschutz“ fällt. Zudem wird die Torffrei-Woche aus einem Programmtitel finanziert, der haushaltsrechtlich gar keine Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit erlaubt.

Wenn die Reduzierung von Treibhausgasemissionen also ein Kernthema des Bundeslandwirtschaftsministeriums ist, sollte es seine Maßnahmen konsequenterweise auch aus dem eigenen Budget und den korrekten Titeln finanzieren.

Und noch etwas macht stutzig: Unter den „Partnern“ der Aktionswoche finden sich renommierte Baumarkt- und Discounterketten. Diese tragen laut BMLEH mit je eigenem Budget zur Kampagne bei – logisch, da sie mit der Teilnahme schließlich ihr eigenes Image aufpolieren und (völlig legitim) ihren Umsatz optimieren können. Schließlich ist torffreie Erde rund ein Drittel teurer als herkömmliche Qualitätserde. Selbst wenn die Herstellungskosten etwas höher liegen,

ALTERNATIVE INVESTITION

Für 476.000 Euro könnte man rund 100 Laubbäume in städtischen Wohngebieten pflanzen, in Parks wären es sogar mindestens 300 Bäume, die als lebende CO₂-Speicher vielen Generationen Nutzen und Freude bringen könnten.



darf man davon ausgehen, dass das Etikett „umweltschonend“ bewusst als gezieltes Verkaufsargument genutzt wird. Hersteller und Gartenmärkte profitieren also davon, dass jeder verkauft, torffreie 40-Liter-Sack Blumenerde rund vier Euro mehr Umsatz in die Kassen spült. Warum also stellt das Ministerium selbst eine halbe Mio. Euro zur Verfügung, wenn derart starke Partner aus der Wirtschaft mit an Bord sind?

476.000 €
in den Sand gesetzt

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Ein klassischer Fall von Gießkannenprinzip: Die gute Absicht, das Klima zu schützen, wird hier mit einem zu großen Blumenstrauß an Maßnahmen angegangen, deren Wirksamkeit nicht nachgewiesen ist. Das Geld kommt aus einem umstrittenen Nebenhaushalt, und das, obwohl finanzstarke Partner aus der Wirtschaft mit im Boot sind. Warum also fast eine halbe Mio. Euro Steuergeld im – vielleicht gar nicht – torffreien Boden verbuddeln?



Anna Hierlwimmer

a.hierlwimmer@steuerzahler.de

Werbung statt Infrastrukturausbau

Das baden-württembergische Verkehrsministerium will die „Nachhaltige Mobilität“ vorantreiben. Dazu wurde unter anderem die Kampagne MoBABYlity ins Leben gerufen. Die Steuerzahler hat diese Werbung für die Nutzung von Bus und Bahn auch mit Babys und Kleinkindern rund 900.000 Euro gekostet.

Stuttgart (BW). Das Thema „Nachhaltige Mobilität“ ist seit einigen Jahren der große Renner im Stuttgarter Verkehrsministerium. Als Ziele wurden u.a. genannt, dass jedes fünfte Auto überflüssig wird, Busse und Bahnen doppelt so oft genutzt werden und die Menschen jeden zweiten Weg zu Fuß gehen oder das Fahrrad neh-

So stellt sich das Verkehrsministerium „Nachhaltige Mobilität“ in Baden-Württemberg vor.



Foto: 2023 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg CC BY-SA

ALTERNATIVE INVESTITION

Die rund 900.000 Euro für „MoBABYlity“ hätte man besser für den Ausbau der Infrastruktur – sei es für Wege, Straßen oder Schienen – in Baden-Württemberg verwenden können.



men. Um insbesondere die Zielgruppe der werdenden Eltern und Eltern von Babys und Kleinkindern bis zu zwei Jahren von diesem Bestreben zu überzeugen, hat man sich für die Kampagne „MoBABYlity“ entschieden. Damit sollen Menschen in einer sog. Lebensumbruchphase angesprochen werden, die aufgrund der Änderungen, die in ihrem Leben stattfinden, offener für Kommunikation, Anregungen sowie potenzielle Verhaltensänderungen sein sollen. Die Botschaft, die man vermitteln möchte, lautet: „Ihr [die Eltern] sorgt für das Abenteuer. Wir sorgen dafür, dass Baden-Württemberg klimafreundlicher und entspannter unterwegs ist.“ Dazu könnte man allerdings spöttisch fragen, ob im Land nicht die Bus- und

Bahn Nutzung das große Abenteuer ist und von entspanntem Unterwegssein eher nicht die Rede sein kann.

Um das Ziel Nachhaltigkeit zu kommunizieren, nahm das Verkehrsministerium rund 900.000 Euro Steuergeld in die Hand – für rund ein Dutzend Videofilme und bunt illustrierte „Meilensteinkarten“. Allein für die Produktion der Videos fielen rund 400.000 Euro an. Die Herstellung und Verteilung der Karten kosteten ca. 200.000 Euro, die Online-Werbung etwa 100.000 Euro. Der restliche Betrag wurde für Positionen wie Gesamtkonzeption und Webseite aufgewendet.

Zumindest das Ministerium zeigte sich laut einer Landtags-Drucksache mit den Aufrufen der produzierten Videos zufrieden. Es wollte außerdem noch evaluieren lassen, ob es infolge der Kampagne tatsächlich zu Veränderungen an Einstellungen und Verhaltensweisen kam.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Der Trend der letzten Jahre setzt sich fort: Baden-Württembergs Ministerien geben immer mehr Steuergelder für Imagekampagnen aus, deren Notwendigkeit angezweifelt werden kann. Der BdSt hält dies für eine bedenkliche Entwicklung.



Michael Beyer
haushalt@steuerzahler-bw.de

116.664 Matschhosen: Teure Kampagne für Kitas

Eine „Fachkräfte-Kampagne für Kitas“ soll Werbung für den Beruf von Erzieherinnen und Erziehern im Land MV machen. Doch noch während das Land die Kampagne für knapp 600.000 Euro veröffentlicht, beginnt eine Kündigungs- und Schließungswelle.

Schwerin (MV). Immer wieder behaupteten die Verantwortlichen in Mecklenburg-Vorpommern, dass es einen großen Fachkräftemangel in den Kitas des Landes gäbe. Deshalb versprach die rot-rote Landesregierung bei ihrem Amtsantritt 2021 eine Fachkräfte-Offensive für die Kitas: Bes-



Mit einer teuren Kampagne wirbt das Ministerium für Kindertagesförderung für Fachkräfte in der Kita.

sere Arbeitsbedingungen, Tarifgehälter und kleinere Gruppen sind das Ziel der Legislatur, die bis 2026 läuft. Im Jahr 2024 investierten Land, Landkreise und Kommunen 923 Mio. Euro in die Kindertagesförderung. Das ist so viel wie in vergleichbaren Bundesländern.

„Tue Gutes und rede darüber“: Diesen Spruch hat die MV-Landespolitik besonders stark verinnerlicht. Immer wieder machen die Spitzenpolitikerinnen und -politiker mit kostspieligen Ausgaben für „Eigenwerbung“ von sich reden, Selbstverständliches wird für viel Geld schöngelobt.

So kommt die neueste Idee aus dem Ministerium für Bildung und Kindertagesförderung MV. Eine Kita-Kampagne für insgesamt stolze 588.338,26 Euro soll alle Maßnahmen, die das Land getroffen hat, sichtbar machen und um Fachpersonal werben. Dazu wurde eine Agentur beauftragt, es wurden landesweit 100 Großflächen mit markigen Sprüchen gestaltet, Postkarten gedruckt sowie eine eigene Website aufgesetzt, die Wege in den Beruf und „Karriere- und Entwicklungsmöglichkeiten“ aufzeigt. Veröffentlicht wurde die Kampagne im Frühjahr 2025 mit viel Pomp – just zu der Zeit, als erste Erzieherinnen und Erzieher Stunden

reduzieren mussten oder gekündigt wurden. Der Grund: rückläufige Kinderzahlen. Immer mehr Kitas reduzieren ihre Gruppen, manche werden sogar ganz geschlossen.

Der Kita-Landeselternrat MV steht der Kampagne daher mit gemischten Gefühlen gegenüber. Dessen Vorsitzender sagte in einem Statement für den BdSt dazu: „Einerseits wird mit Steuergeldern um Fachkräfte geworben, andererseits werden pädagogische Fachkräfte, die bereits im System arbeiten und über langjährige Erfahrung verfügen, nicht weiter beschäftigt. Diese widersprüchliche Politik ist weder den Familien noch den Beschäftigten vermittelbar. Sie führt zu berechtigtem Vertrauensverlust in politische Entscheidungsprozesse und zu Verunsicherung in einem System, das auf Stabilität und Kontinuität angewiesen ist.“

Mit Bezug auf die Arbeit der (noch) 13.354 Fachkräfte heißt es auf den Plakaten unter anderem: „116.664 Matschhosen wollen jedes Jahr angezogen werden“ oder „5,3 Millionen Tränchen wollen jeden Tag getrocknet werden“ – spätestens mit dieser Kampagne dürften ein paar mehr Tränchen hinzugekommen sein.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Während alle sparen müssen, wird hier mit vollen Händen das Geld zum Fenster hinausgeworfen – mit dem Ergebnis, dass die, denen man angeblich Wertschätzung entgegenbringen will, sich mehr oder weniger verschaukelt fühlen. Diese Kampagne war überflüssig!



Michaela Skott
presse@steuerzahler-mv.de

ALTERNATIVE INVESTITION

90 Alltagshilfen hätten von diesem Geld ein Jahr in einer Kita beschäftigt werden können.

Zeitlich befristeter Mini-Spielplatz kostet 35.000 Euro

Hamburg hat seiner Innenstadt ein Spielgerät gegönnt. Es kostet 35.000 Euro, 25.000 Euro stammen aus Steuermitteln. Nicht nur der Nutzen ist fraglich, sondern auch das Timing.

Hamburg. Im April wurde in der Hamburger Innenstadt ein TÜV-geprüfter Spielcontainer mit Klettergerüst und Rutsche aufgestellt – direkt an der Mönckebergstraße. Er sollte nur vier Monate dort stehen. Die Aktion mit dem klangvollen Namen „Playdate“ war temporär angelegt und sollte laut Stadtentwicklungsbehörde neue Impulse für die Innenstadt setzen.

Die Kosten des Projekts belaufen sich auf rund 35.000 Euro, wovon rund 25.000 Euro aus dem städtischen Förderprogramm „Verbogene Potenziale Innenstadt“ sowie dem Bundesprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ stammen – also aus Steuermitteln. Weitere Kostenanteile werden von zwei Organisationen übernommen.

Doch der Spielcontainer sorgt für Diskussionen: Kritisiert wird vor allem der geringe praktische Nutzen und die nur symbolische Wirkung. Beanstandet wird, wie Hamburgs

ALTERNATIVE INVESTITION

Für 35.000 Euro hätte man ein ganzjähriges betreutes Spielangebot in Kooperation mit Kitas oder Jugendhilfeeinrichtungen fördern können – mit tatsächlichem Nutzen für Kinder und Jugendliche.

Innenstadt durch einen temporären Spielcontainer belebt werden soll – und dies just auch noch in dem Moment, in dem das gigantische Westfield-Überseequartier mit 170 Geschäften nur wenige hundert Meter entfernt eröffnet wurde.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Der Bund der Steuerzahler kritisiert das Projekt als teures Prestigeangebot mit fragwürdigem Nutzen. Hamburgs Innenstadt braucht echte Anreize – und kein Spielgerät auf Zeit.



Sascha Mummenhoff
mummenhoff@steuerzahler-hamburg.de



Foto: Sascha Mummenhoff

Der Spielcontainer „Playdate“ an der Mönckebergstraße. Kosten: 35.000 Euro – davon 25.000 aus Steuermitteln.

Kletterturm: Hoch hinaus mit Defiziten

Öffentliches Unternehmen
verschnarcht Kletterturm-
Genehmigung – und der
Steuerzahler zahlt die Zeche

Weil die im Besitz der öffentlichen Hand befindliche Tankumsee GmbH die Baugenehmigung zu spät beantragte, konnte der Kletterturm am Isenbütteler Tankumsee erst mit erheblicher Verspätung an den Start gehen.



Foto: Jan Vermöhlen

Eigentlich sollte der Kletterturm am Isenbütteler Tankumsee jedes Jahr Pacht-erlöse erzielen, um die unvermeidbaren Defizite des Badesees zu senken. Doch statt der erhofften Einnahmen produziert der Turm jedes Jahr hohe Fehlbeträge. Hinzu kommen Schadensersatzansprüche eines verprellten Pächters sowie Gerichts- und Prozesskosten.

Isenbüttel (NI). Der Tankumsee bei Isenbüttel entstand 1972 beim Bau des Elbe-Seitenkanals. Eine vom Landkreis Gifhorn, der Samtgemeinde und der Gemeinde Isenbüttel gegründete Gesellschaft – die heutige Tankumsee GmbH – baute das Areal in den Folgejahren zu einem Naherholungsgebiet aus und kümmerte sich um Vermarktung und Betrieb des Badesees. Weil die Nutzung des Sees für Badegäste unentgeltlich

ist, leuchtet es ein, dass ein gewinnbringender Betrieb des Sees nicht möglich ist. Dennoch sollten die Betriebsgesellschaft und ihre öffentlichen Gesellschafter bemüht sein, das Defizit – und damit die Belastung des Steuerzahlers – so gering wie möglich zu halten.

Aus diesem Grund fasste der Aufsichtsrat der Tankumsee GmbH im April 2018 den Beschluss, in unmittelbarer Nähe zum Bade-see einen Kletterturm zu errichten, der an einen privaten Betreiber verpachtet werden sollte. Schon Ende 2017 hatte man Gespräche mit einem Pacht-Interessenten geführt – ein Glücksfall, denn mit dem Betrieb eines Kletterturms kannte sich das interessierte Unternehmen bestens aus, da es andernorts bereits ein ähnliches Objekt unterhielt. Aus dieser Erfahrung heraus wies das Unternehmen die Tankumsee GmbH frühzeitig und

wiederholt auf die Notwendigkeit hin, rechtzeitig die Baugenehmigung für den geplanten Turm zu beantragen. Es empfahl zudem, noch vor Vertragsunterzeichnung mit einer Bauvoranfrage die Genehmigungsfähigkeit des Turms überprüfen zu lassen – eine Empfehlung, der die Tankumsee GmbH nicht gefolgt ist. Ein grober Fehler, wie sich später herausstellen sollte.

Am 21.6.2018 beantragte die Tankumsee GmbH schließlich die Baugenehmigung beim Landkreis Gifhorn. Einen Tag später wurde der Pachtvertrag unterzeichnet. Darin verpflichtete sich die Betriebsgesellschaft, den Turm noch 2018 fertigzustellen. Im Gegenzug wurde eine jährlich zu zahlende Grundpacht von ca. 36.000 Euro sowie zusätzlich eine umsatzabhängige Pacht vereinbart, die sich laut einer vom Pächter vorgelegten Wirtschaftlichkeitsberechnung wohl auf mindestens 27.000 Euro jährlich belaufen hätte.

Wie sich nach Vertragsunterzeichnung herausstellte, setzte die Baugenehmigung zunächst eine Änderung des Bebauungsplans voraus. Dies führte zu einer erheblichen Verzögerung des Genehmigungsverfahrens, sodass die Inbetriebnahme des Turms, die der Pächter für die im April 2019 beginnende Saison geplant hatte, nicht stattfinden konnte.

Als der Turm im November 2019 noch immer nicht fertig war, zog der Pächter die Reißleine. Er trat vom Pachtvertrag zurück und forderte vor Gericht Schadensersatz für die ihm entgangenen Gewinne. Mit Erfolg: In zweiter Instanz befand das OLG Braunschweig, dass die Tankumsee GmbH einen Schadensersatz in Höhe von 147.162 Euro zahlen muss. Sie hätte vor Abschluss des Pachtvertrags sicherstellen müssen, dass der von ihr geplante Turm genehmigungsfähig ist, so das Gericht. Neben den Schadensersatzzahlungen musste die Tankumsee GmbH zudem Gerichts- und Anwaltskosten in Höhe von 71.853 Euro berappen.

Und was wurde aus dem Kletterturm? Den ließ die Tankumsee GmbH dennoch errichten. Insgesamt 985.632 Euro wurden investiert. Im September 2021 konnte der Turm endlich eröffnet werden. Den Betrieb übernahm eine eigens gegründete Tochter der Tankumsee GmbH, die ErlebnisTurm GmbH. Ihr ist es bisher jedoch nicht gelungen, Gewinne mit dem Kletterturm zu erzielen. Im Gegenteil: Bis Ende 2024 erwirtschaftete die Turmgesellschaft einen Gesamtverlust von rund 224.500 Euro.

Unterm Strich: Statt zu der erhofften Entlastung entwickelte sich der Kletterturm zu einer zusätzlichen Belastung für die Steuerzahler von bisher ca. 1,43 Mio. Euro.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Das Turmdebakel am Tankumsee hätte leicht vermieden werden können, wenn die Tankumsee GmbH und ihre Gesellschafter auf die Expertise des erfahrenen Pächters vertraut hätten. Es ist unerklärlich, warum die Genehmigungsfähigkeit des Kletterturms – trotz der mehrfach vorgebrachten Hinweise – nicht vor Vertragsunterzeichnung geprüft wurde.



Jan Vermöhlen
vermoehlen@steuerzahler-nub.de

ALTERNATIVE INVESTITION

Sanitäranlagen, Spielplätze und das Verwaltungsgebäude am Tankumsee benötigen eine Sanierung. Die rund 1,4 Mio. Euro, die man für den Kletterturm versenkt hat, wären hier sicher gut investiert gewesen.



Für Northvolt-Insolvenz mit Steuergeld gebürgt

Es sollte ein „Leuchtturm-Projekt“ werden: Der schwedische Batterie-Hersteller Northvolt wollte in Schleswig-Holstein eine neue Batteriefabrik für Elektroautos errichten. Die staatliche Kreditanstalt für Wiederaufbau hat dafür eine Wandelanleihe in Höhe von 600 Mio. Euro gewährt, für die der Bund und das Land Schleswig-Holstein je zur Hälfte gebürgt haben. Jetzt ist Northvolt pleite und das Geld weg.

Bund/Schleswig-Holstein. Bei der Bewerbung um eine neue Batteriefabrik des schwedischen Herstellers Northvolt hatte sich der Standort bei Heide im strukturschwachen Dithmarschen durchgesetzt. 3.000 hoch qualifizierte Arbeitsplätze sollten an der schleswig-holsteinischen Westküste entstehen. Der dort schon heute produzierende Überschuss an Windenergie sollte direkt in die Batterieproduktion einfließen. Zur Grundsteinlegung kam sogar der Bundeskanzler, um gemeinsam mit dem Bundes-

wirtschaftsminister und dem Ministerpräsidenten von Schleswig-Holstein mit einem symbolischen landestypischen Boßelkugel-Wurf den Baustart zu feiern.

