

den, forderte der Bund der Steuerzahler eine umfassende Aufarbeitung der Hintergründe und regte auch eine Prüfung durch das Niedersächsische Innenministerium an. Das Ministerium folgte der BdSt-Empfehlung und bat den Landkreis im April 2019 um Stellungnahme in der Angelegenheit. Zusätzlich nahm das Rechnungsprüfungsamt des Landkreises die Vorgänge rund um die Arena genauer unter die Lupe.

Die Liste der dabei aufgedeckten Versäumnisse ist lang: Mangelnde Fachkompetenz der Projektleitung, verbunden mit zu wenig Personal und selbstauferlegtem Zeitdruck, schlechte Kommunikation und Intransparenz hatten zu dem Arena-Chaos geführt. Demnach fehlte schon von Anfang an eine Präzisierung des gewünschten Leistungsumfangs sowie der technischen Anforderungen an die Arena, weshalb die Planungsunterlagen lückenhaft waren. Fehlerhafte Ausschreibungen sowie ein Verzicht auf Vergleichsangebote taten ihr Übriges. Wer behauptet, der Landkreis habe einfach mal drauflosgebaut, dürfte nicht falsch lie-

gen. Nur ein kurioses Beispiel dafür: Bis heute gibt es kein belastbares Verkehrskonzept für die Arena. Dabei verfügt sie über nur rund 270 Parkplätze. Völlig unklar ist also, wie die bis zu 3.500 Arena-Besucher zu den Veranstaltungen an- und abreisen sollen. Am 30. August 2019 beschloss der Kreistag trotz Kostenexplosion am Bau der Arena festzuhalten. Vermutlich weil auch ein Arena-Ausstieg wegen Schadensersatzforderungen seitens der Bauunternehmen und des designierten Betreibers Kosten von über 10 Mio. Euro nach sich gezogen hätte.

#### DER BUND DER STEUERZAHLER FORDERT

Bei der Arena wurde eine Reihe häufiger Fehler beim öffentlichen Bauen begangen. Der Landkreis Lüneburg muss schnellstmöglich die nötigen strukturellen und personellen Konsequenzen aus dem Versagen auf der Arena-Baustelle ziehen.



Jan Vermöhlen  
Vermohlen@steuerzahler.de

## ELLA – das Millionengrab

**Ein umfangreiches und anspruchsvolles EDV-Großprojekt des Kultusministeriums Baden-Württemberg entwickelt sich zum finanziellen Desaster für die Steuerzahler.**

**Stuttgart.** Das Land plante, eine Bildungsplattform namens ELLA (Elektronische Lehr- und Lernassistenten) bereitzustellen. Das System sollten die Schüler und Lehrer für Basisdienstleistungen zur Kommunikation und für Kooperationen nutzen können. Angedacht waren eine sichere Cloud, ein Online-Office-Paket, eine E-Mail- und Kalenderfunktion und eine Videokonferenzfunktion. Außerdem sollten ein Lernmanagementsystem, das online Lerninhalte anbietet, und die Mediathek des Landesme-

dienzentrums integriert werden. Das Ganze sollte modular aufgebaut werden, um weitere Dienste einbinden zu können. Lehrkräfte sollten sich sowohl innerhalb ihrer Schule als auch landesweit mit Kollegen austauschen und Schüler innerhalb ihrer Schule kommunizieren und mit den Lehrkräften zusammenarbeiten können.

Das Kultusministerium beauftragte die Landesoberbehörde IT-Baden-Württemberg (BITBW) mit der Implementierung und dem Projektmanagement. Diese wiederum betraute den kommunalen Zweckverband Kommunale Informationsverarbeitung Baden-Franken (KIVBF bzw. seit dem 1. Juli 2018 ITEOS) mit der technischen Umsetzung. ITEOS ist eine Anstalt öffentlichen Rechts in

gemeinsamer Trägerschaft des Landes und der Kommunen in Baden-Württemberg. ITEOS seinerseits arbeitete bei der Realisierung mit weiteren technischen Dienstleistern zusammen. Dem Kultusministerium als Auftraggeber und Zahler des Projekts war das Ganze bis zum Jahr 2018 rund 8,7 Mio. Euro wert – und zwar für die Softwareentwicklung, Hardware und Basiseinrichtung. Der Startschuss für ELLA sollte im Februar 2018 fallen.

Die Betonung liegt allerdings auf „solle“. Kurz vor dem Start mit 100 Testschulen wurde das Projekt gestoppt. Zur Begründung teilt das Kultusministerium mit, dass wegen technischer Probleme eine stabile Nutzung während der Erprobungsphase nicht garantiert werden könne. Um die Gründe für die technischen Probleme zu erfahren, schaltete das Kultusministerium für 50.000 Euro einen Gutachter ein. In seiner Stellungnahme kam zusätzlich heraus, dass es für die Zusammenarbeit zwischen ITEOS und einem für die Umsetzung der Plattform zentralen Subunternehmen keine gültigen Verträge gab – oder zumindest keine Verträge, die ITEOS, wie vom Land gefordert, vorlegen konnte.

Das Land hatte also eine Software, die nicht in vollem Umfang funktionierte, zahlreiche Mängel hatte und die zudem von einem Unternehmen mitentwickelt wurde, mit dem keine gültigen Verträge bestanden. Die Folge war, dass BITBW im Oktober 2018 von dem sogenannten Letter of Intent (LoI) – eine Art Vorvertrag – mit ITEOS zurücktrat.

Allerdings gingen damit die finanziellen Streitigkeiten erst richtig los. Auch ITEOS seinerseits hatte nämlich den Letter of Intent aufgekündigt und machte eine aus diesem gegen das Land ausstehende Vergütung in Höhe von 20 Mio. Euro geltend. Die Landesregierung hält die Forderung der ITEOS für nicht berechtigt, da das Land noch vor der Kündigung von ITEOS wirksam vom Vertrag zurückgetreten sei, und fordert wiederum die Rückzahlung der bereits geleisteten 6,5 Mio. von ITEOS. Wie die Sache ausgeht, ist noch ungewiss, denn mittlerweile wurde der Rechnungshof eingeschaltet, der die ganze Angelegenheit nun prüft. Damit liegt der Vorgang auf Eis, denn ITEOS und das Land haben sich darauf verständigt, erst nach Vorliegen des Rechnungshofberichts eine einvernehmliche Lösung zu suchen. Es ist also durchaus möglich, dass man sich doch noch vor Gericht trifft.

Und die Schüler und Lehrer, die ELLA eigentlich hätten längst nutzen sollen? Die müssen sich voraussichtlich noch lange gedulden, denn das Projekt wird nun europaweit ausgeschrieben. Und dabei soll Gründlichkeit vor Schnelligkeit gehen, wie aus Ministeriumskreisen zu hören ist. Hätte man diesen Weg vorher beschritten, hätte man sich viel Geld und Ärger ersparen können.

#### DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Viel Geld für wenig Nutzen. Und Schüler und Lehrer warten weiter auf die Digitalisierung.



Michael Weiss  
presse-bw@steuerzahler.de

## ALTERNATIVE INVESTITION

Für mehr als 20 Mio. Euro  
könnte man locker



**400.000 Bücher oder  
andere Medien**

für eine Bücherei kaufen.

der Technik entsprechen und nach 40 Jahren ausgetauscht werden müssen. Hinzu kommen noch einige allgemeine Kostensteigerungen, sodass unterm Strich 9,9 Mio. Euro mehr aufzubringen sind. Die Innenaussstattung wird mit 6,8 Mio. Euro veranschlagt. Mehr als 9 Mio. Euro beträgt der Risikozuschlag.

So wird aus dem alten Schätzchen ein echter Schatz. Fertig werden soll er 2024.

### DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Wenn die Planungen verändert und erweitert werden, muss man sich über Baukostensteigerungen nicht wundern.