Bei der finanziellen Förderung wollte man sich nicht kleinlich zeigen: Die staatliche Kreditanstalt für Wiederaufbau beteiligte sich an dem Unternehmen mit einer Wandelanleihe in Höhe von 600 Mio. Euro. Hinzu kommen Finanzierungskosten von 21 Mio. Euro. Der Bund und das Land Schleswig-Holstein bürgten dafür.

Doch schon beim Baustart in Schleswig-Holstein zogen dunkle Wolken über die wirtschaftliche Entwicklung des jungen Unternehmens. Große Kunden stornierten Aufträge und die Muttergesellschaft in Schweden sowie die amerikanische Tochter mussten Insolvenz anmelden.

Heute gilt die verbürgte Wandelanleihe als verloren: Der Bund musste der Kreditanstalt für Wiederaufbau 621 Mio. Euro überweisen, 300 Mio. Euro davon übernahm



Foto: Staatskanzlei Schleswig-Holstein

Baubeginn mit viel Prominenz aus Berlin: Die Euphorie war groß.

rund 620 Mio. € in den Sand gesetzt

das Land Schleswig-Holstein. Weitere zu gesagte Fördermittel für den Bau in Heide konnten in letzter Minute gestoppt werden. Auf der größten Baustelle Schleswig-Holsteins regiert das Prinzip Hoffnung.

Der Bundesrechnungshof hat mittler- weile herausgefunden, dass die Entschei- dung über die Beteiligung auf höchst un- sicheren Daten beruhte. Auch verschiedene Fachleute in den Ministerien in Berlin und Schleswig-Holstein hatten die politischen Entscheidungsträger vor der Investition ge- warnt, zu viele Punkte seien unklar. Dennoch überwog die Euphorie und der Wunsch, an Schleswig-Holsteins Nordseeküste große Wirtschaftsgeschichte zu schreiben – die

Risiken wurden bewusst in Kauf genommen oder gar ausgeblendet. Statt eines „Leuchtturms“ droht dort jetzt eine der größten Sub- ventionsruinen zwischen Nord- und Ostsee.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Die Subventionsentscheidung beruht- te auf einer vollkommen ungenügenden Prüfung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit. Zugleich bleiben Konsequenzen für die be- teiligten Minister offen, denn sowohl das Ministergesetz des Bundes als auch das des Landes Schleswig-Holstein klammern Amtshaftungsfragen aus. Dass Minister in ihrer täglichen Arbeit Entscheidungsfrei- heiten brauchen, ist unstrittig. Doch dürfen diese nicht in einen Freibrief münden, der die Klärung von Schadensersatzansprüchen bei vermeidbaren teuren Fehlentscheidun- gen verhindert.



Rainer Kersten
schleswig-holstein@steuerzahler.de

(Un-)Smarter Coworking-Space

An der Mosel Urlaub machen und nebenbei im angemieteten Büro noch etwas arbeiten: Mit seinem Coworking-Space-Projekt wollte das kleine Minheim hoch hinaus – und legte finanziell eine gewaltige Bauch- landung hin. Mehr als 200.000 Euro wurden in das gefloppte Projekt „investiert“.

Minheim (RP). Rheinland-Pfalz zeichnet sich durch die kleinteilige Kommunal- struktur in Deutschland aus. Zu ihr gehören mehr als 2.200 Ortsgemeinden, zu denen Minheim an der Mosel mit nur knapp 500 Einwohnern zählt. Die damalige Bürgermeisterin und der Gemeinderat wollten mehr Besucher in den Ort locken – auch mit der Möglichkeit, dass sie in der Mosel- gemeinde arbeiten können. „Coworking-

Space“, so lautete das Zauberwort. Damit ist gemeint, dass sich z. B. Unternehmer und Selbstständige ein vollausgestattetes Büro anmieten und nach der Arbeit den Ort so- wie die Gegend genießen können. Dass so ein Projekt die eigenen finanziellen Mittel der Gemeinde überfordern würde, war klar – aber wozu gibt es Fördertöpfen?

Im Rahmen des Modellvorhabens „Smarte.Land.Regionen“ des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft wurde der Landkreis Bernkastel-Wittlich als Modellregion ausgewählt – und dann das zum Landkreis gehörige Minheim im Mai 2022 von einer Fachjury als Modellge- meinde auserkoren. Ziel war es, das Dorf- gemeinschaftshaus zu einem „lebendigen Dorfmittelpunkt“ zu machen. Dabei lag

der Fokus auf der Entwicklung eines Coworking-Space im Dorfgemeinschaftshaus.

Nach dem ursprünglichen Plan sollte das Coworking-Space plus Gemeindebüro in einem Nebengebäude des Bürgerhauses untergebracht werden. Die Testphase am Bürgerhaus begann im Sommer 2022 mit Containern, in denen sich die Büroräume befanden. Dazu gab es mehrere Veranstaltungen zur Begleitung. Allerdings stellte sich dann heraus, dass sich das für den Coworking-Space vorgesehene Gebäude in einem schlechten baulichen Zustand befand. Um hohe Renovierungskosten zu vermeiden, fasste Minheim den Plan, das Gebäude abzureißen und durch einen Neubau zu ersetzen. Um das Projekt „Smartes Dorfgemeinschaftshaus“ jedoch nicht zu gefährden, fand die Ortsgemeinde als Interimslösung passende Räumlichkeiten im nahen Pflegedienst, wo im Juni 2023 ein kleines Coworking-Space mit Gemeindebüro eröffnet wurde.

Alles in allem hätte die Realisierung des ganzen Projekts inklusive Abriss und Neubau laut Presse wohl rund 1,4 Mio. Euro gekostet. Doch die kritischen Stimmen in Minheim häuften sich. Nach der Kommunalwahl 2024 änderten sich die politischen Mehrheiten und die Kritiker gaben nun den Ton an. Es folgte ein Kassensturz. Der neue Bürgermeister kritisierte im Herbst 2024 öffentlich, dass die laufenden Projektausgaben viel höher seien als die Einnahmen. Der Gemeinderat zog die Notbremse und alle Projektverträge wurden beendet.

Und wie sieht die Bilanz aus? Für das Coworking-Space-Projekt wurden bis zum Abbruch rund 208.000 Euro aufgewendet, davon ca. 108.000 Euro an Fördermitteln vom Bund und Landkreis sowie rund 100.000 Euro aus der Gemeindekasse. Die Fördermittel wurden aber nicht an Minheim ausgezahlt, sondern als Beratungs- und als Sachleistungen erbracht, etwa von der CoWorkLand eG.



Foto: Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich

Coworking-Space – ein Minheimer (Alb-)Traum.

Auf der Habenseite stehen wiederum magere Einnahmen von insgesamt rund 5.200 Euro durch die Vermietung des Coworking-Space an 22 Nutzer im Zeitraum von 2022 bis 2024. Was für ein finanzieller Flop!

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Das Coworking-Space-Projekt war für das kleine Minheim völlig überdimensioniert. Was in einer größeren Stadt vielleicht hätte funktionieren können, forderte in Minheim ein Debakel geradezu heraus. Gut, dass der finanzielle Schrecken von den Kommunalpolitikern selbst beendet wurde, bevor noch mehr Steuergeld verbrannt werden konnte.



René Quante
r.quante@bdst-rlp.de

rund 203.000 €
smart verbraten

Maskenkäufe: Wie wir noch Geld retten können!

Die Steuerzahler überrollt immer noch eine Kostenlawine aufgrund der chaotischen Maskenkäufe in den Pandemiejahren 2020 und 2021, und bis heute müssen sich Gerichtsinstanzen damit befassen. Die Höhe der Schlussrechnung für Staat und Steuerzahler ist weiterhin unklar. Hätte das Gesundheitsministerium frühzeitig auf den Bund der Steuerzahler gehört, wären die Folgekosten sehr wahrscheinlich erheblich geringer.

Bund. Abermals findet sich das Maskendebakel des Gesundheitsministeriums zu Pandemiezeiten im Schwarzbuch wieder. Zwar ist der Grund unverändert, doch die Ausmaße der damaligen Fehlentwicklungen werden zunehmend klarer – insbesondere durch die Analyse einer Sachverständigen, die im Auftrag des Ministeriums das finanzielle und organisatorische Versagen bei der Maskenbeschaffung aufgearbeitet hat.

In der Hochzeit der Coronapandemie 2020/2021 beschaffte das Gesundheitsministerium auf verschiedenen Wegen hektisch knapp sechs Mrd. Masken für rund sechs Mrd. Euro. Es waren zu teure und zu viele Masken!

Der Bund der Steuerzahler intervenierte bereits 2021 erstmals in seinem Schwarzbuch und forderte unter dem Titel „1.050 Verträge – Null Überprüfung“ eine umfangreiche Nachprüfung der Beschaffungsverträge für persönliche Schutzausrüstung, insbesondere Masken, im Hinblick auf möglicherweise rechtswidrige Preise. Schon damals verwiesen wir auf das öffentliche Preisrecht, das in Form der „Verordnung PR Nr 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen“ als Höchstpreisvorschrift mit Verbotscharakter greift, wonach Beschaffungsverträge, die mit Blick auf unzulässige Preis-Vereinbarungen, die gegen den Höchstpreisgrundsatz verstößen, nichtig

sind. Das Preisrecht bindet sowohl den öffentlichen Auftraggeber als auch den Auftragnehmer, preislich fair miteinander umzugehen. Das Preisrecht hat also eine enorme Schutzfunktion für unser Steuergeld, denn weder darf der Staat objektiv überhöhte Preise versprechen, noch darf der Auftragnehmer unplausibel hohe Preise in Rechnung stellen. Beide Aspekte stehen jedoch im Fokus der massiven und teuren Überbeschaffung der Masken im Krisenjahr 2020 – ob im Wege von Direktvergaben oder dem chaotischen Open-House-Verfahren (speziell über dieses verkorkste Verfahren berichteten wir im Schwarzbuch 2022/23).

Im Jahr 2021 gab sich das Ministerium aber noch selbstbewusst und verteidigte die üppigen Maskenpreise gegenüber dem BdSt als marktüblich. Inzwischen aber reagiert es auf unsere mehrfachen Nachfragen, ob inzwischen doch noch Preisprüfungen angestoßen wurden, nicht mehr.

Nach dem BdSt thematisierte nun auch die Sachverständige das Preisrecht im Kontext der Maskenkäufe kritisch. Auch sie kommt zu dem Schluss, dass das Gesundheitsministerium das Preisrecht ignorierte. Zwar ist der Aspekt des Preisrechts spezieller Natur, doch durchzieht es die ganze Masken-Misere bis heute und hat auch Einfluss auf die anhängigen Streitverfahren vor Gericht.

So sind Stand Sommer 2025 immer noch rund 100 Verfahren in Bezug auf das Open-House-Verfahren rechtsanhängig und das Gesundheitsministerium schloss bisher „rund 120 Vergleiche inklusive [Klarstellungs-]Vereinbarungen zur Streitvermeidung“, wie es uns auf Nachfrage mitteilte. Allein für diese Vergleiche wurden bisher rund 390 Mio. Euro gezahlt, für die noch gerichtsanhängigen Streitfälle summiert sich das Risiko für die Steuerzahler auf weitere 2,3 Mrd. Euro – ohne Zinsen und Nebenforderungen. Darüber hinaus teilt uns das

Das Bundesgesundheitsministerium (Foto: Dienstsitz Berlin) war mit der Beschaffung von Schutzmasken überfordert und hat zu teure und zu viele Masken beschafft. Von einer Preisüberprüfung will es aber nichts wissen – obwohl noch Steuergeld gespart werden könnte.



Foto: Sebastian Panknin

Ministerium mit, dass „rund 20 weitere Verfahren im Zusammenhang mit der Maskenbeschaffung“ geführt werden.

Die hohen Folgekosten könnten also teils noch immer reduziert werden, wenn das Gesundheitsministerium endlich die staatlichen Preisüberwachungsstellen einschalten würde, die die Verträge über Lieferungen und Leistungen zwischen öffentlicher Hand und Unternehmen fachmännisch unter die Lupe nehmen und auf Basis des Preisrechts zu hohe Rechnungen korrigieren dürfen – in der Regel zugunsten der Steuerzahler und für viele Jahre rückwirkend.

Wir merken uns: Der Wille zu Transparenz und Aufklärung ist im Ministerium weiterhin kaum spürbar. Inzwischen hat sich auch noch gezeigt, dass das Gesundheitsministerium damals mehrfach gegen Beschaffungs- und Haushaltsvorschriften verstoßen hat – ohne dass bis heute daraus echte Konsequenzen gezogen wurden.

Ganz anders das Verteidigungsressort, das nicht nur auf unsere Anfragen reagiert, sondern für die eigenen mehr als 300 Vertragsabschlüsse für persönliche Schutzausrüstung für die Bundeswehr oder als Amtshilfe für Dritte „entsprechende Preisprüfungen im Hinblick auf die für eine Preisprüfung vorgesehenen Verträge aus den

Jahren 2020/2021 inzwischen initiiert“ habe, so die Auskunft des Beschaffungsamts der Bundeswehr gegenüber dem BdSt. Leider lassen die Ergebnisse noch auf sich warten, da „ein Zeitpunkt bzgl. des Vorliegens der Ergebnisse angesichts des Umfangs und der Vielzahl der Preisprüfungen bei den Preisüberwachungsstellen der Bundesländer derzeit noch nicht benannt werden kann“, so das Amt weiter. Wir fragen uns: Warum kann das Gesundheitsministerium nicht, was die Bundeswehr kann? Immerhin handelt es sich um zivile Beschaffungsverträge derselben Dinge, die allesamt demselben Preisrecht unterliegen.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Das Maskendebakel muss umfassend aufgearbeitet werden. Es müssen sowohl Verantwortlichkeiten samt Konsequenzen geklärt als auch organisatorische Lehren gezogen werden, um es künftig in Krisenzeiten nicht nur besser, sondern richtig zu machen. Eine Beschaffungspolitik in diesem verschwenderischen Ausmaß darf sich nicht wiederholen!



Sebastian Panknin
s.panknin@steuerzahler.de

Eine Pyramide auf die Pyramide

Umstrittener Pyramidenbau
in Monheim – für 50 Mio. Euro



Noch sieht es so aus: die Pyramidenbaustelle in Monheim.

Eine auf den Kopf gestellte Pyramide auf einer vorhandenen „Pyramide“ – nicht in Ägypten, sondern in Nordrhein-Westfalen. Monheim am Rhein baut ein weiteres „Denkmal der Steuergeldverschwendug“: 50 Mio. Euro ohne Ausschreibung. Kritik kommt von allen Seiten: Landrat, Bürger, Opposition, Architekt und vom Denkmalschutz. Doch die Stadt ist dagegen resistent und schafft inzwischen Fakten.

Monheim am Rhein (NRW). „Ist der Ruf erst ruiniert, lebt es sich ganz ungeniert“ – die Stadt Monheim am Rhein füllt den bekannten Spruch mit Leben und fällt seit Jahren durch extravagante Projekte auf, mit denen sie sich beispiellos verschuldet hat. Nun schlägt sie ein neues Kapitel auf.

Vor gut 35 Jahren entwarf und baute der Architekt Horst Schmitges eine „Pyramide“, wobei sie keine herkömmliche Pyramide ist, sondern wegen ihrer besonderen Form so genannt wird. Es handelt sich um das frühere Betriebsgebäude eines Unternehmens für Arzneimittel. Der renommierte Künstler Heinz Mack beteiligte sich seinerzeit an dem Prozess. Deshalb wird die Pyramide häufig auch als „Mack-Pyramide“ bezeichnet.

Das Gebäude gehört mittlerweile der Stadt und soll jetzt nicht nur saniert, sondern auch architektonisch ergänzt werden. Der Entwurf dazu stammt von zwei Studie-

renden und sieht vor, dass auf die vorhandene Pyramide eine neue, spiegelverkehrte Pyramide gesetzt wird, sodass sich die Spitzen berühren. Die Stadt begründet ihr Vorhaben auf ihrer Website: „In den neu hinzugewonnenen Ausstellungsräumen im Erweiterungsbau sowie in der sanierten alten Pyramide wird künftig nicht nur zeitgenössische Kunst zu erleben sein, sondern es werden auch Lager- und Ausstellungsflächen für private Kunstsammlungen, gemeinnützige Stiftungen und Erben von Künstler-Nachlässen bereitgestellt.“

Den neuen Bau will sich die Stadt eine Stange Geld kosten lassen: rund 50 Mio. Euro! Die Stadt propagiert auf ihrer Website auch: „Entgegen aller Unkenrufe wird sich diese Nutzung wirtschaftlich rechnen.“ Aus Sicht des BdSt ist dies sehr zweifelhaft. Allein die Betriebskosten drohen zum dicken Minusgeschäft zu werden.

Angesichts der extremen Verschuldung der Stadt ist dieses Vorhaben vielen Bürgern und den Oppositionsparteien zu teuer. Doch sie sind nicht die einzigen Kritiker der neuen Pyramide, denn die Vergabe für den Auftrag war höchst problematisch. Und das kann noch teuer werden.

Im Juli 2024 hat die Mehrheit im Stadtrat nämlich beschlossen, die art hub KG zu gründen und am 30.10.2024 erklärt, dass das neue städtische Unternehmen die „Mack-

Pyramide“ der Stadt abkaufen soll. Ein Schweizer Unternehmen, das schon vorher für die Stadt arbeitete, sollte mit dem Bau beauftragt werden – ohne Ausschreibung. Wohlgernekt: für ein 50-Mio.-Euro-Projekt!

Die Kommunalaufsicht hielt dieses Vorgehen für rechtswidrig, der Landrat wies den Bürgermeister an, den Beschluss gegenüber dem Rat der Stadt zu beanstanden. Dieser verweigerte aber die Befolgung der Anweisung, da er die Rechtsauffassung der Stadt für korrekt hielt. Daraufhin stellte das nordrhein-westfälische Kommunalministerium auf Nachfrage des Bundes der Steuerzahler am 9.5.2025 klar: „Ein Bürgermeister ist [...] dazu verpflichtet, der Weisung der zuständigen Aufsichtsbehörde, einen Beschluss des Rates zu beanstanden, nachzukommen. Ein eigener Entscheidungsspielraum steht ihm dabei nicht zu. [...] Auf seine eigene Einschätzung zur Rechtmäßigkeit oder Rechtswidrigkeit des Beschlusses kommt es dabei nicht an.“

Der Landrat blieb – auch nach juristischem Austausch mit einer Kanzlei der Stadt Monheim – bei seiner Einschätzung, beanstandete persönlich den Beschluss und wies im Mai 2025 den Rat an, neu zu entscheiden. Daraufhin stimmte im Juli 2025 der Bürgermeister mit seiner Mehrheitsfraktion im Rat dafür, diesen Tagesordnungspunkt der Ratssitzung zu

streichen. Nun steht ein teurer Rechtsstreit im Raum.