Bärbel Hildebrand  
hildebrand@steuerzahler-nrw.de

## Bei der Entwicklung eines neuen Schulverwaltungsprogramms sind die Kosten explodiert

**Wie Digitalisierung besser nicht betrieben wird, zeigt die Entwicklung einer Schulverwaltungssoftware in Baden-Württemberg. Dort hat man alle möglichen Fehler gemacht – und so kam, wie es kommen musste: Die Kosten sind explodiert.**

**Stuttgart.** Das Kultusministerium scheint derzeit kein glückliches Händchen zu haben, was die Digitalisierung der Schulen betrifft. Nachdem bereits die Elektronische Lehr- und Lernassistenz (ELLA) vorerst gescheitert ist, tut sich ein neues Millionengrab in der Schulverwaltung auf: das Amtliche Schulverwaltungsprogramm Baden-Württemberg (ASV-BW). Ziel war eine Software, die es ermöglichen sollte, die amtliche Schulstatistik elektronisch abzugeben, die Schüler- und Lehrerverwaltung zu organisieren und

Formulare, Listen und amtlich vorgegebene Zeugnisvorlagen bereitzustellen.

Bereits 2006 wurde das Projekt zur Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Informations- und Kommunikationstechnologie zwischen den Ländern Baden-Württemberg und Bayern vereinbart. Im darauffolgenden Jahr wurde der Projektvertrag unterschrieben. Die geplante Projektlaufzeit war 2007 bis 2008/2009 mit Option auf Verlängerung, und im Jahr 2008 wurden zur Finanzierung des Projekts 3,9 Mio. Euro bereitgestellt.

2008 begann dann schon das, was Softwareentwicklern Schweißperlen auf die Stirn und regelmäßig Kosten in die Höhe treibt: Die Anforderungen an die Software wurden durch das Land erweitert, z. B. sollte die Fremdsprachenabfolge im Land stärker berücksichtigt werden, 2009 folgte die nächste



Foto: Michael Weiss

Das Kultusministerium in Baden-Württemberg hat die Anforderungen an eine Schulverwaltungssoftware ständig verändert und erweitert. Das führte zu einer drastischen Kostensteigerung.

Erweiterung des Anforderungsprofils. Dazu gehörten Schülerdaten, die Optimierung der Programmoberflächen und die Anbindung an das zentrale Verwaltungsverfahren ASD-BW (Amtliche Schuldaten Baden-Württemberg).

2010 wurde als neuer Endtermin für das Vorhaben das Jahr 2011 bestimmt – aber nicht, ohne neue Anforderungen ins Pflichtenheft zu schreiben, wie z. B. eine erneute Anpassung der Programmoberfläche und zusätzliche Schnittstellen zu weiterer Software und Datenbanken. In jenem Jahr nun musste wegen der neuen Anforderungen die Finanzierung um weitere 4,7 Mio. Euro angehoben werden. Es wurde auch entschieden, eine stärker auf Baden-Württemberg ausgerichtete Version des Verwaltungsverfahrens zu ordern.

Als 2012 die Gemeinschaftsschule neu eingeführt wurde, hatte dies auch Auswirkungen auf die ASV. Die Programmierung der Oberstufenmodule für baden-württembergische Gymnasien und berufliche Schulen wurde 2013 durchgeführt. In jenem Jahre wurde die Projektfinanzierung erneut erweitert, diesmal um 3,8 Mio. Euro.

Ab 2015 konnten die Schulen ASV freiwillig nutzen. Der Erfolg war jedoch überschaubar. In einer Pilotgruppe nutzten gerade einmal 30 Schulen in Baden-Württemberg die Zwischenlösung SVP-BW. Erstmals abgegeben werden konnten Statistiken mit ASV-BW 2016. Diese Möglichkeiten nutzten 70 Schulen. Zum Vergleich: Laut amtlicher Statistik gab es in diesem Schuljahr rund 3.600 öffentliche allgemeinbildende Schulen im Land. Ein Jahr später wurde ASV-BW in 100 Schulen genutzt. Damit ASV-BW an allen Schulen genutzt werden konnte, wurden die Mittel erneut aufgestockt – jetzt um 6,1 Mio. Euro, eingepreist im Haushalt 2018.

2019 war es endlich soweit: Die amtliche Schulstatistik ist programmiert und wird seit Mai 2019 pilotiert. Läuft der Pilotversuch erfolgreich, soll ab Herbst der Echteinsatz für alle Schulen auf freiwilliger Basis erfolgen.

13 Jahre hat es gedauert, bis ASV-BW endlich einsatzfähig war – wenn auch nur auf freiwilliger Basis an mittlerweile rund 500 Schulen. Für die Steuerzahler besonders erschreckend: Die Kostensteigerung dieses Projekts erinnert an so manche Großbaustel-

le der öffentlichen Hand. Ursprünglich war von Kosten in Höhe von rund 4 Mio. Euro ausgegangen worden, schließlich haben sich die Kosten auf 18,5 Mio. Euro erhöht. Wenn man, wie der Rechnungshof, zusätzlich noch die Personalkosten für die Beteiligten an den Schulen, der Schulaufsicht und bei der IT Baden-Württemberg berücksichtigt, ergeben sich sogar Gesamtkosten in Höhe von rund 47 Mio. Euro – also fast eine Verzwölfachung des Kostenansatzes!

#### DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Änderungen am laufenden Projekt führen nicht nur bei Bauwerken zu steigenden Kosten – das gilt auch für die EDV.



Michael Weiss  
presse-bw@steuerzahler.de

## Jetzt nicht mehr geheim: BND-Zentrale deutlich teurer

**Der Bundesnachrichtendienst hat seinen Hauptsitz vom Bayerischen Pullach in die Bundeshauptstadt verlegt. Der Umzug verzögerte sich, da der Bau der neuen Zentrale im Herzen Berlins nicht wie geplant fertig wurde. Dieser wurde 2019 endlich eröffnet – und rund 50 Prozent teurer als geplant.**

**Bund.** Dass Geheimdienste nicht nur im Verborgenen agieren, zeigt der Neubau der BND-Zentrale in Berlin. In der Mitte der Bundeshauptstadt hat sich der Auslandsnachrichtendienst seinen neuen Dienstsitz aus 20.000 Tonnen Stahl und 135.000 Kubikmetern Beton errichten lassen. Damit ist die Geheimdienstzentrale das zweitgrößte Gebäude Berlins – nach dem Flughafen Tempelhof.

Schon während des Baus machte die neue BND-Zentrale von sich reden: Immer

**ALTERNATIVE INVESTITION**

Für 47 Mio. Euro hätten



**235.000 Tablets**

für die Digitalisierung in den Schulen zum Preis von je 200 Euro gekauft werden können.

wieder erschütterten Skandale das Neubauprojekt. So sind beispielsweise vertrauliche Bauunterlagen abhandengekommen, zudem entstand ein Millionenschaden, als Wasserhähne entwendet und infolgedessen Teile des Neubaus geflutet wurden.

Mehr als zwölf Jahre nach dem ersten Spatenstich und mit mehreren Jahren Bauverzögerung wurde der Neubau schließlich im Februar 2019 eröffnet. Noch steht die Endabrechnung aus. Doch bereits heute ist klar, dass die Baukosten gegenüber der ursprünglichen Planung erheblich gestiegen sind. 2006 hatte das zuständige „Vertrauensgremium“ des Bundestags die Baumaßnahme genehmigt; als Kostendeckel wurden 720 Mio. Euro für den Neubau festgelegt. Immer wieder musste das Gremium jedoch weiteres Geld genehmigen. Nach sechs Nachträgen lagen die Gesamt-

kosten für den Bau zuletzt bei 1,086 Mrd. Euro – das sind rund 50 Prozent mehr als ursprünglich geplant.

Zu den Kosten für den Neubau kommen weitere hinzu: für die Erstausrüstung des Gebäudes, den Umzug und weitere Dienstleistungen. So wurden zum Beispiel rund 8,6 Mio. Euro für die Bewachung der Baustelle während der Bauzeit ausgegeben. Der Erwerb des Baugrunds vom Land Berlin – eine gute Lage in Berlin-Mitte – hat rund 66,7 Mio. Euro gekostet. Die bisher absehbaren Gesamtkosten für die Verlagerung der BND-Zentrale nach Berlin einschließlich der geplanten Verkleinerung des Standorts Pullach belaufen sich nach aktuellen Schätzungen auf rund 1,57 Mrd. Euro.