Ein weiteres Ungemach: Während der Künstler Heinz Mack die neue Pyramide begrüßt, lehnt der Architekt Horst Schmitges sie ab. Er beansprucht den Entwurf der Pyramide für sich, habe alle Pläne unterschrieben und droht mit einem Rechtsstreit um seine Urheberschaft, die er durch die Veränderungen verletzt sieht. Auch dieser Streit könnte für die Stadt zusätzlich kostspielig werden.

All diese Einwände und Ungewissheiten haben die Verantwortlichen in Monheim nicht daran gehindert, mit den Arbeiten im Umfeld der Pyramide zu beginnen. Schließlich soll am 8.3.2026, dem 95. Geburtstag von Heinz Mack, das Richtfest gefeiert werden.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Monheim will 50 Mio. Euro für einen Prestigebau ausgeben. Ohne Ausschreibung, nach der Beanstandung durch den Landrat, mit fragwürdigem Beschluss und mit einer ungeklärten Urheberschaft! Auf dieser Basis zu starten, heißt, auf Sand zu bauen – und teuer zu bauen.



Jens Ammann
ammann@steuerzahler-nrw.de

Bei Parkerweiterung droht Verlustgeschäft

Der Nationalpark Schwarzwald soll nach dem Willen der baden-württembergischen Landesregierung wachsen. Sie beabsichtigt, die bisherige Fläche um 1.300 Hektar zu erweitern und dabei zwei bereits bestehende Parkteile miteinander zu verbinden. Dazu soll ein Flächentausch vorgenommen werden, der für das Land – wirtschaftlich gesehen – fragwürdig ist.

Baden-Württemberg. Um den Nationalpark Schwarzwald in nächster Zeit zu erweitern, ist ein wertgleicher Flächentausch beabsichtigt. Beteiligt an dem Tauschgeschäft sind auf der einen Seite die Waldgenossenschaft Murgschifferschaft und auf der anderen Seite der Landesbetrieb Forst BW. Das Land benötigt Wälder der Murgschifferschaft, um die bisher getrennten



Der Nationalpark Schwarzwald soll erweitert werden: Kommt es zu einem Verlustgeschäft für die Steuerzahler?

Teilgebiete des Nationalparks miteinander zu verbinden. Für ihre Flächen soll die Murgschifferschaft im Gegenzug wertgleiche Flächen des Staatsforsts in örtlicher Nähe zum übrigen Besitz der Genossenschaft erhalten.

Bislang ist das Land Baden-Württemberg der größte Anteilseigner der Murgschifferschaft. Das dürfte sich nun ändern, denn die übrigen Gesellschafter der Waldgenossenschaft zeigten sich zum Flächentausch nur bereit, wenn das Land dessen Anteile an sie veräußert. Das Land stimmte zu. Daraufhin stellte sich die Frage nach einem adäquaten Preis für die Landesanteile. Dazu wurde vom baden-württembergischen Umweltministerium ein Gutachten in Auftrag gegeben, das bei seiner Publikation im Herbst 2023 allerdings eine sehr weite Preisspanne zwischen 15,1 Mio. Euro und 89,1 Mio. Euro nannte. Auf der Grundlage der Anteilsverkäufe der vergangenen Jahre wurde schließlich von der Landesregierung ein Marktwert der Anteile von rund 58,6 Mio. Euro ermittelt. Die Murgschifferschaft selbst bot laut einer Landtagsdrucksache vom November 2024 zunächst einen Kaufpreis von 31 Mio. Euro an. Die Einigung erfolgte schließlich bei rund 40 Mio. Euro. Nach Meinung des Umweltministeriums ist das Verhandlungsergebnis akzeptabel; es verwies auf einen Mehrwert durch die Erweiterung des Nationalparks. Im Juni 2025 meldete sich der Rechnungshof Baden-

Württemberg in dieser Angelegenheit zu Wort. Er kritisierte, dass die vorgenommenen Bewertungen nicht hinreichend belastbar seien. Deshalb sprach er sich für ein weiteres externes Gutachten aus. Sollte dieses Gutachten zu der Einschätzung kommen, dass ein zu niedriger Verkaufspreis vereinbart wurde, sollten nach Auffassung des Bundes der Steuerzahler Nachverhandlungen mit der Murgschifferschaft angestrebt werden.

Aus Sicht des BdSt ist es zudem besonders kritisch, dass das Staatshaushaltsgesetz 2025/2026 ausdrücklich erlaubt, dass die Anteile des Landes an die übrigen Anteilseigner der Murgschifferschaft zu einem Preis unterhalb des tatsächlichen Werts übertragen werden dürfen – und zwar nur zu dem Zweck, den Nationalpark zu erweitern. Eine derartige Regelung wirkt wie ein Blankoscheck.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die baden-württembergischen Steuerzahler haben einen Anspruch auf Transparenz, wenn es darum geht, Vermögen des Landes zu veräußern und es Unklarheiten über dessen wirklichen Wert gibt. Das Land sollte nicht ohne Not auf mögliche Einnahmen verzichten.



Michael Beyer
haushalt@steuerzahler-bw.de

Teure Pause: 636.000 Euro-Rastplatz nur selten geöffnet

Die kleine südhessische Gemeinde Einhausen baut an einem Fluss-Radweg eine öffentliche Toilette mit Kiosk. Doch die voraussichtlich rund 636.000 Euro teure sogenannte Weschnitzrast wird wahrscheinlich nur an ca. 30 Tagen im Jahr geöffnet sein. Ob das eine gute Investition war, um – wie geplant – den sozialen Zusammenhalt zu stärken, ist fraglich.

Einhausen (HE). Um den Zusammenhalt und das Unterhaltungsangebot in der südhessischen Gemeinde Einhausen zu stärken, wird derzeit an der Weschnitz, einem Nebenfluss des Rheins, direkt am Radweg der Familienerlebnisroute Ried ein Kiosk mit Außengrill und einer öffentlichen Toilettenanlage gebaut – die sogenannte Weschnitzrast. Für Anfang Oktober 2025 rechnet die Gemeinde mit der Fertigstellung, und im Dezember soll dann die Eröffnung folgen.

Die Idee der Gemeinde ist, einen beliebten Freilufttreffpunkt zu schaffen, an dem

sich Spaziergängerinnen und Spaziergänger, Einheimische, Familien sowie Radfahrerinnen und Radfahrer treffen, ein kühles Getränk und einen Imbiss zu sich nehmen und dabei Flora und Fauna der angrenzenden Weschnitz genießen. Das Konzept beinhaltet auch etwa 60 Sitzmöglichkeiten.

Der Kiosk soll allerdings nicht gewerblich betrieben werden, sondern von örtlichen Vereinen, die dadurch Einnahmen generieren können. Außerdem soll ihnen weiteres soziales Engagement ermöglicht und das gesellschaftliche Zusammensein gestärkt werden. Speziell für diese Nutzung ist der Kiosk auch konzipiert: In den Räumen werden sich weder eine Gastronomieküche für den gewerblichen Betrieb noch eine Lüftungsanlage befinden. Angeschafft werden lediglich eine Spülmaschine, eine Kaffeemaschine, eine Kuchentheke, Kühlchränke, eine Grundausstattung an Gläsern und weiterem Geschirr sowie ein mobiler Grill für den Außenbereich. Bei einer Umfrage der



Foto: Moritz Verner

Viel Aufwand für wenige Tage Kioskbetrieb im Jahr: Die hier im Bau befindliche Weschnitzrast wird womöglich nur selten geöffnet sein.

Gemeinde haben jedoch nur sechs von 38 Vereinen Interesse gezeigt, den Kiosk nutzen zu wollen. Nach diesen Rückmeldungen würden sie den Kiosk dann an ca. 30 Tagen im Jahr betreiben. Die Gemeinde hofft, dass weitere Vereine hinzukommen, wenn sich das Konzept bewährt.

Die Gesamtkosten liegen bei 636.000 Euro; das Land förderte das Projekt mit bisher insgesamt 49.816,79 Euro. Das Geld kam aus den Programmen „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ sowie „Zukunft Innenstadt“. Mit Letzterem sollen experimentelle Projekte gefördert werden, „die mit neuen Formen des Wirtschaftens, Handels, sozialen Zusammenseins, kulturellen Austauschs und Wohnens mutige und zukunftsweisende Wege“ gehen, so das Nutzungskonzept der Gemeinde. Nach einer Anfrage des Bundes der Steuerzahler hofft die Gemeinde auf weitere 300.000 Euro vom Land Hessen. Diese wurden aber bis Redaktionsschluss noch nicht sicher zugesagt.

Auch nach der Eröffnung werden jährliche Kosten entstehen: Einhausen rechnet mit 14.000 Euro für die Wartung der technischen Ausstattung und Reinigungskosten. Nicht inbegriffen sind hierbei die Verbrauchskosten beispielsweise für Strom und Wasser.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Auf den ersten Blick klingt es nach einer guten Idee: Um die kleine Gemeinde zu beleben, schafft Einhausen einen Kiosk als Treffpunkt und will Vereinen ermöglichen, dort ihre Kasse aufzubessern. Einhausen setzt dabei jedoch auf das Prinzip Hoffnung, wonach sich das Konzept im Laufe der Zeit bewährt und mehr Vereine den Kiosk nutzen werden. Doch sollte dieser Plan nicht aufgehen, wird viel Steuergeld verschwendet sein.



Eva Kugler

kugler@steuerzahler-hessen.de

Teurer Wohlfühltunnel

Die Stadt Münster will einen verwahrlosten Tunnel am Hauptbahnhof mit Waldatmosphäre und künstlichem Vogelgezwitscher zu einem Wohlfühltunnel machen. Das geht mit einem schlichteren Konzept wie beispielsweise in Bochum sicher genauso gut und schont die städtischen Finanzen.

Münster (NRW). 2017 wurde der Hauptbahnhof in Münster renoviert. Hell, sehr modern, viel Glas. Der Hamburger Tunnel, direkt neben dem Hauptbahnhof, macht keine so gute Figur. Vor Ort zeigt sich ein wild plakatierter und vor allem schmutziger Tunnel, der die Innenstadt mit dem östlichen Stadtteil verbindet. Fußgänger und Radfahrer würden den Tunnel als Angst-

raum wahrnehmen, so die Stadt Münster. Deshalb möchte sie den Tunnel nun attraktiv und sicher machen.

Der Sieger eines Gestaltungswettbewerbs von 2022 bis 2023 will dafür im Tunnel Waldatmosphäre erzeugen. Er schlägt dafür bedruckte, mehrschichtige Glasplatten an den Tunnelwänden vor, die hinterleuchtet werden. Hinzu kommt eine akustische Untermalung mit Waldgeräuschen. Zudem sollen breite Fahrradwege und ein abgetrennter Gehweg für Sicherheit und Komfort sorgen. Außerdem bleibe der Tunnel autofrei, so die Stadt Münster.

Nach einer ersten Kostenschätzung soll dieser Wohlfühltunnel etwa 2,9 Mio. Euro kosten, zuzüglich der Planungshonorare.



Münster: Steuergeldverschwendungen droht in Münster, wenn knapp drei Mio. Euro für Waldatmosphäre im Hamburger Tunnel ausgegeben werden.

Finanziert werden sollen der Tunnel und die Umgestaltung der angrenzenden Platz- bzw. Straßenflächen mit Fördermitteln des Landes NRW, das bereits eine Zusage gegeben hat: 60 Prozent der Kosten übernimmt das Land und 40 Prozent die Stadt Münster. Die Bahn beteiligt sich voraussichtlich nicht, da es sich laut Stadt bei der unteren Tunnelebene um eine öffentliche Verkehrsfläche handele. Die Folgekosten der Tunnelneugestaltung würden erst in einer späteren Planungsphase konkretisiert. Die Stadt gehe aber davon aus, dass durch die Aufwertung des Tunnels auch der Vandalismus zurückgehen werde. Der Rat hat die Verwaltung beauftragt, die erforderlichen Schritte zur Umsetzung des Siegerentwurfes einzuleiten.

Dabei müsste Münster dringend sparen, denn die Stadt schafft seit 2014 keinen strukturellen Haushaltssausgleich mehr. So drohen bis Ende 2027 teils erhebliche Defizite.

Die Ausgleichsrücklage wird vermutlich ab 2026 aufgebraucht sein, die Verschuldung wird sich von rund 1,32 Mrd. Euro Anfang 2024 bis Ende 2025 voraussichtlich auf rund 1,7 Mrd. Euro erhöhen.

Aufgrund der schwierigen Haushaltsslage hat die Verwaltung zugesagt, eine zweite, kostengünstigere Umgestaltungsvariante für den Hamburger Tunnel zu entwickeln und einen Kostenvergleich zu ermöglichen. Mit dieser zusätzlichen Variante wird sich der Rat in der nächsten Ratsperiode befassen. Eine Entscheidung ist in der ersten Jahreshälfte 2026 zu erwarten.

Dabei könnte Münster sich ein Beispiel an Bochum nehmen. Dort werden sanierte Unterführungen gereinigt, gestrichen und mit einer neuen, ansprechenden Beleuchtung ausgestattet. Der eigentliche Clou dabei ist: Graffiti-Künstlerinnen und -Künstler aus dem gesamten Bundesgebiet verwandeln die Tunnelwände in eine Freiluftgalerie für urbane Kunst. Die Kosten belaufen sich auf bis zu 30.000 Euro pro Unterführung, so die Stadt Bochum.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

... von der Stadt Münster, die Tunnelumgestaltung auf das Notwendige und Zweckmäßige zu reduzieren, um die Kosten so gering wie möglich zu halten. Zu hoffen ist, dass die Stadt den Tunnelblick vermeidet und nicht nur ihre, sondern auch die angespannte Haushaltsslage des Landes im Blick hat.



Andrea Defeld
defeld@steuerzahler-nrw.de



Foto: Andrea Defeld

Bochum: Günstiger geht es in Bochum mit Graffitikunst an den Wänden.

Justizvollzugsanstalt wird zum Millionengrab

Das Gemeinschaftsprojekt von Sachsen und Thüringen zum Bau der JVA Zwickau-Marienthal ist zum Symbol des Scheiterns für öffentliche Großbaustellen geworden. Der genehmigte Baukostenrahmen stieg von 172 Mio. Euro auf mehr als 300 Mio. Euro.

Zwickau (TH/SN). 2014 vereinbarten Sachsen und Thüringen den Bau einer gemeinsamen Justizvollzugsanstalt mit 820 Haftplätzen, davon 370 für das Bundesland Thüringen. Doch das Projekt entwickelte sich schnell zum Desaster: Verzögerungen, Fehlplanungen und Kostenexplosionen bestimmten den Verlauf. Aber standardmäßig wurden die Coronapandemie, der Ukrainekrieg sowie Lieferengpässe von offizieller Seite als Gründe genannt.

Und darum geht es: Innerhalb von 1,4 Kilometer langen Gefängnismauern sollten sechs Hafthäuser, ein Multifunktionsgebäude mit Besucherzentrum und eine

Sporthalle entstehen. Die Fertigstellung war für 2019 geplant, doch das Baurecht bekam die Stadt Zwickau aus verschiedenen Gründen erst ab 2018 – schon vor Baubeginn war somit klar, dass eine pünktliche Fertigstellung unmöglich werden würde.

Während der Bauphase, die von einem Generalplaner durchgeführt wurde, traten dann ab Mitte 2022 erhebliche Mängel auf. Das Sächsische Staatsministerium der Finanzen äußerte sich dazu in einer öffentlichen Stellungnahme am 25.6.2025 folgendermaßen: „Planungs- und Bauüberwachungsleistungen waren unvollständig und mit Mängeln versehen. Die Mängel hatten sich in Teilen bereits im Bauwerk manifestiert und der Bauablauf hatte sich verzögert. Rund 50 Rügeschreiben in über 100 Einzelsachverhalten ergingen an den Generalplaner, um die Probleme zu beseitigen.“ Schließlich wurde der Vertrag mit dem Generalplaner gekündigt, was jedoch zu weiteren Bauunterbrechungen führte.



Die halbfertige JVA Zwickau-Marienthal: 236 Mio. Euro wurden schon in den Sand gesetzt.

Seit dem Frühjahr 2024 ruht nun das Projekt vollständig.

Zehn Jahre nach Projektstart steht in Zwickau also eine halbfertige Justizvollzugsanstalt – ohne einen einzigen belegten Haftplatz. Und die Kostenexplosion ist bitter: Der 2017 angesetzte Kostenrahmen von 172 Mio. Euro wurde mittlerweile auf 317,8 Mio. Euro angehoben. Davon wurden bereits 236 Mio. ausgegeben. War's das? Höchstwahrscheinlich nicht. Denn flugs wurde verlautbart, dass dieses Projekt nicht teurer als 476 Mio. Euro (zzgl. einer Risikovorsorge in Höhe von 24 Mio. Euro) werden soll – heißt nichts anderes, als dass man mit diesen Gesamtkosten bereits rechnet. Hinzu kommt der verspätete Start: Inzwischen

spricht man von einer Fertigstellung erst im Jahr 2029 und der Inbetriebnahme 2030.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Das Gemeinschaftsprojekt in Zwickau ist ein Paradebeispiel dafür, wie durch Planungsfehler und mangelnde Projektkontrollen ein Millionenschaden für den Steuerzahler entsteht. Bevor weitere Millionen versenkt werden, muss Thüringen seine Geschickte in die Hand nehmen und prüfen, ob das Projekt in der bisherigen Form überhaupt noch wirtschaftlich zu retten ist.



Solveig Melina Fries

s.fries@steuerzahler-thueringen.de

Vorsicht mit der Abrissbirne

Bei der Sanierung der JVA Remscheid droht Vernichtung von Steuergeld. Seit der Jahrtausendwende sind dort mehr als 40 Mio. Euro in die Sanierung oder den Neubau von Gebäuden oder Gebäudeteilen geflossen. Diese Investitionen dürfen nicht umsonst gewesen sein.

Remscheid (NRW). Im September 2024 verkündete das Land NRW, dass die JVA Remscheid umfassend saniert werden soll. Das Justizministerium NRW begründete auf Anfrage des Bundes der Steuerzahler NRW die umfassende Erneuerung mit dem dringenden Sanierungsbedarf der Anstalt, der einen weiteren Betrieb in absehbarer Zeit nicht mehr zulasse. Zudem bestehe in Nordrhein-Westfalen dringender Bedarf, kurzfristig weitere Unterbringungsplätze in der Sicherungsverwahrung bereitzustellen, was in der JVA Remscheid möglich sei. Um eine beschleunigte und kostengünstige Ausführung der Bauarbeiten zu gewährleisten, sei geplant, die alte Anstalt komplett zu räumen.

Die Entscheidung zur umfassenden Erneuerung der JVA Remscheid sei unmittelbar vor der Information der Öffentlichkeit bzw. der Belegschaft im September 2024 getroffen worden, so das Justizministerium weiter.