Der Blick auf die Gründe für die Kostensteigerungen lässt typische Fehler erkennen, die allzu häufig beim öffentlichen Bauen gemacht werden. Der Architekt räumt in einem Interview ein, dass Umplanungen deshalb zu Kostensteigerungen geführt hätten, weil der BND teils in Pullach bleibt. Auch der Eigentümer des Gebäudes, die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, gibt auf Nachfrage des Bundes der Steuerzahler an, dass die Erweiterung des Bauprogramms im Zusammenhang mit einem Aus- und Fortbildungszentrum ein wesentlicher Grund für die Kostensteigerung gewesen sei. Als weitere Gründe nennt die Bundesanstalt Baukostensteigerungen, Insolvenzen und Kündigungen aufgrund von Minderleistung.



Nach Skandalen und 12 Jahren Bauzeit ist der Neubau der BND-Zentrale fertig – und rund 50 Prozent teurer als geplant.

Foto: Philipp Behm



Der Campus Hohenzollerndamm der Deutschen Rentenversicherung Bund wird Jahre später fertig als geplant und kostet 45 Mio. Euro mehr.

## Campus Hohenzollerndamm – später und teurer

**Für 241,5 Mio. Euro wollte die Deutsche Rentenversicherung Bund in Berlin einen Büroturm sanieren und ein neues Dienstgebäude errichten. Neben Bauverzögerungen von mehreren Jahren kam es auch zu Kostensteigerungen – um 45 Mio. Euro.**

**Berlin.** „In Berlin erwacht langsam der Campus Hohenzollerndamm“ – soll die Direktorin bei der Vertreterversammlung der Deutschen Rentenversicherung Bund (DRV Bund) im Dezember 2018 über die Bauprojekte der Versicherung in Berlin berichtet haben.

Der besagte Campus Hohenzollerndamm umfasst zwei der größten Baupro-

jekte der DRV Bund der vergangenen Jahre: die Sanierung eines Hochhauses am Hohenzollerndamm und der Neubau eines Dienstgebäudes in der angrenzenden Eisenbahnstraße. Die Mittel für die Bauprojekte kommen aus dem Haushalt der Rentenversicherung, wie die DRV Bund auf Anfrage des Bundes der Steuerzahler mitteilte. Durch die Bauprojekte sollten u. a. Funktionen gebündelt werden, die früher an verschiedenen Standorten untergebracht waren. Das Hochhaus, das bereits Mitte der 1970er Jahre gebaut wurde und somit in die Jahre gekommen ist, sollte grundlegend saniert werden.

Insgesamt waren für die Turmsanierung und den Neubau 241,5 Mio. Euro vorgesehen; Recherchen des BdSt haben nun jedoch ergeben, dass die Kosten für beide Bauprojekte deutlich gestiegen sind: Der Neubau, ursprünglich mit 74,5 Mio. Euro veranschlagt, soll jetzt mit 90,5 Mio. Euro abgerechnet werden, wie die DRV Bund dem BdSt mitteilte. Damit stiegen die Kosten um 16 Mio. Euro gegenüber der Planung. Die Sanierung des Turms hat sich um 29 Mio. Euro auf 196 Mio. Euro verteuert. Damit sind die beiden Baumaßnahmen mit 286,5 Mio. Euro um insgesamt 45 Mio. Euro teurer ausgefallen als geplant.

Die tatsächlichen Mehrkosten dürften sogar noch darüber liegen. Denn auf unsere Nachfrage zu den Mehrkosten durch die Bauverzögerung teilt die DRV Bund mit: infolge „der Bauzeitverlängerung kommt es z. B. zu Forderungen von Firmen für verlängerte Vorphaltung der Baustelleneinrichtung“. Zudem mussten die Beschäftigten während der verzögerten Baumaßnahmen in anderen Gebäuden untergebracht werden. Dies sei zwar „überwiegend in eigenen Gebäuden“ geschehen, doch musste „deren Nutzungsdauer verlängert werden“. Über die zusätzlichen Kosten für diese Unterbringung schweigt die DRV Bund – trotz wiederholter Nachfragen.