Die JVA Remscheid gibt es seit 1906. In den vergangenen Jahren sind Gebäude und Gebäudeteile auf dem Gelände der JVA neu gebaut oder saniert worden. So wurden laut Justizministerium NRW 2004 das Haus 6 im offenen Vollzug, 2006 die Jugendarrestanstalt, 2007 die Wirtschaftsgebäude (Küche, Kammer, Lazarett) im geschlossenen Vollzug sowie 2009 ein Gebäude mit den neuen Werkhallen (Schlosserei, Schreinerei, Schneiderei) im geschlossenen Vollzug saniert oder neu gebaut.

Eigentümer der JVA Remscheid ist der Bau- und Liegenschaftsbetrieb (BLB) des Landes NRW. Auf Anfrage des Bundes der Steuerzahler NRW teilte der BLB im Januar 2025 mit, dass seit der Jahrtausendwende rund 38 Mio. Euro in Instandhaltung und Neubauten in der JVA geflossen sind.

Im Juni 2025 stellte sich bei einer weiteren Antwort des BLB heraus, dass noch mehr Geld in Instandsetzungen geflossen ist. So wurde im Jahr 2022 der Hallenboden einer Sporthalle für 200.000 Euro und im Jahr 2023 der Besucherbereich für 470.000 Euro saniert. 2024 wurden für 70.000 Euro eine Zaunanlage beim offenen Vollzug und eine Zugangsschleuse für 1,5 Mio. Euro erneuert. Hinzu kommen 1,2 Mio. Euro für eine Machbarkeitsstudie und vorbereitende Untersuchungen für ein neues Pfortengebäude. „Die Maßnahmen, die in den vergangenen zwei Jahrzehnten in der JVA Remscheid durchgeführt wurden, waren notwendig für die Aufrechterhaltung des Betriebs und liegen angesichts der Größe und des Alters der Liegenschaft sowie der besonderen Sicherheitsanforderungen in einer überschaubaren Höhe“, so der BLB.

Werden all diese Investitionen bei einer kompletten Neusanierung der JVA Remscheid nun vernichtet? Justizministerium und BLB antworteten dem BdSt NRW bislang ausweichend: Der Zeithorizont für den Start einer Sanierung sei noch offen. Die Entscheidung, ob und welche Gebäude bzw. Gebäudeteile zu sanieren oder neu zu errichten sein werden, könne erst im weiteren Planungsverlauf getroffen werden. Hinter den Gefängnismauern macht jedoch die Runde, dass allen Gebäuden der Abriss



Foto: albumund

Bei der JVA Remscheid droht Verschwendungen von Steuergeld, wenn neu gebaute oder bereits sanierte Gebäude abgerissen werden.

droht. Der BdSt bleibt also dran und fordert Transparenz ein: Warum soll welches Gebäude saniert bzw. nun schon zum zweiten Mal saniert oder abgerissen werden?

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Vorsicht mit der Abrissbirne! Die JVA Remscheid braucht ein nachhaltiges Sanierungskonzept, bei dem neu gebaute oder bereits sanierte Gebäude oder Gebäudeteile möglichst erhalten bleiben, sonst droht Verschwendungen von Steuergeld.



Andrea Defeld

defeld@steuerzahler-nrw.de

Teures Fahrradparkhaus – geringer Nutzen

Die Landeshauptstadt Schwerin will in der Nähe des Hauptbahnhofs für 3,2 Mio. Euro ein Fahrradparkhaus bauen. Das wird die Abstellsituation für viele Radfahrerinnen und Radfahrer jedoch nicht verbessern. Dafür fehlt das Geld an anderer Stelle – auch für die Radinfrastruktur.

Schwerin (MV). Die Landeshauptstadt Schwerin hat ein großes Parkproblem:

Diesmal geht es nicht um Autos, sondern um Fahrräder, die am und rund um den Hauptbahnhof abgestellt werden. Rund 200 Fahrradbügel-Stellplätze gibt es, die in Spitzenzeiten, ebenso wie jeder freie Laternenmast, genutzt werden. Deshalb will die Stadt Abhilfe schaffen und ein Fahrradparkhaus für rund 200 weitere Fahrräder bauen. Das soll netto 3,2 Mio. Euro kosten. Der Löwenanteil der Summe kommt aus



„Abstell-Chaos“ vor dem Schweriner Hauptbahnhof. Abhilfe soll ein Fahrradparkhaus schaffen.

Fördermitteln der EU sowie der Metropolregion Hamburg, bei der Stadt verbleibt ein Eigenanteil von knapp 240.000 Euro. Neben den Fahrradstellplätzen sollen Schließfächer und eine Fahrradverleihstation dort Einzug halten. Bewirtschaftet werden soll das Parkhaus durch das rechtlich eigenständige städtische Nahverkehrsunternehmen (NVS), andere Anbieter hatten sich auf eine entsprechende Ausschreibung der Stadt nicht gemeldet. Die NVS wird zu diesem Zweck ihr touristisches Fahrradverleihangebot vom bisherigen Standort in das neue Fahrradparkhaus verlegen. Der von der NVS vorgelegte Businessplan zeigt: Ein wirtschaftlicher Betrieb ist allein durch die Vermietung von Fahrradstellplätzen nicht zu erreichen, und auch in Kombination mit dem Fahrradverleih wird das Projekt auf Jahre ein Zuschussgeschäft bleiben.

Die Pläne für das Parkhaus gehen auf ein Verkehrskonzept aus dem Jahr 1998 zurück. Die Initiative „Radentscheid Schwerin“ begrüßte das Vorhaben im Juli auf Nachfrage des BdSt ausdrücklich.

Doch das Projekt hat viele Haken: Das geplante Fahrradparkhaus befindet sich in einer Seitenstraße, die zwar lediglich in 100 Meter Luftlinie Entfernung zum Hauptbahnhof liegt, jedoch ist die Zufahrt aus verschiedenen Gründen erschwert. Es handelt

sich um eine Einbahnstraße, teils mit groben Pflastersteinen, die für entgegengesetzten Radverkehr eigentlich zu schmal ist. Außerdem fehlt die Einbettung des Fahrradparkhauses in ein Gesamtkonzept für den umliegenden Radverkehr. Gerade die Verkehrsführung rund um den Hauptbahnhof ist für Radfahrerinnen und Radfahrer katastrophal. Es gibt keine Radwege, die Straßen müssen sich mit Bahnschienen geteilt werden. Nicht selten passieren hier Radunfälle.

Auch der Preis für das Fahrradparkhaus hat es in sich. Er steht dem eines Autoparkhauses in nichts nach, letztere sind allerdings deutlich wirtschaftlicher zu betreiben. Hinzu kommt, dass eine wirtschaftliche Auslastung von Fahrradparkhäusern selbst in Universitätsstädten kaum zu erreichen ist. Das zeigen zum Beispiel Zahlen aus Greifswald, die wir angefragt haben. Doch die Wirtschaftlichkeit sei auch gar nicht unbedingt notwendig, argumentiert man dort mit Hinweis auf die öffentliche Aufgabe zur Bereitstellung von Infrastruktur oder, wie im Fall Schwerin, mit Verweis auf die gesetzliche Pflicht zum Klimaschutz. Die Variante, weitere kostengünstigere Fahrradbügel vor und hinter dem Bahnhof oder am geplanten Standort des Parkhauses aufzustellen, wurde nicht geprüft. Doch die Erfahrung zeigt: Wer schnell zum Zug will, wird weiter-

hin jede verfügbare Abstellmöglichkeit in der unmittelbaren Nähe suchen. Die Zahl der Personen, die ihre teuren Räder lieber verschlossen in einem Parkhaus wissen wollen, ist im Vergleich dazu geringer. Zwar ist die im Parkhaus geplante Verleihstation für Zugreisende interessant, doch Touristen, die in Schwerin vom Auto auf das Leihrad umsteigen wollen, werden weitere Wege in Kauf nehmen müssen. Die Parksituation rund um den Hauptbahnhof ist nämlich auch für Autos schwierig.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Das Vorhaben sollte noch einmal gründlich auf bessere und günstigere Alternativen geprüft werden, die die Abstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof in Schwerin deutlich verbessern. Auch die Zuwegung zum Hauptbahnhof muss dabei mehr in den Blick genommen werden.



Michaela Skott
presse@steuerzahler-mv.de

Frankenwaldbrücken – ein teures Prestigeprojekt?

Über dem Naturschutzgebiet Höllental zwischen Bayern und Thüringen wird die weltweit längste freigespannte Fußgängerbrücke entstehen. Die Kosten dieses nicht unumstrittenen „Leuchtturmprojekts“ laufen jedoch schon in der Planungsphase davon.

Hof (BY). Der Landkreis Hof plant zur Ankurbelung des Tourismus im Naturpark Frankenwald den Bau einer rund 1.000 Meter langen Fußgänger-Seilhängebrücke über das landschaftlich reizvolle Höllental und den Fluss Selbitz sowie eine weitere ca. 400 Meter lange Hängebrücke über das parallel dazu gelegene Lohbachtal. Vorgesehen sind Stahlkonstruktionen mit Geländern aus Edelstahlnetzen. Die beiden Brücken sollen in rund 185 Metern Höhe den Besuchern attraktive Aussichtsmöglichkeiten bieten. Sie sind aber auch nicht unumstritten. Vor Ort stößt das Großprojekt auf geteiltes Echo: „Ein touristisches Highlight und Wirtschaftsmotor für die Region“ meinen die einen, „enorme Kosten und ein untragbarer Eingriff in die Natur mit negativen Auswirkungen auf Tier- und Pflanzenwelt“ kritisieren die anderen.

Am 24.7.2024 hat nach Mitteilung des Landkreises Hof „der Planungsverband

Frankenwaldbrücke den vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Frankenwaldbrücke“ als Satzung beschlossen. Der Bebauungsplan ist mit der am 20.12.2024 erfolgten ortsüblichen Bekanntmachung in Kraft getreten. [...] In seiner Sitzung am 29.11.2024 hat sich der Kreistag des Landkreises Hof mehrheitlich für die Fortführung des Projekts ausgesprochen. Die nächsten Planungsschritte können daher beauftragt und die Bauantragsstellung vorbereitet werden“.

Das Mammutprojekt wird deutlich teurer als zunächst geplant. Im Jahr 2017 ging man von Kosten in Höhe von rund 12 Mio. Euro aus. 2019 war man im Rahmen der Vorplanung bei Kosten in Höhe von mindestens 22,44 Mio. Euro für die Hängebrücken angelangt. Ursächlich für die Kostenexplosion waren in erster Linie Konkretisierungen der Pläne in naturschutzfachlicher und denkmalschutzrechtlicher Hinsicht, um den Bau der Brücken möglichst schonend für Flora und Fauna auszustalten. Zum einen wurde durch eine Verlegung des ursprünglich vorgesehenen Ausgangspunkts für die längere der beiden Brücken, die Höllentalbrücke, erreicht, dass der Brückenkopf außerhalb des FFH- und Naturschutzgebiets liegt. Dadurch wird die Brücke aber 1.030 Meter lang sein, anstatt der zunächst



Mauern der Burg Lichtenberg. Von hier aus soll die Hängebrücke über das Lohbachtal gebaut werden.

beabsichtigten 720 Meter. „Darüber hinaus wurde durch technische Veränderungen sichergestellt, dass die Seilabspannungen minimiert werden konnten. Dies erfolgte, um eine Gefährdung für Vogelarten zu minimieren bzw. auszuschließen. Im Ergebnis konnte durch diese Maßnahmen erreicht werden, dass der Bau der Brücke mit dem Naturschutzrecht vereinbar ist, insbesondere entspricht der Bau der Brücken den artenschutzrechtlichen Anforderungen. Auch an der kleineren der beiden Brücken, der Lohbachtalbrücke, wurden im Rahmen der Planungen Veränderungen vorgenommen. Diese stellen sicher, dass die Burgruine, die Endpunkt der Lohbachtalbrücke ist, weitestgehend geschont wird. [...] Die Brückeneendpunkte sind nun auf einem niedrigeren Plateau und am Rande der Ruine gelegen. Dadurch konnte erreicht werden, dass das Mastfundament ebenfalls außerhalb der Ruine liegt und die Abspannungen von Tragseil und Unterspannungen sowie die Verankerungen die Ruine nicht berühren und weitestgehend untergehen [...]“, so der Landrat des Landkreises Hof.

Nach Konkretisierung der Kostenberechnung war man im Dezember 2022 bei Kosten von insgesamt 40,89 Mio. Euro für die beiden Brücken angelangt. Starke Preissteigerungen im Bausektor sowie massive Preiserhöhungen bei Stahl sind dafür verantwortlich. „Im Hinblick auf die Kosten situation der eigentlichen Brücken sollen im Rahmen der anschließenden Ausführungsplanung Einsparpotenziale untersucht werden [...]“, teilte der Landrat des Landkreises

Hof dem Bund der Steuerzahler mit. Anfang 2025 aktualisierten sich die Kosten für das Großprojekt auf 42,1 Mio. Euro „unter Einbeziehung aktueller Marktpreise und an gefallener bzw. voraussichtlicher Planungskosten“. Der Landkreis Hof geht von 70 Prozent staatlicher Bezuschussung bei den förderfähigen Kosten aus. Das Geld hierfür kommt aus dem sogenannten RÖFE-Topf (Richtlinien zur Förderung von öffentlichen touristischen Infrastruktureinrichtungen des Freistaats Bayern). Doch auch Fördergelder sind Steuergelder!

Mit dem Bau der Hängebrücken wird nach Erteilung der Baugenehmigung wohl im Jahr 2027 begonnen werden. Für die Bauphase rechnet man mit zwei Jahren, sodass im Jahr 2029 die Brücken ihrer Bestimmung übergeben werden könnten. Da der Bund Naturschutz ein Normenkontrollverfahren gegen den Bebauungsplan der Frankenalbbrücken vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof München angestrengt hat, bleibt abzuwarten, ob es bei dieser zeitlichen Planung bleibt.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Zu hoffen bleibt, dass der Landkreis Hof ein nicht zu großes finanzielles Abenteuer mit dem Mega-Brückenprojekt eingehen wird. Im Interesse der Steuerzahler werden die kostenintensiven Hängebrücken hoffentlich einmal viele Touristen anlocken.



Maria Ritch
maria.ritch@steuerzahler-bayern.de

Unwirtschaftliche Solaranlage auf Landtagsdach?

Auf dem Dach des baden-württembergischen Landtags soll eine Photovoltaikanlage installiert werden. Allerdings können keine Standardmodule zum Einsatz kommen, was zu hohen Kosten für das Projekt führen dürfte: Schätzungen lagen bei 1,5 Mio. Euro. Aus Steuerzahlersicht müsste aber auch bei „staatlichen“ Solaranlagen die Rentabilität im Mittelpunkt stehen.

Baden-Württemberg. Die baden-württembergische Landesregierung hat sich vorgenommen, das Thema Photovoltaik auf landeseigenen Gebäuden voranzutreiben. Bis 2030 möchte die Landesregierung alle geeigneten landeseigenen Dächer in Stuttgart mit Photovoltaik ausstatten. Anfang 2024 wurde daher in Stuttgart bereits auf mehr als 30 Landesgebäuden Solarstrom mittels Photovoltaikanlagen erzeugt.

Auch auf dem Landtagsgebäude soll zukünftig die Sonne für die Stromerzeugung genutzt werden. Wegen der gestalterischen und denkmalschutzrechtlichen Anforderung, die Photovoltaikmodule möglichst zurückhaltend in das Erscheinungsbild des Landtagsgebäudes zu integrieren, können allerdings keine Standardmodule zum Einsatz kommen. Dadurch sind laut baden-württembergischem Finanzministerium höhere Investitionskosten zu erwarten und längere Lieferzeiten für die Module nicht auszuschließen. Die Leistung der Anlage auf einer rund 1.000 bis 1.200 Quadratmeter großen Fläche soll sich auf 130 bis 150 Kilowatt-Peak belaufen. Im November 2023 lag die Kostenschätzung für das Projekt bereits bei 1,5 Mio. Euro.

Im Vergleich zu anderen PV-Anlagen auf landeseigenen Gebäuden erscheinen diese Kosten unverhältnismäßig hoch. Die Anlage auf dem Zentrallager des Staatstheaters in Stuttgart mit einer Modulfläche von ca. 800 Quadratmetern und einer Leistung von 179

Kilowatt-Peak verursachte z. B. Investitionskosten von rund 360.000 Euro. Damit wäre die Anlage auf dem Landtag mindestens viermal so teuer – und dies bei einer niedrigeren Leistung!

Wichtig ist aus Sicht des Bundes der Steuerzahler, dass bei solchen Investitionen vor allem die Wirtschaftlichkeit beachtet wird. Das bedeutet, es sollte natürlich ein möglichst hoher Ertrag erzielt werden, wenn Steuergelder für eine Solaranlage auf einem landeseigenen Gebäude in die Hand genommen werden. Insofern kann man aus der Perspektive der Steuerzahler bezüglich der Planungen auf dem Landtagsdach wohl von Symbolpolitik sprechen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die Landesregierung sollte mit Blick auf die hohen Kosten von der geplanten Solaranlage auf dem Landtag Abstand nehmen. Es gibt zahlreiche andere Landesgebäude, bei denen die Installation einer Photovoltaikanlage deutlich rentabler sein dürfte.



Michael Beyer
haushalt@steuerzahler-bw.de



Foto: Michael Weiß

Der baden-württembergische Landtag: Bald mit Solaranlage auf dem Dach?



Foto: Martin Eissen

Geplanter Standort für Hamburgs neue Oper: Mittig im Bild, auf dem markanten Vorsprung mit dem Rundturm, soll laut Senatsplänen das neue Opernhaus entstehen – mitten in der HafenCity, direkt an der Elbe und mit Blick auf eine der teuersten Wohnlagen Hamburgs.

Opern-Geschenk mit Risiko

Das neue Opernhaus in der HafenCity, das Geschenk eines Milliardärs, klingt wie ein Glücksfall, birgt jedoch politische und finanzielle Risiken. Und was passiert eigentlich mit dem Opernhaus an der Dammtorstraße?

Hamburg. Die HafenCity soll ein Opernhaus von Weltrang bekommen, koste es, was es wolle. Der Senat nimmt ein großzügiges Geschenk zum Anlass, den vermeintlichen Bedarf, die tatsächlich anfallenden Kosten sowie die finanziellen Risiken passend darzustellen, um nicht das Gesamtprojekt in Frage stellen zu müssen.

Ein privater Mäzen möchte bis zu 330 Mio. Euro für den Opernbau bereitstellen. Diese Summe soll sämtliche Baukosten abdecken, einschließlich möglicher Preissteigerungen.

Davon unabhängig, hätten die Steuerzahler folgende Kosten für den Opernbau zu tragen: Der vorgesehene Standort, der

Baakenhöft an der Elbe, ist komplex und für die Stadt kostenintensiv. Allein für standortspezifische Mehrkosten wie Rückbau, Altlasten und Flutschutz sollen 147,5 Mio. Euro an die Projektgesellschaft fließen. Hinzu kämen 104 Mio. Euro für die Herrichtung des Grundstücks, Erschließung, Freiraum, Promenade und Ufereinfassung – finanziert aus dem Sondervermögen „Stadt und Hafen“. Zusätzlich stellt die Stadt das Grundstück zur Verfügung, dessen Wert nach konservativen Schätzungen bei 40 bis 60 Mio. Euro liegt. Aus dem Budget der Kulturbörde fallen zudem Projektkosten in Höhe von rund 483.000 Euro für Personal und Rechtsberatung an. Und als Bonus für den frischgebackenen Intendanten der Staatsoper stellt die Stadt einmalig 4,8 Mio. Euro für den Spielbetrieb bereit.

Für die Sanierung des bisherigen Opernhauses hat der Senat zusätzlich 95 Mio. Euro beantragt. Der Betrag soll allerdings nur die

Maßnahmen, die zur Aufrechterhaltung des Spielbetriebs bis 2034 unerlässlich sind, abdecken. Was im Anschluss mit dem traditionsreichen Opernhaus an der Dammtorstraße geschehen soll, ist völlig ungewiss. Ob Sanierung, Umbau oder neue Nutzung als Kulturstätte – bislang fehlt es an belastbaren Konzepten und klaren Aussagen.

Klar ist: Die Stadt hält sich bei beiden Projekten, alter wie neuer Oper, in Sachen Bürgerbeteiligung und Transparenz auffallend zurück und erweckt den Anschein, die neue Oper um fast jeden Preis realisieren zu wollen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Was als Geschenk geplant ist, könnte Hamburg teuer zu stehen kommen. Daher braucht es für die neue Oper verlässliche Planung, öffentliche Kontrolle und echte Transparenz – erst dann ist eine fundierte Entscheidung für oder gegen das Opern-

ALTERNATIVE INVESTITION

Die 311,5 Mio. Euro (Beteiligung der Stadt) sollten besser in den Erhalt und die Sanierung der alten Oper investiert werden.



haus möglich. Der Senat schuldet den Bürgerinnen und Bürgern auch Antworten auf die Frage, was mit der Oper an der Dammtorstraße geschehen soll.



Sascha Mummenhoff
mummenhoff@steuerzahler-hamburg.de

Ihre Vorteile als Mitglied im Bund der Steuerzahler

- **Schnell informiert:** Im Mitgliederbereich auf www.steuerzahler.de finden Sie sichere Informationen zu steuerrechtlichen Fragen und aktuelle Steuertipps.
- **Immer auf dem Laufenden:** In unserem Magazin **DER STEUERZAHLER** lesen Sie Berichte über Steuergeldverschwendungen, Änderungen im Steuerrecht, Tipps und vieles mehr.
- **Persönlich für Sie da:** Wir geben allgemeine Auskünfte zu Steuern, Gebühren, Abgaben und Behörden – direkt am Telefon: 030 – 25 93 96 0.
- **Recht durchsetzen:** Mit unseren Musterprozessen vertreten wir die Interessen aller Steuerzahler in Fällen von grundsätzlicher Bedeutung. Dafür stellen wir Gutachter und übernehmen ganz oder teilweise die Kosten. Mehr dazu auf www.steuerzahler.de.
- **Wissen erweitern:** Nutzen Sie unsere Infoabende und Seminare zu Themen wie „Rechte und Pflichten bei der Außenprüfung“, „Erben und Vererben“ oder „Haus und Steuern“.
- **Jetzt mitmachen:** www.steuerzahler.de/mitglied_werden

Monheim: Noch einmal 30 Mio. Euro mehr

Jetzt 156 Mio. Euro:
Ehemalige Fassabfüllhalle
wird zum Fass ohne Boden



Der Umbau der Kulturraffinerie in Monheim wird zum Fass ohne Boden.

Die 43.000-Einwohner-Stadt Monheim am Rhein baut in einer ehemaligen Fassabfüllhalle eine Veranstaltungshalle für 4.800 Besucher. Damit möchte die Stadt kulturell den Nachbarstädten die Stirn bieten. Doch die Kosten für den grenzenlosen Optimismus werden immer höher und damit das Desaster für die Steuerzahler immer größer.

Monheim am Rhein (NRW). Mit dem Umbau einer Fassabfüllhalle zu einer Veranstaltungshalle schaffte es die Stadt bereits ins Schwarzbuch 2023/24. Die Dimension der Halle wird der einer Metropole gerecht, doch die Kostensteigerungen reißen nicht ab.

Noch 2016 hatte die Verwaltung die Kosten für den Umbau zu einer Veranstaltungshalle auf 28 Mio. Euro geschätzt, ohne Gebäudeerwerb und Erbbauzins. Für Stellplätze setzte die Stadt je nach Variante Investitionskosten zwischen einer und drei Mio. Euro an. 2018 war klar, dass die „Kulturraffinerie K714“ genannte Halle nicht nur Karnevalisten beheimaten sollte, sondern auch Platz für Tagungen und Veranstaltungen bieten soll. Statt Stellplätzen sollte jetzt ein Parkhaus gebaut werden. Das Parkhaus steht bereits und ist laut der Website der Monheimer Kultur-

werke „eines der größten und modernsten Premium-Parkhäuser, die es in Europa gibt“.

Erst im März 2020 wurde für die Veranstaltungshalle ein Entwurfskonzept verabschiedet, das eine Investition in Höhe von 74 Mio. Euro vorsah. Für die nun geplanten bis zu 4.800 Besucher waren auch zusätzliche Verkehrsmaßnahmen notwendig. Im März 2023 stimmte der Rat weiteren Millionen zu, insgesamt gewaltigen 126,5 Mio. Euro. Laut der Ratsvorlage waren u. a. politische und wirtschaftliche Einflüsse für die Mehrkosten verantwortlich – sie hätten zu einem höheren Baupreisindex geführt. Zudem hätten die Pandemie und das Ahr-Hochwasser 2021 die Bauzeit verlängert. Aber bereits 2024 reichten selbst die 126,5 Mio. Euro nicht mehr, im Dezember 2024 musste der Rat noch einmal weiteren 30 Mio. Euro zustimmen.

Nun soll die Halle also sagenhafte 156 Mio. Euro kosten. Begründet werden diese Mehrkosten in der Ratsvorlage mit „erheblichen Kostensteigerungen bei der Ausführung der Planung, die in sehr hohen Preissteigerungen, unerwarteten baulichen Schäden am Bestand [...] und in den Planungen der technischen Spezialbauteile begründet sind. [...] Weiterer Kostentreiber ist [...] die zum Teil fehlende Wettbewerbslage für Spezialein-

bauten [...] gewesen. Beeinflusst durch das europäische Vergaberecht mussten zum Teil Leistungen und Material unwirtschaftlich eingekauft werden und die Durchsetzung eines Ausschlusses war nicht möglich“. Doch dass das europäische Vergaberecht auch in Monheim gilt, sollte aus Sicht des Bundes der Steuerzahler eigentlich vorher bekannt gewesen sein. So entwickelt sich das Projekt für den Steuerzahler zu einem Fass ohne Boden.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Die ehemalige Fassabfüllhalle wird zum Fass ohne Boden. Die Stadt hat die Kosten für das Mega-Projekt nicht im Griff. Die Steuerzahler werden dafür über sehr viele Jahre die Kredite abbezahlen und für die Folgekosten aufkommen müssen.



Jens Ammann
ammann@steuerzahler-nrw.de

Vom Dauer-Sonderurlaub direkt in die Pension

Im Schwarzbuch 2022 kritisierte der Bund der Steuerzahler, dass die Landesregierung von Rheinland-Pfalz drei Staatssekretären teils sehr lange Sonderurlaube genehmigt hatte. Amtsbezüge erhalten die Dauerurlauber in dieser Zeit zwar nicht, aber die Sonderurlaubszeit wird auf die späteren Versorgungsbezüge angerechnet. Für den Ruhestand bedeutet das eine dickere Pension. Geändert hat die Landesregierung an diesem prinzipiellen Missstand jedoch nichts. Anfang 2026 wird sich ein Staatssekretär sogar nach rund zwölf Jahren Sonderurlaub direkt in die Pension verabschieden!

Rheinland-Pfalz. Im Staatsdienst von Rheinland-Pfalz geht es bisweilen recht abenteuerlich zu. So schafften es jahrelang beurlaubte Staatssekretäre in den Fokus der Öffentlichkeit. Staatssekretäre sind hohe politische Beamte, die, anders als Beamte auf Lebenszeit, unter Beachtung des Willkürverbots jederzeit aus ihrem Amt entlassen werden können. Insofern sind jahrelange Sonderurlaube unnötig! Der Bund der Steuerzahler hatte den Fall bereits in sein Schwarzbuch 2022 aufgenommen, die Landesregierung scharf kritisiert und ein Ende dieser Urlaubspolitik gefordert.

Doch in Rheinland-Pfalz ticken die Uhren anders – den Staatssekretären wurde Sonderurlaub eingeräumt, damit sie woanders arbeiten können! Diese Sonderurlaube dauern personenabhängig nun teils bis zu zwölf Jahre an! Für die Steuerzahler fallen zwar keine Amtsbezüge an, aber dafür wird den Dauerurlaubern die Zeit des Sonderurlaubs als ruhegehaltsfähige Amtszeit anerkannt, sodass sich die späteren Pensionen dadurch erhöhen.

Nach Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts sind längerfristige Beurlaubungen selbst aus wichtigem Grund nur ausnahmsweise anzuerkennen. Schon Beurlaubungen von sechs Monaten gelten als besonders lang. Darauf wies auch der Landesrechnungshof hin. Doch das sieht die Landesregierung anders – und wo kein Kläger, da kein Richter. Denn die Landesregierung behauptet einfach, dass die Rückkehr der beurlaubten Staatssekretäre in ihre Ämter vorgesehen sei und die konkrete Umsetzung im Einzelfall zu gegebener Zeit geprüft werde.

Doch die Steuerzahler werden für dumm verkauft: In einem Fall wurde der Sonderurlaub vor Erscheinen des Schwarzbuchs 2022 beendet – und zwar nicht durch Rückkehr ins Amt. Im zweiten Fall dauert der Sonderurlaub von Februar 2014 bis Januar 2026

– also rund zwölf Jahre! – und danach geht es direkt in den Ruhestand mit einer saftig erhöhten Staatspension. Im dritten Fall läuft der genehmigte Sonderurlaub von Mai 2021 bis Mai 2026. Allerdings finden im März 2026 die nächsten Landtagswahlen statt. Ob die künftige Landesregierung dieselbe teure Sonderurlaubspolitik für treue Parteigenossen verfolgen wird, bleibt aber abzuwarten.

Wie hoch die vom Sonderurlaub herrührenden zusätzlichen Pensionslasten ausfallen, konnte oder wollte die Staatskanzlei gegenüber dem Bund der Steuerzahler nicht abschätzen. Der Landesrechnungshof geht wiederum im Einzelfall von einer um bis zu 49.000 Euro erhöhten jährlichen Pension aus. Je nachdem, wie alt die Ruheständler werden, geht es also um sechs- bis siebenstellige Mehrausgaben, die aus den Sonderurlauben zulasten der Steuerzahler resultieren.

DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

In einer Zeit zunehmender Politikverdrossenheit ist die Sonderurlaubspolitik der rheinland-pfälzischen Landesregierung



Foto: pixabay / bea sternchen

Die Sonderurlaubspolitik in Rheinland-Pfalz ist gut für Staatssekretäre, schlecht für die Steuerzahler.

bestens geeignet, das Vertrauen der Bürger weiter zu erschüttern. Was ein Arbeitnehmer nicht einmal in 45 Beitragsjahren an Rente erarbeiten kann, verschenkt die Landesregierung als Pension im Sonderurlaub einfach so.



René Quante
r.quante@bdst-rlp.de

Phantom-Pendlerparkplatz bleibt autofrei

Der Pendlerparkplatz in Borken wird weiter kaum genutzt, lediglich ein paar Gewerbetreibende parken dort ihre Werbeanhänger. Jetzt soll ein „High-Power Charging-Ladepark mit überdachten Ökostrom-Ladepunkten und einem Snackautomaten“ aus der Misere helfen. Dank Bundesförderungen sollen stromtankende Autos den Parkplatz beleben – zwölf Ladepunkte stehen zur Verfügung. Doch wird der Parkplatz damit ausgelastet?

Borken (NRW). Durch einen Pendlerparkplatz sollte die Parkplatznot in der Borkener Innenstadt gelindert werden, im Fe-

bruar 2020 wurde er eröffnet. Da der Parkplatz recht weit außerhalb der Stadt liegt, sollte ein Shuttle-Service den Weg dorthin erleichtern. Doch der startete spät und wurde nur wenig angenommen. Und so warteten 204 Pkw-Stellplätze, acht Kraftrad- und 50 Fahrradstellplätze auf Nutzer. Kostenpunkt: rund 1,43 Mio. Euro. Davon hat ca. 800.000 Euro die Stadt bezahlt, den Rest das Land Nordrhein-Westfalen. Das Schwarzbuch 2023/2024 hat darüber berichtet.

Sämtliche Ideen und Maßnahmen zur Belebung liefen weiter ins Leere, sodass im Sommer 2025 die Situation immer noch nicht besser war. Dass ein paar Betriebe den



200 Pendlerparkplätze in Borken zeugen von Fehlplanung und gähnender Leere.

Parkplatz nutzten, um dort ihre Werbeanhänger abzustellen, kann da nicht als Erfolg gewertet werden.

Jetzt wird ein weiterer Versuch mit der Finanzierungshilfe durch ein Förderprogramm gestartet: Der Parkplatz soll mit dem Bau einer Hochleistungsladeinfrastruktur Bestandteil des vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr ausgeschriebenen Projekts „Deutschlandnetz“ werden. Der Bund möchte mit diesem Förderprogramm für ein flächendeckendes Schnellladenetz in ganz Deutschland sorgen.

Im Mai 2025 starteten die Vorarbeiten für die Einrichtung des „High-Power-Charging-Ladeparks“ mit zwölf überdachten Ökostrom-Ladepunkten und einem Snackautomaten. E-Fahrzeuge haben jetzt die Möglichkeit, „in kurzer Zeit mit einer hohen Leistung bis zu 400 kWh aufzuladen – ein wichtiges Angebot nahe der Bundesstraße B67 insbesondere für Pendlerinnen und Pendler sowie Durchreisende und auch für die Bewohnerinnen und Bewohner der nahegelegenen Wohngebiete, die keine eigene Lademöglichkeit haben“, so die Stadt Borken im Juni 2025 auf Anfrage des Bundes der Steuerzahler.

Gebaut und betrieben wird das Angebot von der Projektgesellschaft EWE Go HOCH-TIEF Ladepartner GmbH & Co. KG. Sie zahlt

der Stadt Borken eine Pacht für die Fläche – über die Höhe schweigt die Stadt jedoch. Aber sie muss dem Land 100.000 Euro Förderung zurückzahlen – und schrieb dem BdSt: „Die Umnutzung wirkt sich wirtschaftlich aber nicht negativ aus.“ Auf welchen Zeitraum sich die Stadt dabei bezieht, sagt sie allerdings nicht.

Es muss sich zeigen, ob künftig im besten Fall zwölf der heute mehr als 200 Plätze regelmäßig belegt sein werden. Mit einer guten Auslastung des Parkplatzes durch Pendler und Innenstadtbesucher scheint jedenfalls niemand mehr zu rechnen.

ALTERNATIVE INVESTITION

Für **1,43 Mio.** Euro könnte die Stadt Borken für jeden Schüler ein Tablet bereitstellen.



Die Stadt Borken hat beim Bau des Parkplatzes den Bedarf an dieser Stelle falsch eingeschätzt. Sämtliche Ideen zur Belebung sind bisher ins Leere gelaufen. Und selbst

wenn künftig zwölf Autos gleichzeitig Strom laden, bleiben immer noch sehr viele mit Steuergeld errichtete Parkplätze leer.



Jens Ammann

ammann@steuerzahler-nrw.de

Teure Freistellungen auf Staatskosten

Nach den verpatzten Berliner Wahlen von 2021 ergaben sich nach den Wiederholungswahlen ab 2023 auch in den Bezirksverordnetenversammlungen neue Sitzverhältnisse. Um die politisch nicht mehr passenden, aber für die gesamte ursprüngliche Wahlzeit verbeamteten Bezirksbürgermeister und -stadträte loszuwerden, wurden diese bis Ende Juni 2026 bei vollen Bezügen freigestellt.

Berlin. Wegen zahlreicher Pannen und Fehler waren in Berlin die Wahlen zum Abgeordnetenhaus und den zwölf Bezirksverordnetenversammlungen von 2021 vom Berliner Verfassungsgerichtshof Ende 2022 für komplett ungültig erklärt worden.

Am 12.2.2023 fand in Berlin schließlich die Wiederholungswahl statt, die zu deutlichen Verschiebungen bei der Sitzverteilung im Abgeordnetenhaus sowie in den Bezirksverordnetenversammlungen führte. Zudem wurde auch die Bundestagswahl am 11.2.2024 in einem Fünftel der Berliner Wahlgebiete wiederholt.

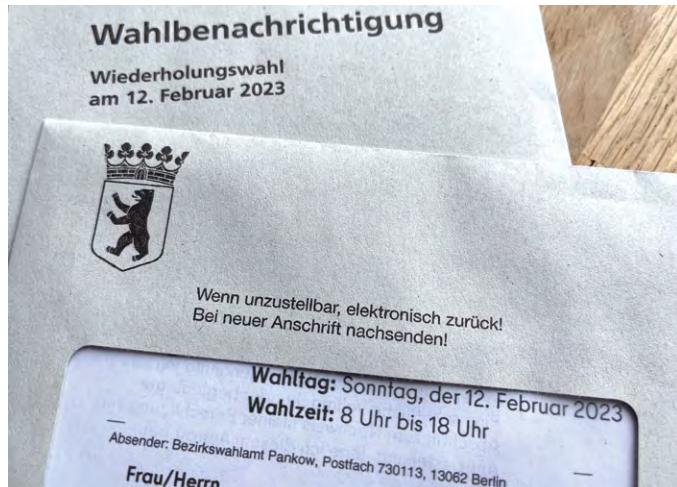
Dieser einmalige Vorgang in der Geschichte der Bundesrepublik erwies nicht nur der Demokratie einen Bärendienst, sondern richtete auch einen riesigen finanziellen Schaden für die Steuerzahler an. In seinem Schwarzbuch 2023/24 hatte der Bund der Steuerzahler daher die Wiederholung der verfassungswidrigen Wahlen zwar als alternativlos kritisiert. Klar ist aber auch,

dass diese Wahlpanne vermeidbar gewesen wäre.

Aus dem noch vor der Wiederholungswahl beschlossenen Nachtragshaushalt ging hervor, dass der damalige Senat Kosten für die Wiederholungswahl zum Abgeordnetenhaus, den Bezirksverordnetenversammlungen sowie der damals noch ungewissen Wiederholung zur Bundestagswahl in Höhe von insgesamt 39 Mio. Euro veranschlagt hatte.