Warum sind die Kosten derart gestiegen? Anfang 2016 sollten die Gebäude in Betrieb genommen werden – doch das Bauprojekt verzögerte sich erheblich. Erst im Sommer 2018 konnte der Neubau bezogen werden, während die Sanierung des Hochhauses auch im August 2019 immer noch nicht komplett abgeschlossen war. Nun sollen die ersten Beschäftigten im Herbst 2019 einziehen können, im ersten Quartal 2020 sollen die Umzüge dann abgeschlossen sein. Somit wurde der Neubau mehr als drei Jahre später fertig, die Sanierung des Turms verzögerte sich um rund vier Jahre. Als Gründe für die Verzögerungen nennt ein Sprecher der DRV Bund eingetretene Insolvenzen sowie „Einsprüche[...] von Unternehmen, die keinen Zuschlag erhalten haben“.

### DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Verzögerungen im Vergabeverfahren sind ein häufiger Grund dafür, dass öffentliche Bauten später als geplant fertig werden und die Kosten steigen. Hier ist der Gesetzgeber gefragt, dem Problem ausufernder Nachprüfungs-klagen einen Riegel vorzuschieben.



Philipp Behm  
p.behm@steuerzahler.de

## Rathausanierung viel teurer als geplant

**In der Gemeinde Aidlingen wurde das Rathaus saniert, obendrein wurden gleich noch neue Möbel gekauft. Am Schluss waren erheblich höhere Kosten entstanden als ursprünglich geplant. Auf eine Ausschreibung für die Sanierungsarbeiten war verzichtet worden – so konnte von vornherein nicht unter mehreren Angeboten das wirtschaftlichste ausgewählt werden.**

**Aidlingen.** Für die Renovierungsarbeiten des Rathauses in Aidlingen waren insgesamt

160.000 Euro angesetzt worden, für die Neumöblierung genehmigte der Gemeinderat weitere 130.000 Euro.

Bei den Sanierungsarbeiten landete man schließlich bei Kosten von 300.000 Euro, die somit fast doppelt so hoch ausfielen als ursprünglich kalkuliert. Als Grund dafür werden u. a. zusätzliche Abdichtungsarbeiten oder umfangreichere Elektroarbeiten genannt.

Für die Möbel wurden schließlich 145.000 Euro fällig. Laut Gemeinde hängt dies damit zusammen, dass Nachbestellun-



Bei der Sanierung des Rathauses im baden-württembergischen Aidlingen wurden Vergaberegulungen ignoriert. Es kam außerdem zu Mehrkosten von 150.000 Euro.

gen für neu geschaffene Arbeitsplätze notwendig gewesen seien.

Da man im laufenden Betrieb renovierte, verzichtete die Gemeinde auf eine Ausschreibung. Die Gemeinde verwies

insbesondere auf die Flexibilität der beauftragten Betriebe. Diese führten die Arbeiten vielfach abends nach Dienstschluss oder am Wochenende durch. Der Bund der Steuerzahler weiß natürlich, dass sich im Nachhinein nicht feststellen lässt, ob eine Vergabe mit Ausschreibung günstiger gewesen wäre.

Aus Steuerzahlersicht bleibt jedenfalls festzuhalten, dass es zu einer erheblichen Kostensteigerung bei der Rathaussanierung in Aidlingen kam und Vergaberegeln einfach ignoriert wurden.

#### DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Die Kostensteigerung im Zusammenhang mit der Rathaussanierung ist ärgerlich. Außerdem müssen sich die Kommunen an die Spielregeln halten: Vergabevorschriften dürfen nicht einfach so übergangen werden.



Michael Beyer  
haushalt-bw@steuerzahler.de

#### ALTERNATIVE INVESTITION



Für die Mehrkosten von insgesamt über 150.000 Euro hätten bestimmt noch Schulräume oder ein Kindergarten auf Vordermann gebracht werden können.

## Sanierung des Deutschen Museums wird teurer als geplant

**Das Deutsche Museum in München wird saniert und modernisiert. Die Kosten von bisher veranschlagten 400 Mio. Euro werden schließlich auf 595 Mio. Euro prognostiziert.**

**München.** Die Generalsanierung des Deutschen Museums, eines der bedeutendsten Museen für Naturwissenschaft und Technik, ist ein Jahrhundertprojekt. Seit der Eröffnung des Museums im Jahr 1925 wurden nur grobe Schäden behoben. Jetzt wird das zentrale Sammlungsgebäude des Deutschen Museums generalsaniert – u. a. sind jetzt Brand- und Hochwasserschutz, Elektrik, Klimatechnik, Treppen, Fenster, Dächer, Ausstellungsräume, Serviceeinrichtungen, Gastronomie und einiges mehr dran.