Zusätzlich sind nach den Wiederholungswahlen Kosten für Übergangsgelder der ausgeschiedenen Abgeordneten, Senatoren und Staatssekretäre angefallen. Um auch die für die gesamte ursprüngliche Wahlzeit verbeamteten Bezirksbürgermeister und -stadträte loszuwerden, die nun nicht mehr zu den neuen politischen Sitzverhältnissen in den Bezirksverordnetenversammlungen passten, wurde kurzerhand vom Abgeordnetenhaus ein Gesetz beschlossen, das diesen bis Ende Juni 2026 eine Freistellung bei vollen Bezügen und unter Anrechnung auf ihre Ruhegehaltsansprüche garantiert.

Eine Parlamentsdrucksache von Mai 2025 listet nun auf, was das besagte Gesetz mit dem sperrigen Namen „Gesetz zur Abbildung der Stärkeverhältnisse in der Bezirksverordnetenversammlung im Bezirksamt infolge der Wiederholungswahl des Abgeordnetenhauses am 12. Februar 2023“ bis zum Ende der Legislaturperiode den Steuerzahler voraussichtlich kosten wird.



Mehr als 2,7 Mio.
Berliner erhielten Be-
nachrichtigungen zur
Wahlwiederholung.

Alte Schwimmhalle wird zur Bauruine

Nach einigem Hin und Her steht jetzt fest, dass die Sanierung der Schwimmhalle Weißenfels nicht fortgesetzt wird – die bereits verbauten rund 3,5 Mio. Euro sind endgültig in den Sand gesetzt. Fördermittel mussten zurückgezahlt und auch Strafzinsen gezahlt werden. An einem anderen Standort wird dafür trotzdem wieder richtig zuge langt. Ein Neubau soll her: geschätzte Herstellungskosten rund 22 Mio. Euro – gegenüber den Alternativen die deutlich teuerste Variante.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die bezahlte Freistellung der Bezirksbürgermeister und -stadträte mit einer monatlichen Besoldung von rund 10.000 bis 11.000 Euro für einen Zeitraum von mehr als drei Jahren unter Anrechnung für die Altersversorgung war ein teurer Kuhhandel.



Alexander Kraus
kraus@steuerzahler-berlin.de

Weißenfels (ST). Die 1969 errichtete Weißenfelser Schwimmhalle wird seit Oktober 2020 saniert und sollte ursprünglich im Oktober 2021 wieder in neuem Glanz erstrahlen. Im Laufe des Jahres 2021 zeigten sich jedoch erste Mängel in der Planung. Bei den Bauarbeiten kam es deshalb immer wieder zu Komplikationen. Dem Planungsbüro, das für die technische Gebäudeausrichtung (Heizung, Lüftung und Sanitär) verantwortlich war, wurde schließlich im Mai 2022 gekündigt. Der geplante Termin für

die Inbetriebnahme der Schwimmhalle war – nach zweimaliger Bauzeitverlängerung – der 31.12.2022. Doch daraus wurde nichts.

Wegen der Fehlplanungen und der Ausführungsfehler ruht die Baustelle jetzt schon jahrelang. Ein Gutachten führte auf mehr als 80 Seiten die umfangreichen Mängel in der Bauplanung und der Bauausführung auf, die sogar ein erhebliches Risiko für die Bausubstanz des Hallenbades darstellen sollen.

Nach der Schockstarre wurde dem Stadtrat der Stadt Weißenfels im Februar 2024 eine Machbarkeitsstudie und Wirtschaftlichkeitsberechnung zur Neuausrichtung der Bäderlandschaft vorgelegt. Die Fortführung der Sanierung der Schwimmhalle sei demnach die wirtschaftlichste Variante. Hauptgründe dafür waren insbesondere die bereits verbauten rund 3,5 Mio. Euro und die vom Land zugesagten Fördermittel.

Die angestrebte kurzfristige Wiederaufnahme der Bautätigkeit scheiterte jedoch, da die Grundvoraussetzungen laut Einschätzung der Stadt absehbar nicht gegeben waren. So wurden im Februar 2025,

um wenigstens weitere Zinsbelastungen zu vermeiden, die Fördermittel in Höhe von 1,65 Mio. Euro, zuzüglich der schon entstandenen Strafzinsen in Höhe von 243.000 Euro, an das Land zurückgezahlt. Besonders bitter: Um die Rückzahlung überhaupt stemmen zu können, musste dem Sport- und Freizeitbetrieb der Stadt extra ein Trägerdarlehen durch die Stadt Weißenfels in Höhe von 1,3 Mio. Euro zu einem Zinssatz von 3,5 Prozent gewährt werden.

Im März 2025 hat der Stadtrat dann einen neuen Grundsatzbeschluss gefasst. Nun soll nach Prüfung verschiedener Varianten ein Neubau her. Geschätzte Baukosten: rund 22 Mio. Euro. Mit der Fertigstellung ist wohl nicht vor 2029/2030 zu rechnen.

Dabei ist der Neubau gegenüber den Alternativen die deutlich teuerste Variante. Die Fortführung der Sanierung hätte rund 16 Mio. Euro, ein gleichwertiger Ersatzneubau 14 Mio. Euro gekostet. Als Hauptgrund für ihre Entscheidung, dennoch den teureren Neubau für 22 Mio. Euro anzugehen, nennt die Stadtratsvorlage vom März 2025, dass das Ertragspotenzial pro investierten



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

Schwimmspaß gibt es in der Bauruine der alten Schwimmhalle schon lange nicht mehr.

Euro bei dieser Variante überproportional höher sei. Außerdem könnten die Nutzergruppen, wie z. B. Wassersportvereine, nicht nur ihren Bedarf decken, sondern sogar mehr Angebote unterbreiten. „Aus den genannten Feststellungen kann nur der Neubau einer bedarfsgerechten Schwimmhalle [...] empfohlen werden“, so die Verwaltung in der Sitzungsvorlage für den Stadtrat. Außerdem hofft die Stadt wieder auf neue Fördermittel vom Land.

Bereits im Schwarzbuch 2023/24 hatte der Bund der Steuerzahler kritisiert, dass die Sanierung krachend gescheitert ist. Diese Einschätzung lässt sich nicht nur mit den bereits verbauten und endgültig verlorenen rund 3,5 Mio. Euro am alten Standort begründen. Besonders misslich ist, dass wegen unklarer Abläufe und der eigenen Fehler der Stadt kaum Hoffnung auf die Durchsetzung von Regressforderungen besteht. Zusätzlich wird der irgendwann anstehende Abriss der entstandenen Bauruine Geld kosten. Und erfahrungsgemäß wird es bis zur endgültigen Fertigstellung des Neubaus bei den jetzt geschätzten 22 Mio. Euro nicht bleiben.

Der neue Stadtratsbeschluss ist zwar für die potenziellen Nutzer des Schwimmbads erfreulich, für die Steuerzahler aber wegen der finanziellen Folgen nur schwer nachzuvollziehen. Etwas mehr Bescheidenheit bei der Auswahl der Varianten hätte der Stadt

Weißenfels gutgetan, zumal die jetzt deklarierten Nutzeranforderungen für eine „bedarfsgerechte Schwimmhalle“ auch schon vorher bekannt gewesen sein dürften.

Letztlich bleibt dort nur die Hoffnung auf neue Fördermittel des Landes – und damit auf eine weitere Finanzierung durch die Steuerzahler. Für den Neubau des Schwimmbades werden die Bürger, auch ohne eventuelle Fördermittelzuschüsse, sicherlich mit Einschränkungen bei anderen Maßnahmen und bei den freiwilligen Leistungen der Stadt Weißenfels rechnen müssen.

DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Die Stadt muss den Neustart für eine größere und schönere Schwimmhalle teuer bezahlen. Die Steuerzahler müssen nicht nur mit rund 3,5 Mio. Euro für den Totalschaden wegen der gescheiterten Sanierung aufkommen. Jetzt sollen sie auch noch mehr als 20 Mio. Euro für einen Neubau hinblättern. Besonders schlimm: Wieder einmal kann für Planungsfehler niemand verantwortlich gemacht werden. Ausbaden muss das Ganze der Steuerzahler.



Ralf Seibicke
seibicke@steuerzahler-sachsen-anhalt.de

Fass ohne Boden: Sanierung des Augsburger Staatstheaters

Die Kostenexplosion bei der Sanierung des Augsburger Staatstheaters erhitzt die Gemüter. Schon in der Planungsphase sind die Kosten von Jahr zu Jahr gestiegen. Auch während der Bauausführung setzt sich das fort. Der Bund der Steuerzahler befürchtet, dass das Theater am Ende über 600 Mio. Euro verschlingen wird.

Augsburg (BY). Zu einem Dauerbrenner in den Schwarzbüchern des Bundes der Steuerzahler wird die kostspielige Sanierung des denkmalgeschützten Augsburger Staatstheaters. Die Generalsanierung des Theaters ist nicht nur politisch ein umstrittenes Großprojekt, sondern auch ein Kraftakt, sowohl in bautechnischer wie

auch in finanzieller Hinsicht. Sie verteuert sich erneut. Rund 417 Mio. Euro kostet die Theatersanierung nach aktuellem Stand bei Redaktionsschluss des Schwarzbooks – weit mehr als doppelt so teuer, als im Jahr 2016 mit Kosten von rund 186 Mio. Euro veranschlagt wurde. Seitdem stiegen die Kosten in mehreren Sprüngen zunächst auf bis zu 321 Mio. Euro, dann auf 340 Mio. Euro bis aktuell auf 417 Mio. Euro.

Eine Kostensteigerung von rund 125 Prozent muss den Augsburgern erst mal einer nachmachen. Die erneute Kostenexplosion wird vorwiegend mit Lieferengpässen, gestiegenen Baupreisen und bauseitigen Erschwerissen begründet. Folge: Weitere Schulden müssen aufgenommen werden. Bei einer derartigen Kostenexplosion wäre jeder private Bauherr schon längst pleite. Hat man etwa die Komplexität dieses Mammutprojekts unterschätzt?

Noch während der laufenden Arbeiten an der Großbaustelle hat die Stadt Augsburg im August 2024 fristlos – mit soforti-

ger Wirkung – im Zuge einer dringlichen Anordnung, d. h. ohne den Stadtrat vorab zu informieren, dem Architekturbüro, das die Sanierung des Theaterkomplexes koordinierte, gekündigt, und zwar bzgl. des Bauteils II, also des Neubaus des „Kleinen Hauses“.

Trotz des öffentlichen Interesses schwieg die Stadt Augsburg zunächst. Zu den konkreten Kündigungsgründen versteckte man sich hinter dem Datenschutz. Hintergrund des Streits war dem Vernehmen nach eine fünfstellige Honorarforderung des Architekten, dem offenbar wegen der insolvenzbedingten Neubesetzung eines Fachplanners Mehrarbeit entstanden sein soll. Auch sei in diesem Zusammenhang von einem drohenden Planungsstillstand die Rede gewesen. Da das betroffene Architekturbüro die fristlose Kündigung nicht akzeptiert hat, spitzte sich die Lage zu. Ein so komplexes Bauprojekt wie die Generalsanierung des Augsburger Staatstheaters kann nur funktionieren, wenn zwischen der Stadt Augs-

Foto: Maria Ritch / Michael Stocker



Der Bund der Steuerzahler befürchtet, dass die Sanierung des Augsburger Staatstheaters am Ende über 600 Mio. Euro verschlingen wird.

burg und dem Architekturbüro Vertrauen besteht. Dieses ist aber spätestens seit der fristlosen Kündigung betreffend den Bau- teil II – Erweiterungsneubau – zerstört. Beide Parteien arbeiteten zunächst zwar an einer einvernehmlichen und konstruktiven Lösung, die jedoch scheiterte. Eine komplette Trennung zwischen der Stadt Augsburg und dem Architekturbüro ließ daher nicht lange auf sich warten. Die Stadt Augsburg hat dem beauftragten Theaterarchitekten im April 2025 schließlich auch für den anderen Projektteil, Sanierung des historischen Theatergebäudes „Großes Haus“, die fristlose Kündigung ausgesprochen. Auf unschöne Art und Weise mussten daraufhin Mitarbeiter der Bauleitung die Baustelle verlassen. Ob sich die Stadt Augsburg und das Architekturbüro doch noch außergerichtlich einigen werden oder ob am Ende Gerichte über die Rechtmäßigkeit der fristlosen Kündigungen urteilen, wird man sehen. Die Leidtragenden werden in jedem Fall die Steuerzahler sein, die die gewaltige Kostensteigerung schultern müssen.

Dabei bedarf es keiner großen Fantasie, dass die dadurch notwendige EU-weite Neuaußschreibung von Planungsleistungen und Bauleitung für das Mammutprojekt zu einer weiteren kostenträchtigen Bauverzögerung führen wird. Den Planerwechsel gibt es mit Sicherheit nicht zum Nulltarif.

Nach Einschätzung des Bundes der Steuerzahler steht zu befürchten, dass trotz Einsparungen, etwa durch eine abgespeckte Unterkellerung beim Erweiterungsneubau,

die Gesamtkosten für das Großprojekt auf über 600 Mio. Euro steigen werden, wozu auch Inflation, Lieferengpässe, Baupreiserhöhungen und steigende Kreditzinsen ihren Teil beitragen werden.

Auch wenn die Sanierung des Augsburger Staatstheaters in Höhe von rund 50 Prozent aus staatlichen Mitteln beabschusst wird, bedeutet das wenig Trost für die Steuerzahler. Auch Fördergelder sind Steuergelder!

Das Großprojekt ist aber nicht nur bei den Kosten, sondern auch beim Zeitplan aus dem Ruder gelaufen. So verzögert sich die Wiedereröffnung des Staatstheaters von Jahr zu Jahr. Aktuell geht man davon aus, dass das ehrgeizige Projekt im Jahr 2030 fertiggestellt sein wird. Erste Aufführungen werden aber voraussichtlich erst Ende 2031 über die Bühne gehen. Ein Drama, bei dem es den Augsburger Steuerzahlern schwindlig wird!

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Auch wenn Augsburg im Vergleich zu anderen deutschen Städten mit der immensen Kostenexplosion nicht alleine dasteht, ist das nur ein schwacher Trost. Zu hoffen bleibt, dass am Ende nicht gar 600 Mio. Euro verspielt sein werden. Im wahrsten Sinne des Wortes: „Was für ein Theater!“



Maria Ritch

maria.ritch@steuerzahler-bayern.de

Mehrkosten:

231.000.000 €



Sie ist „bereit für eine neue Ära“ – die Beethovenhalle in Bonn.

Tusch! Beethovenhalle wird eröffnet

Am 16.12.2025 soll in der Bonner Beethovenhalle das Eröffnungskonzert erklingen. Die Sanierung hat sechs Jahre länger gedauert und fünf Mal mehr gekostet als geplant.

Bonn (NRW). Die Beethovenhalle ist „bereit für eine neue Ära“, verkündete die Bonn CC Management GmbH in einer Pressemitteilung vom 9.4.2025: Am 16.12.2025 soll die sanierte Veranstaltungshalle mit einem Eröffnungskonzert wiedereröffnet werden – als hochmoderne Spielstätte mit neuester Haus-, IT- und Veranstaltungstechnik. Damit kann die Beethovenhalle wieder bespielt werden und steht auch für Kulturveranstaltungen, Konferenzen, Kongresse und Ausstellungen zur Verfügung – mit sechs Jahren Verspätung.

Ursprünglich war geplant, die Halle innerhalb von drei Jahren zu sanieren und

zum Beethovenjahr 2019 fertigzustellen. In einer frühen Planungsphase lagen die Kostenschätzungen bei 42 Mio. Euro, als die Sanierung 2016 begann, rechnete man bereits mit 61 Mio. Euro. Inzwischen belaufen sich die Ausgaben auf mehr als 221 Mio. Euro. Bitter für die Bonner Steuerzahler. Doch wie so oft ist alles eine Frage der Perspektive – in Köln, wo die Kosten für die Oper von rund 253 Mio. Euro auf fast 800 Mio. Euro gestiegen waren, wäre das wohl ein Schnäppchen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Nun strebt die „Unvollendete“ endlich der Vollendung entgegen – mit jahrelanger Verzögerung und millionenteuren Mehrkosten.



Bärbel Hildebrand
hildebrand@steuerzahler-nrw.de

Weitere Verzögerungen und Verteuerungen auf der Krötenstrecke

Die Fertigstellung des letzten Teilstücks der B6n verzögert sich weiter und wird noch teurer. Nachdem 2015/2016 plötzlich seltene Krötenarten entdeckt wurden, musste neu geplant werden. Wegen Mehrkostenanzeigen zeichnen sich derzeit Gesamtkosten von rund 90 Mio. Euro ab. Wenn alles klappt, soll die Gesamtfreigabe Mitte 2027 erfolgen, wobei nicht auszuschließen ist, dass nicht alles optimal verläuft.

Köthen/Hinsdorf (ST). Bereits im Schwarzbuch 2022/23 hatte der Bund der Steuerzahler die Kostensteigerungen und Zeitverzögerungen beim Ausbau der dreispurigen Bundesstraße B6n zwischen der A14 und der A9 problematisiert. Konkret geht es um das mehr als zehn Kilometer lange letzte Teilstück zwischen der bereits fertiggestellten Ortsumgehung Köthen und einem ebenfalls bereits fertigen Anschluss zur A9 in der Nähe der Ortschaft Hinsdorf. Inzwischen sind zwar schon Abschnitte von rund 5,7 Kilometern fertiggestellt, teilweise schon seit Herbst 2020. Weitere 2,4 Kilometer werden derzeit gebaut. Vor der Gesamtfertigstellung können sie aber nicht befahren werden. Die Gesamtfreigabe soll Mitte 2027 erfolgen, allerdings „[...] unter der Voraussetzung einer weiterhin optimal verlaufenden Bauabwicklung des noch fehlenden Streckenabschnittes“, so die Landesstraßenbaubehörde in einem Schreiben an den Steuerzahlerbund vom Mai 2025. Dies betrifft insbesondere die Fertigstellung der letzten rund 4,5 Kilometer, die nach Angaben der Straßenbaubehörde derzeit noch nicht ausgeschrieben sind.

Insgesamt bedeutet dies alles eine Verzögerung um neun Jahre. Die Verwaltung war selbst nach der Entdeckung seltener Krötenarten noch von einer Fertigstellung

2018 ausgegangen. Aber auch das später geplante Bauzeitende im Jahr 2024 konnte nicht eingehalten werden – und auch das Jahr 2026 nicht.

Dieser Zeitverzug geht mit einer extremen Kostensteigerung einher: So ist die Kostenspirale von 51,3 Mio. Euro im Jahr 2013 über 60 Mio. Euro im Jahr 2016 und 75 Mio. Euro im Jahr 2021 inzwischen bei rund 89,3 Mio. Euro angekommen.

Als Hauptursachen für die Mehrkosten nannte die Landesstraßenbaubehörde bereits 2022 zusätzliche Artenschutzmaßnahmen, wie u. a. 229 Kleintierdurchlässe für die Knoblauchkröte und andere Amphibien, sowie die mit der Neuplanung verbundenen zeitlichen Unterbrechungen. Durchschnittlich soll es von der fertigen Ortsumgehung Köthen bis zur A9 alle 65 Meter eine „Amphibien-Leiteinrichtung“ geben. Für jeden Krötentunnel muss mit Kosten von rund 15.000 Euro gerechnet werden. Weitere Ursachen der Mehrkosten seien „allgemeine Baupreissteigerungen“ und die Auswirkun-



Mindestens
40 Mio.
bleiben auf
der Strecke.



Trotz Fertigstellung können rund sechs Kilometer frühestens 2027 genutzt werden.

gen verschiedener Ausschreibungsergebnisse. Inzwischen wurden in Abstimmung mit den zuständigen Behörden zusätzliche naturschutzrechtliche Maßnahmen durchgeführt, wie die Landesstraßenbaubehörde dem BdSt in ihrem Schreiben vom Mai mitteilte.

Neben den weiteren Kosten für die Steuerzahler und den Bauverzögerungen gibt es für die Menschen vor Ort weiterhin Einschränkungen: Da die bereits teilweise seit Jahren fertiggestellten Straßenabschnitte erst im Rahmen der Gesamtfreigabe genutzt werden können, sind die Betroffenen verärgert. Wer zur A9 will, muss daher viele zusätzliche Kilometer und zusätzlichen Zeitaufwand in Kauf nehmen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die dringend benötigte Verbindung bei einem solch wichtigen Verkehrsprojekt wird nun frühestens neun Jahre nach dem ursprünglich geplanten Termin fertig. Wenn Maßnahmen zum Artenschutz zu solch extremen Verzögerungen und Kostensteigerungen führen, dann stimmt etwas bei der Gesamtabwägung von Aufwand und Nutzen nicht. Umweltschutz muss praktikabel sein, ansonsten haben die Betroffenen und die Steuerzahler das Nachsehen.



Ralf Seibicke
seibicke@steuerzahler-sachsen-anhalt.de

Ade, Grüne Zimmer

Mainz hat sich von den
„Mobilen Grünen Zimmern“
verabschiedet



Erkenntnis der Stadt Mainz: „Mobile Grüne Zimmer“ sind alles andere als nachhaltig.

Im Schwarzbuch 2024/2025 hatte der Bund der Steuerzahler die Aufstellung von drei „Mobilens Grünen Zimmern“ in der Landeshauptstadt Mainz als unnötige wie teure Klima-PR kritisiert. Noch im selben Monat nach Veröffentlichung der BdSt-Kritik gab die Stadtverwaltung bekannt, für 2025 auf die erneute Aufstellung der „Grünen Zimmer“ zu verzichten. Die Steuerzahler sparen so mindestens 100.000 Euro pro Jahr.

Mainz (RP). Mit der Aufstellung der „Mobilens Grünen Zimmer“ wollte die rheinland-pfälzische Landeshauptstadt einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leisten. Die „Grünen Zimmer“ sind mobile Schattenspender, deren zentrales Element eine Grünwand mit Spalierdach ist. Die Wand ist auf einem Abrollcontainer montiert, der als Wassertank und als Sitzfläche dient. Ein solarbetriebenes Bewässerungssystem versorgt die Pflanzen automatisch, der Wassertank im Unterbau wird etwa einmal die Woche gefüllt, das Monitoring erfolgt per Fernüberwachung.

100.000
pro Jahr
gespart

Der Platzbedarf des „Mobilens Grünen Zimmers“ liegt bei fünf Meter mal 2,5 Meter. Mainz gönnte sich im Jahr 2022 erstmals ein „grünes Zimmer“ und erhöhte im Jahr 2024 deren Anzahl auf drei.

Allein die fünfmonatige Standzeit der drei „Grünen Zimmer“ ließ sich Mainz im Jahr 2024 rund 100.000 Euro kosten. Dies beinhaltete die Anzucht der Pflanzen im Vorjahr, um eine geschlossene Pergolenbegrünung zu erhalten, den An- und Abtransport sowie das Aufstellen der Container, die Pflege und Unterhaltung der Pflanzen inklusive des Austauschs ausgefallener Pflanzen oder Schäden durch Verlust und Vandalismus, die Kontrolle und Wartung des Bewässerungs-

systems sowie die Versicherung gegen Vandalismus.

Schon im Oktober 2024 hatte der BdSt in seinem Schwarzbuch den fragwürdigen Umweltnutzen, die hohen Kosten und selbst die Platzierung der „Grünen Zimmer“ kritisiert. Der Verschwendungsfall fand großes Medieninteresse auch außerhalb von Mainz. Dann ging es schnell – noch im selben Monat gab die Mainzer Stadt verwaltung bekannt, im kommenden Jahr auf eine erneute Aufstellung der „Grünen Zimmer“ zu verzichten.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die Mainzer Steuerzahler kann es freuen, dass die teure Klima-PR beendet wurde. Immerhin spart das der Stadtkasse – abhängig von der angenommenen Standzeit – locker 100.000 bis 200.000 Euro pro Jahr. Eine Stadt, die wirklich etwas für den Klimaschutz tun will, sollte besser auf mehr dauerhaftes Stadtgrün setzen.



René Quante

r.quante@bdst-rlp.de

Teure Spenden-Plattform wird eingestellt

In zehn Jahren hat die Spenden-Plattform „wir-bewegen.sh“ mehr als 1,2 Mio. Euro gekostet, um rund 2,2 Mio. Euro an Spenden einzusammeln. Zum Jahresende 2025 wird nun das teure Spendenportal eingestellt.

Kiel (SH). Eigentlich war die Idee gut: Um gemeinnützige Initiativen und Spender im Internet zusammenzubringen, hat

die Landesregierung von Schleswig-Holstein die landeseigene Investitionsbank mit dem Betrieb einer Spendenplattform beauftragt. Damit sollte die Sicherheit und Seriosität beim „Crowdfunding“ garantiert werden. Doch das Portal konnte die hohen Erwartungen nie erfüllen: In zehn Jahren konnten gerade mal 2,2 Mio. Euro für rund 700 geförderte Projekte eingesammelt



Quelle: Investitionsbank Schleswig-Holstein

Die Spendenplattform konnte nie die in sie gesetzten Hoffnungen erfüllen. Darum ist es gut, dass jetzt Schluss gemacht wird.

werden, die Kosten dafür betragen aber beachtliche 1,215 Mio. Euro. Somit haben die Steuerzahler jeden Spenden-Euro mit 50 Cent subventioniert. Deshalb wurde jetzt beschlossen, die Spendenplattform zum Jahresende 2025 abzuschalten. Inzwischen gibt es im Land parallele Angebote des Sparkassenverbands und der Genossenschaftsbanken.

Wir hatten bereits im Schwarzbuch 2017/18 auf die hohen Kosten für das Portal hingewiesen. Damals, in seiner Anfangs-

zeit, kostete das Spendenportal sogar noch mehr, als es an Spenden eingebracht hatte.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die eigentlich gute Idee konnte nie die Breitenwirkung erzeugen, die man sich erhofft hatte. Darum ist der Schlussstrich konsequent.



Rainer Kersten

schleswig-holstein@steuerzahler.de

Bad Münder verzichtet auf fragwürdiges Digitalprojekt

In mehreren Ortsteilen von Bad Münder beabsichtigte die Stadtpolitik, mithilfe von Fördergeldern digitale Info-Stelen errichten zu lassen. Wegen hoher Kosten und einem überschaubaren Nutzen hatte sich der Bürgermeister schon früh gegen die Stelen ausgesprochen. Nachdem auch der Bund der Steuerzahler das Vorhaben kritisierte, wurde das mindestens 240.000 Euro teure Projekt abgeblasen.

Bad Münder (NI). Im Jahr 2021 wurde der Landkreis Hameln-Pyrmont vom Bund zur „Modellgemeinde Smart Cities“ berufen. Damit verbunden war die Zusage des Bundes, bis zu 17,5 Mio. Euro für die Umsetzung innovativer Digitalprojekte im Landkreis bereitzustellen. Um die Mittel vollständig abrufen zu können, setzte der Landkreis auf die Projektideen seiner Mitgliedsgemeinden. Für diese ist die Teilnahme am „Smart Cities“-Programm reizvoll, denn für die geförderten Projekte müssen die Kommunen gerade einmal zehn Prozent der Kosten selbst bezahlen. So machte sich auch die Stadt Bad Münder auf den Weg, eine Maßnahme zu erarbeiten, die sie dem Landkreis

für das „Smart Cities“-Programm vorlegen konnte.

Als Projekt wählte die Stadt drei digitale Info-Stelen, die in Bad Münder sowie den Ortschaften Bakede und Eimbeckhausen aufgestellt werden sollten. Im Grunde genommen handelte es sich bei den interaktiven Stelen um Bildschirme mit Touchscreen-Funktion. Die Stelen sollten eine vom Landkreis entwickelte Handy-App spiegeln, die über lokale Themen und Veranstaltungen oder touristische Angebote in

ALTERNATIVE INVESTITION

240.000 Euro reichen locker aus, um 20 Schulklassen mit modernen Tablets auszustatten.



Drei solcher Info-Stelen wollte die Stadt Bad Münder anschaffen, um darauf Informationen anzubieten, die jeder auch bequem mit dem eigenen Smartphone abrufen kann. Am Ende wogen die Argumente gegen die 240.000 Euro teuren Stelen so schwer, dass sich die Politik von dem Vorhaben verabschiedete.



Foto: Jan Vermöhlen

der Stadt und im Landkreis informiert. Für die Anschaffung und den Betrieb der Stelen während des fünfjährigen Förderzeitraums wurden Kosten von ca. 240.000 Euro kalkuliert. Nach Ablauf des Förderzeitraums hätte die Stadt Bad Münder die jährlich wiederkehrenden Betriebskosten von 19.000 Euro selbst stemmen müssen.

Zu viel Geld für zu wenig Nutzen – befand Bad Münders Bürgermeister schon früh und warb bei der Stadtpolitik darum, von der geplanten Anschaffung der Info-Stelen abzurücken. Zunächst konnte er sich damit jedoch nicht durchsetzen.

Der Bund der Steuerzahler nahm dies zum Anlass, ebenfalls öffentlich gegen die Info-Säulen Stellung zu beziehen: In den Säulen sei kein Mehrwert zu erkennen, der die hohen Ausgaben rechtfertigen könne und der Kreis potenzieller Nutzer sei zu klein. Profitieren könnten allenfalls Personen, die weder über ein Smartphone noch einen PC verfügten. Und bei denen stelle sich die Frage, ob und wie häufig diese tatsächlich den Fußweg zu den Stelen auf sich nehmen würden, um die angebotenen Informationen abzurufen – zumal sie diese bei Bedarf ebenso gut durch Aushänge, die Tageszeitung, das Radio oder Gespräche mit Familie, Freunden und Nachbarn erlangen könnten.

Die vorgebrachten Argumente scheinen gewirkt zu haben. Im März 2025 kippte der städtische Verwaltungsausschuss das Info-

säulen-Projekt auf Vorschlag des Bürgermeisters. Weil es dem Landkreis Hameln-Pyrmont im April 2025 zudem gelang, beim Bund eine Verlängerung der Laufzeit des „Smart-City“-Modellprojekts zu erreichen, bleibt der Stadt Bad Münder nun sogar noch Zeit, ein nützlicheres Projekt als die Info-Stelen einzureichen.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die Bereitschaft zur Anschaffung der teuren Stelen war allein auf die hohe Förderung zurückzuführen. Üppige Förderzusagen drängen die Frage nach dem tatsächlichen Bedarf regelmäßig in den Hintergrund, zu groß ist die Angst vor Ort, ein Geldgeschenk zu verpassen. Dabei vergessen Politiker schnell, dass es sich auch bei Fördergeldern um Steuergelder handelt, die Bürger und Betriebe mühsam erwirtschaften müssen. Umso lobenswerter, dass sich die Stadtpolitik Bad Münders am Ende doch noch gegen die Stelen entschieden hat.



Jan Vermöhlen
vermoehlen@steuerzahler-nub.de

Bei „GOMEVO“ ging das Licht aus

Nach andauernder Kritik stellt das Land Mecklenburg-Vorpommern endlich die umstrittene Handelsplattform „GOMEVO“ ein. Der Onlineshop sollte Händlerinnen und Händler aus der Region während der Pandemie bei der Vermarktung ihrer Produkte unterstützen.

Schwerin (MV). In der Ausgabe 2022/23 stand eine vom Land Mecklenburg-Vorpommern gegründete Online-Handelsplattform zum ersten Mal im Schwarzbuch. Dieses Portal hatte man in der Coronapandemie für rund eine Mio. Euro eingerichtet. Dort konnten sich lokale Unternehmen mit ihren Produkten präsentieren, als während der Einschränkungen durch die Lockdowns die Geschäfte und Lokale geschlossen waren. MV als „Shopping-Marke“ und der Innenminister als der „Jeff Bezos von MV“?

Das Unterfangen ging schief. Nur 20 Shops waren damals angemeldet. Im Jahr 2022 wurde auf der Plattform ein Umsatz von insgesamt 1.714,48 Euro erwirtschaftet. Doch das hielt die Landesregierung nicht davon ab, das Produkt „weiterzuentwickeln“ und weiteres Steuergeld in die Idee zu versenken. Aus dem „Marktplatz MV“ wurde „GOMEVO“ (Go, Mecklenburg-

Vorpommern). Das war – wen wundert es – trotz weiterer Zuschüsse genauso wenig erfolgreich.

Immer wieder hatte der BdSt MV diesen staatlich finanzierten Wirtschaftsflop kritisiert und eine Beendigung des Projekts gefordert. Unterstützt wurde diese Forderung zuletzt durch die TV-Sendung „Mario Barth deckt auf!“. Kurz nach den Recherchen der Redaktion – auch der BdSt MV kam in der Sendung zu Wort – verkündete der zuständige Innenminister das endgültige Aus für die Plattform. Insgesamt hat sie rund 1,5 Mio. Euro Steuergeld verschlungen. Im Frühjahr 2025 wurde „GOMEVO“ endlich eingestellt. Gut so.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Das ganze Projekt „Online-Handelsplattform“ ist mit Ansage krachend gescheitert. Auch wenn das Anliegen, die Unterstützung von kleinen und mittelständischen Unternehmen in der Pandemie, dem Grunde nach vielleicht eine gute Sache war: Gut gemeint ist eben nicht immer gut gemacht.



Michaela Skott
presse@steuerzahler-mv.de

Quelle: Website GOMEVO.de

Bye-Bye GOMEVO

Seit dem 01.01.2025 sind wir nicht mehr aktiv.
Wir danken allen, die Teil der Reise waren. Besucht
die wunderschönen Städte von MV doch gerne
physisch und unterstützt die Händlerinnen vor Ort.



Impressum

Bye, bye GOMEVO! Nach anhaltender Kritik zog der Innenminister die Reißleine und stoppte das Projekt.

Karlsruhe bestätigt Fairp(l)ay im Profifußball

Karlsruhe hat das Spiel entschieden – auch im Sinne des Bundes der Steuerzahler, der seit Jahren bei den Polizeikosten zur Sicherung von Fußball-Hochrisikospiele für einen fairen Kompromiss zwischen Profiklubs und Steuerzahlern streitet. Jetzt liegt der Ball bei Politik und Vereinen.

Bund/Bremen. Nach einem Jahrzehnt juristischer Scharmützel hat das Bundesverfassungsgericht Anfang 2025 für Klarheit gesorgt: Die Beteiligung der Profi-Fußballklubs an den erhöhten Polizeikosten zur Sicherung von sogenannten Hochrisikospiele (z.B. Derbys) ist mit dem Grundgesetz vereinbar und rechtens!

Hintergrund des langen Rechtsstreits ist eine Initiative des Landes Bremen, das 2015 dem Ligaverband Deutsche Fußball Liga (DFL) erstmals Gebühren für einen Polizeieinsatz beim Bundesligaderby zwischen Werder Bremen und dem Hamburger SV in Rechnung stellte. Weitere Kostenbescheide folgten. Bremen wollte dabei nicht einmal die kompletten Kosten der Polizeieinsätze ersetzt haben, sondern nur die Mehrkosten

für diejenigen Spiele, bei denen zusätzliche Polizeikräfte erforderlich waren. Bei unproblematischen Partien sind in Bremen rund 250 Polizeikräfte im Einsatz, bei Hochrisikospiele bis zu 1.000 Polizisten – der Mehraufwand beläuft sich teils auf mehr als 400.000 Euro pro Spiel! Bundesweit betrachtet, sind bei mehr als 600 Partien pro Saison in den beiden Top-Ligen rund 50 Spiele sogenannte Rot- bzw. Hochrisikospiele. Die Polizei-Mehrkosten zur Sicherung dieser Spiele belaufen sich damit bundesweit auf geschätzt 20 bis 30 Mio. Euro pro Saison!

Deshalb plädiert der BdSt seit Jahren bei Hochrisikospiele im Profifußball für eine Fondslösung. In den Fonds könnte die DFL als Organisatorin und Vermarkterin des deutschen Profifußballs zusammen mit den 36 Bundesliga-Klubs einzahlen. Dafür setzte sich der Steuerzahlerbund auch im Frühjahr 2024 vor dem Bundesverfassungsgericht ein. Das Ansinnen des BdSt war dabei stets, für einen fairen Ausgleich zwischen den Klubs und der Allgemeinheit zu sorgen. Immerhin ist der Profifußball ein Milliarden-

Foto: Sebastian Panknin



Die Richter am Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe haben das Bremer Gebührenmodell für rechtens und verfassungskonform erklärt: Der Staat darf seine Mehrkosten zur Absicherung von Hochrisikospiele im Profifußball den Vereinen in Rechnung stellen.

geschäft und die Vereine profitieren bei ihren risikobehafteten Spielen von der erhöhten Polizeipräsenz. Dementsprechend sollten die Mehrkosten auch auf mehrere Schultern verteilt und nicht nur einseitig Steuerzahler und öffentliche Haushalte belastet werden.

Trotz des Karlsruher Urteils haben Bund und Länder bislang keine offiziell abgestimmte Position gefunden; im Hintergrund werden jedoch Gespräche geführt. „Zu diesem Thema ist der gemeinsame Austausch noch nicht abgeschlossen. Es ist davon auszugehen, dass sich auch die Herbstkonferenz im Dezember noch damit beschäftigen wird“, teilt uns das Bremer Innenressort, das 2025 den Vorsitz der Innenministerkonferenz innehat, im Sommer auf BdSt-Nachfrage mit.

Ganz wichtig zu wissen ist: Amateurspiele, Volksfeste, Kirchentage oder Konzerte sind nicht vom Karlsruher Urteil betroffen, sondern allein Hochrisikospiele im Profifußball. Denn die dem Urteil zugrunde liegende Bremische Gebührenregelung ist hinreichend bestimmt, da sie ausschließlich bei Veranstaltungen mit kommerziellem Charakter greift, an denen voraussichtlich „mehr als 5.000 Personen zeitgleich teilnehmen“ und ein zusätzlicher Einsatz von Polizeikräften „wegen erfahrungsgemäß zu erwartender Gewalthandlungen“ erforderlich wird.

ALTERNATIVE INVESTITION

30 Mio. Euro: Das reicht, um jedes Jahr in Deutschland mindestens 60 Schulsportplätze mit Kunstrasen auszustatten.



DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

DFL, Profiklubs und Politik müssen einen konstruktiven Dialog pflegen! Wünschenswert wäre ein freiwilliger, gemeinsamer und bundesweiter Fonds, in den die Profi-Ligen einzahlen und aus dem der Mehraufwand der Polizeien des Bundes und der Länder erstattet wird. Diese Fondslösung vermeidet nicht nur einen gebührenrechtlichen Flickenteppich und Wettbewerbsverzerungen zwischen den Klubs, sondern wäre auch weniger aufwendig für die Bezahlung als eine über die unterschiedlichen Gebührenordnungen der Länder und des Bundes.



Sebastian Panknin
s.panknin@steuerzahler.de

Kritik wirkt nachhaltig: Verzicht auf Turmbau

Im Schwarzbuch 2024/25 wurde im Kapitel „Verschwendung droht“ über den geplanten Bau eines Aussichtsturms in Bad Wurzach berichtet. Der Bund der Steuerzahler forderte damals, den Turmbau nochmals zu überdenken. Schließlich wurde das Projekt in einem Bürgerentscheid im Februar 2025 mit deutlicher Mehrheit abgelehnt.

Bad Wurzach (BW). Der Gemeinderat der Stadt Bad Wurzach fasste 2020 einen Planungsbeschluss für den Bau eines Na-

turerlebnis- und Beobachtungsturms in einem Hochmoor, dem Wurzacher Ried. Anfänglich wurden die Kosten für das Projekt auf 1,868 Mio. Euro geschätzt, das Land Baden-Württemberg hatte im Sommer 2021 eine Förderung von 888.000 Euro zugesagt. Doch danach erhöhten sich die zu erwartenden Projektkosten deutlich. Im Mai 2023 belief sich die Kostenschätzung schon auf 2,723 Mio. Euro. Dies hätte für die Stadt einen deutlich höheren Eigenanteil mit sich gebracht, denn die im Jahr 2021 zugesagte



Foto: Daniel Bilanuk

Es bleibt bei Natur pur: Aussichtsturm im Wurzacher Ried wird nicht gebaut.

Landesförderung war gedeckelt. Infolgedessen entschied der Gemeinderat, den ursprünglichen Förderantrag zurückzuziehen und im September 2023 einen neuen Antrag zu stellen, für den die Projektkosten nun mit 3,953 Mio. Euro beziffert wurden. Im April 2024 kam dann die Nachricht, dass das Land jetzt 2,476 Mio. Euro aus dem Tourismusförderprogramm bewilligt hatte. Schon einige Zeit zuvor hatte es bereits von der Stadt Bad Wurzach Flächen für 816.000 Euro im Hinblick auf die Realisierung des Projekts erworben. Der Eigenanteil der Kommune hätte somit „nur“ noch rund 660.000 Euro betragen.

Im Mai 2024 sprach sich der Bad Wurzacher Gemeinderat mit deutlicher Mehrheit für den Turmbau aus. Der Bund der Steuerzahler warnte in seinem im Oktober des vergangenen Jahres erschienenen Schwarzbuch 2024/25 vor einer drohenden Verschwendug bei diesem Projekt. Über diese Veröffentlichung berichtete auch die lokale Presse ausführlich. Da eine örtliche Bürgerinitiative, die sich gegen den

Turmbau aussprach, für ein Bürgerbegehrten rund 4.000 Unterschriften sammelte, kam es im Februar 2025 bei einem Bürgerentscheid „zum Schwur“. Das Ergebnis dieser Abstimmung war eindeutig: 68 Prozent der Stimmen sprachen sich gegen den Aussichtsturm aus.

Der BdSt begrüßt, dass die Bad Wurzacher Bürger dem Projekt die Zustimmung verweigert haben. Davon unabhängig sollte die fragwürdige Förderpolitik des Landes, die zu Mitnahmeeffekten bei den Kommunen führt, unbedingt überdacht werden.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Erfreulicherweise konnten rund vier Mio. Euro durch den Verzicht auf den Turmbau im Wurzacher Ried eingespart werden. Die Kritik im vergangenen Schwarzbuch hat offenbar gewirkt.



Michael Beyer
haushalt@steuerzahler-bw.de

Landesbetrieb darf seinen Namen behalten

Der „Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein“ darf weiterhin so heißen. Pläne, den Begriff „Straßenbau“ zu streichen, sind vom Tisch. Damit wird unsere Forderung aus dem Schwarzbuch 2023/24 erfüllt – und die Steuerzahler sparen mindestens 210.000 Euro.

Kiel (SH). Das Wort „Straßenbau“ ist für einige Verkehrspolitiker ein Schimpfwort. Darum hatten sich CDU und Grüne in Schleswig-Holstein in ihrem Koalitionsvertrag darauf geeinigt, dieses Wort aus der Behördenbezeichnung des Landesbetriebs

Foto: Rainer Kersten



Auch dieses Schild muss nicht ausgetauscht werden. Es bleibt beim alten Namen.

ALTERNATIVE INVESTITION

Für 210.000 Euro können vier Straßenwärter ein Jahr lang Radwege und Straßen pflegen.



Straßenbau und Verkehr zu streichen. An den Aufgaben sollte sich damit allerdings nichts ändern. Die Umbenennung hätte mindestens 210.000 Euro für neue Schilder und Briefbögen gekostet. Darum hatte der Bund der Steuerzahler im Schwarzbuch 2023/24 gefordert, auf diesen teuren Unsinn zu verzichten. Nach Abschluss eines „Struktur- und Strategieprozesses“ für den Betrieb hat die Landesregierung jetzt beschlossen, an der bisherigen Behördenbezeichnung festzuhalten.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Ein langer Umweg für den Sieg der Vernunft.



Rainer Kersten
schleswig-holstein@steuerzahler.de

Spannende Neuigkeiten rund um das Thema Steuergeldverschwendungen finden Sie auch in unserem Newsletter



Inhalt

Schwerpunkt

6 Im Fokus:

Die teuren Schatten öffentlicher Investitionen: Steuergeldverschwendungen durch die unbeachtete Folgekostenfalle



Investitionsfolgekosten

23 Baumwipfelpfad verschlingt Millionenbetrag

Bad Iburg (Niedersachsen)

24 Westerwälder Grillhütte verbrät fast eine Mio. Euro

Elz (Hessen)

26 Kunsthausepleite nach nur dreieinhalb Jahren

Göttingen (Niedersachsen)

27 Deutsches Hafenmuseum: Wird es ein Milliardengrab?

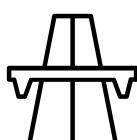
Hamburg

29 Wenn fehlender Klärschlamm teuer wird

Koblenz (Rheinland-Pfalz)

30 Denkmalschutzdesaster in Hildesheim

Hildesheim (Niedersachsen)



Brücken, Straßen & Verkehr

32 Eine Brücke ohne Anschluss

Radeburg (Sachsen)

34 Neue Verkehrsinsel schikaniert Radfahrer Fuldabrück (Hessen)

36 Viel Geld für Planungen rund um einen Tunnel

Stuttgart (Baden-Württemberg)

37 62 Mio. Euro für temporäre Ausweichtrasse

Fehmarn (Schleswig-Holstein)

39 Repräsentatives Zählspiel statt Vernunft Dresden (Sachsen)

40 Wieder Fahrradboxen für Berlin

Berlin

41 Buswendeschleife mit Hindernis Ochsenfurt (Bayern)

43 Hybrid-Fähre liegt seit über einem Jahr am Kai Lübeck-Travemünde (SH)

44 Neues Parkhaus beschert den Fuldaer Steuerzahldern keine rosigen Zeiten Fulda (Hessen)

45 Zwölf Jahre Planung für weniger als sechs Kilometer LK Cloppenburg (Niedersachsen)

47 Kreisverkehr für Phantom-Hotel Ueckermünde (Mecklenburg-Vorpommern)

48 Nach weniger als einem Jahr ist die Fahrradstraße schon wieder Geschichte

Baden-Baden (Baden-Württemberg)

Teure Diener



- 50** Bundestagsbüros: Aus 3 mach 4
Bund

- 52** Teure Bleibe für
Ministerialbeamte
Magdeburg (Sachsen-Anhalt)

- 55** Im Auftrag Hessens, auf
Kosten der Steuerzahler
Hessen

- 57** Von wegen Digitalisierung:
Im Bundestag fährt man weiter
zweigleisig
Bund

- 59** Verzögerte Einführung der elektroni-
schen Akte kostet Millionen
Sachsen-Anhalt

- 61** Aus eins mach zwei
Nordrhein-Westfalen

Richtig skurril!



- 62** Teure Holzhütte als Zukunft
des Wohnens?
Frankfurt (Hessen)

- 64** Das babylonische
Hauptstadtportal
Berlin

- 66** Altes Stellwerk rund
um die Uhr bewacht
Calw (Baden-Württemberg)

- 67** Peinlicher Technikfehler
in Bremer Justizbehörde
Bremen

- 68** Alles für den Dackel!
Kassel (Hessen)

- 70** Über 40.000 Euro für
vier Fledermäuse
Kirchberg an der Murr
(Baden-Württemberg)

- 71** Konsumkritik für
Fortgeschrittene
Bund

- 73** Mit Sicherheit übertrieben
Bonn (Nordrhein-Westfalen)

- 74** 15.000 Euro für ein Grünpflan-
zen-Projekt ohne Besucher
Stuttgart (Baden-Württemberg)

- 76** Polizeikontrollquittungen
für 6.500 Euro pro Stück
Bremen

- 78** Ungenutzter
„Rotlicht-Container“
Trier (Rheinland-Pfalz)

- 79** Zwei Ampeln 20 Meter
nebeneinander
Rheda-Wiedenbrück
(Nordrhein-Westfalen)

- 81** Finanzausgleichsmittel
für Privatwald
Sachsenwald
(Schleswig-Holstein)

- 82** Kassel verschaukelt
Stadtparkbesucher
Kassel (Hessen)

Teure Annehmlichkeiten

- 84** Plastik-Sitzmöbel für mehr als 200.000 Euro Eschwege (Hessen)

- 86** Kostspielige Erleuchtung in Delmenhorst
Delmenhorst (Niedersachsen)

- 88** Designerstühle für Regensburg
Regensburg (Bayern)

- 90** Goslarer Geisterbus verbrennt 577.000 Euro
Goslar (Niedersachsen)

- 91** Galadinner beim Sternekoch
Saarland

- 92** Prestigebau für edles Federvieh
Hamburg

Kostenexplosion

- 94** In Stuttgart droht die Oper 21
Stuttgart (Baden-Württemberg)

- 97** Hohe Kosten beim Friedrichsforum in Bayreuth
Bayreuth (Bayern)

- 98** Maximalpreis-Klausel ohne Wirkung Hamburg

- 100** Nettetal favorisiert „Nice-to-have“
Nettetal (Nordrhein-Westfalen)

- 101** Kostspielige Sanierung des Wiesauer Bahnhofs
Wiesau (Bayern)

- 102** Geplante Hesse-Bahn immer teurer und später
Calw (Baden-Württemberg)



Teure Fehler

- 104** Ein Aufzug für Aschaffenburg
Aschaffenburg (Bayern)

- 106** Steuergeldverschwendungen schwarz auf weiß
Bochum (Nordrhein-Westfalen)

- 107** Pfungstädter Sauna geht endgültig baden
Pfungstadt (Hessen)

- 109** Ein Interim fürs Interim
Mettmann (Nordrhein-Westfalen)

- 110** Diesen Streifen kann man streichen Hamburg

- 112** Steuerzahler zahlt für Pleite eines Privatzoos
Eschede (Niedersachsen)

- 114** Außer Spesen nix gewesen
Selm (Nordrhein-Westfalen)

- 115** Klein, teuer, nutzlos: Sportplatz ohne Spielbetrieb Hamburg

- 117** Geplante Millioneneinsparungen jahrelang nicht realisiert
Leipzig
(Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)

- 119** Teures Abstellgleis
Siegburg (Nordrhein-Westfalen)

Teure Imagepflege



- 120** Teurer Weg zum U-Bahn-Infocenter München (Bayern)
- 122** Kupferpalast für Millionen – und die Stromgebühren steigen Hamburg
- 124** Webseiten-Wildwuchs im Wirtschaftsministerium Bund
- 125** Saarländisches „Tiny House“ kaum genutzt Saarland
- 127** Wandkalender für die Zeitenwende Bund
- 128** Berlin-Schal zum Frühlingsanfang Berlin
- 129** Teure Willkommenskultur Kiel (Schleswig-Holstein)
- 130** Torffrei, aber teuer: Mehr Geld fürs Moor Bund
- 132** Werbung statt Infrastrukturausbau Stuttgart (Baden-Württemberg)
- 133** 116.664 Matschhosen: Teure Kampagne für Kitas Schwerin (Mecklenburg-Vorpommern)
- 135** Zeitlich befristeter Mini-Spielplatz kostet 35.000 Euro Hamburg

Staatliche Wirtschaftsflops



- 136** Kletterturm: Hoch hinaus mit Defiziten Isenbüttel (Niedersachsen)
- 139** Für Northvolt-Insolvenz mit Steuergeld gebürgt Bund / Schleswig-Holstein
- 140** (Un-)Smarter Coworking-Space Minheim (Rheinland-Pfalz)
- 142** Maskenkäufe: Wie wir noch Geld retten können! Bund



Verschwendungen droht

- 144** Eine Pyramide auf die Pyramide Monheim am Rhein (Nordrhein-Westfalen)
- 146** Bei Parkerweiterung droht Verlustgeschäft Baden-Württemberg
- 148** Teure Pause: 636.000 Euro-Rastplatz nur selten geöffnet Einhausen (Hessen)
- 149** Teurer Wohlfühltunnel Münster (Nordrhein-Westfalen)
- 151** Justizvollzugsanstalt wird zum Millionengrab Zwickau (Thüringen/Sachsen)

152 Vorsicht mit der Abrissbirne
Remscheid (Nordrhein-Westfalen)

153 Teures Fahrradparkhaus –
geringer Nutzen Schwerin
(Mecklenburg-Vorpommern)

155 Frankenwaldbrücken –
ein teures Prestigeprojekt?
Hof (Bayern)

157 Unwirtschaftliche Solaranlage
auf Landtagsdach?
Baden-Württemberg

158 Opern-Geschenk mit Risiko
Hamburg

Nachlese



160 Monheim: Noch einmal
30 Mio. Euro mehr
Monheim am Rhein
(Nordrhein-Westfalen)

162 Vom Dauer-Sonderurlaub
direkt in die Pension
Rheinland-Pfalz

163 Phantom-Pendlerparkplatz
bleibt autofrei
Borken
(Nordrhein-Westfalen)

165 Teure Freistellungen
auf Staatskosten
Berlin

166 Alte Schwimmhalle wird
zur Bauruine
Weißenfels (Sachsen-Anhalt)

168 Fass ohne Boden: Sanierung
des Augsburger Staatstheaters
Augsburg (Bayern)

171 Tusch! Beethovenhalle
wird eröffnet
Bonn (Nordrhein-Westfalen)

172 Weitere Verzögerungen und Ver-
teuerungen auf der Krötenstrecke
Köthen/Hinsdorf (Sachsen-Anhalt)



Erfolge

174 Ade, Grüne Zimmer
Mainz (Rheinland-Pfalz)

176 Teure Spenden-Plattform
wird eingestellt
Kiel (Schleswig-Holstein)

177 Bad Münder verzichtet auf
fragwürdiges Digitalprojekt
Bad Münder (Niedersachsen)

179 Bei „GOMEVO“ ging das Licht aus
Schwerin
(Mecklenburg-Vorpommern)

180 Karlsruhe bestätigt Fairp(l)ay
im Profifußball
Bund/Bremen

181 Kritik wirkt nachhaltig:
Verzicht auf Turmbau
Bad Wurzach (Baden-Württemberg)

183 Landesbetrieb darf seinen
Namen behalten
Kiel (Schleswig-Holstein)

Ihre Ansprechpartner vor Ort

Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.
Reinhardtstraße 52 · 10117 Berlin
Tel.: 030/2593960 · Fax: 030/25939625
Dr. Anna Hierlwimmer:
a.hierlwimmer@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.: 089/1260 080 · Fax: 089/1260 0827
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
Charlottenstraße 109 · 14467 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 Mummenhoff:
mummenhoff@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
Postanschrift:
Postfach 101926, 20013 Hamburg
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

Leitung:
Dr. Anna Hierlwimmer

Lektorat:
Anja Poerschke (textimkontext.de)

Layout:
Joachim Holz, Annika Hetzel, Katrin Pfeil
www.diegestalten.com

Konzept: giftGRÜN GmbH

Icons: The Noun Project

GESAMTHERSTELLUNG

Dierichs Druck Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

STAND

1. Auflage, September 2025

Anmerkung:
In diesem Text wird das generische
Maskulinum allein zum Zweck der
besseren Lesbarkeit verwendet.

Das 53. Schwarzbuch des Bundes
der Steuerzahler basiert u.a. auf einer
von den Landesverbänden des BdSt
erstellten Materialsammlung.

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:

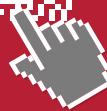
Bund der Steuerzahler Deutschland e. V.
Reinhardtstraße 52
10117 Berlin

info@steuerzahler.de

Rufen Sie uns auch gerne an unter 030/25 93 96 – 0

Unterstützen Sie uns mit Ihrer Spende.

Gemeinsam können wir viel bewegen
und die Verschwendungen von Steuergeld
verhindern!



Willkommen in der BdSt-Gemeinschaft. Wir danken für Ihre
Spende mit diesem Überweisungsträger oder online unter
www.schwarzbuch.de



| | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 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 78 12 03 00 01 00 53 75 01 7 | | | | | | | | | | | | | |
| BIC des Kreditinstituts/Zahlungsdienstleisters (8 oder 11 Stellen) BYLADEM1001 | | | | | | | | | | | | | |
| Kunden-Referenznummer - Verwendungszweck, ggf. Name und Anschrift des Zahlers noch Verwendungszweck (insgesamt max. 2 Zeilen à 27 Stellen, bei maschineller Beschriftung max. 2 Zeilen à 35 Stellen) | | | | | | | | | | | | | |
| Angaben zum Kontoinhaber/Zahler: Name, Vorname/Firma, Ort (max. 27 Stellen, keine Straßen- oder Postfachangaben) | | | | | | | | | | | | | |
| IBAN DE | | | | | | | | | | | | | |
| Unterschrift(en) | | | | | | | | | | | | | |
| Datum | | | | | | | | | | | | | |
| 08 | | | | | | | | | | | | | |

www.schwarzbuch.de

BdSt