„Auf der Basis einer Vereinbarung zwischen dem Deutschen Museum, der Bun-

desrepublik Deutschland und dem Freistaat Bayern wird die Generalsanierung trilateral finanziert, wobei bei Abschluss der Vereinbarung im Jahr 2011 von einer Summe in Höhe von 400 Mio. Euro ausgegangen wurde, die zu 180 Mio. Euro vom Bund, zu 180 Mio. Euro vom Freistaat Bayern und zu 40 Mio. Euro vom Deutschen Museum über Spenden aufgebracht werden. Zwischenzeitliche Mittelumrichtungen führten im Jahr 2015 zu einer Gesamtfinanzierungssumme in Höhe von 445 Mio. Euro. Dies ist eine Festbetragsfinanzierung“, so die Mitteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Wissenschaft und Kunst. „Im Zuge einer Sitzung des Ausschusses für Wissenschaft und Kunst des Bayerischen Landtags am 6. Februar 2019 sind in der Öffentlichkeit Prognosen bekannt geworden, wonach die Sanierung Mehrkosten in Höhe von rd. 150 Mio. Euro



Bei großen Bauprojekten kann es aufgrund der Komplexität zu Mehrkosten kommen. Die Kostensteigerung von 400 auf 595 Mio. Euro beim Deutschen Museum in München ist allerdings ungewöhnlich hoch.



Foto: Alexander Kraus

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg wollte nicht sagen, wohin die beiden Probe-Parklets aus der Bergmannstraße verschwunden sind. Der BdSt hat geklagt.

## Wo sind sie hin, wo sind sie geblieben?

**Im März 2018 wurden in der Kreuzberger Bergmannstraße zwei sogenannte Parklets als Probelauf zu einer „Berliner Begegnungszone“ aufgestellt. Mit dem Beginn der eigentlichen Testphase sind ein halbes Jahr später zahlreiche neue Exemplare dieser Sitzinseln aufgestellt worden. Wohin die beiden ersten Parklets verschwunden sind, verriet das Bezirksamt dem Bund der Steuerzahler erst nach einer Klage.**

**Berlin.** Im Oktober 2018 hat in der Kreuzberger Bergmannstraße die Testphase für eine zweite „Berliner Begegnungszone“ begonnen. Im Rahmen dieses Modellprojekts zur Fußverkehrsstrategie des Berliner Senats sind auch zahlreiche neue Parklets, Rampen und Fahrradbügel errichtet worden. Zwei Parklets, die bereits im März 2018 als Probelauf – also schon vor der eigentlichen Testphase – aufgebaut wurden, sind aber schon wieder verschwunden. Was das Bezirksamt dem Bund der Steuerzahler bis zur Einreichung zu einer Auskunftsklage hartnäckig verschwiegen hat, teilte schließlich der Senat dem Abgeordnetenhaus mit: Diese zwei Parklets seien abgebaut worden und lager-

ten derzeit auf einer Fläche des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg, heißt es in der Drucksache.

Ausschlaggebend für den Abbau der vorhandenen Parklets sei gewesen, dass „in Auswertung der Beteiligung während der Testphase [...] die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes unter Verwendung von Modulen erfolgt“ sei, „die sich besser in Nebenstraßen einfügen und zugleich variabler ausgestaltet werden“ könnten. Einfacher ausgedrückt: Der Probelauf zur Testphase der Begegnungszone hat ergeben, dass die ursprünglichen Parklets wohl doch nicht so richtig in die Bergmannstraße passen.

Gekostet hatten die beiden von der Senatsverwaltung als „Maßnahme mit geringer finanzieller Bedeutung“ bezeichneten Parklets 118.680 Euro. Auf Anfrage des BdSt hieß es damals in der Aktenauskunft weiter, dass „keine explizite“ Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt worden ist. Bei dem Projekt handle es sich um Pionierarbeit, die in Deutschland so noch nicht geleistet worden sei. Die Maßnahme sei im direkten Vergleich zu klassischen Straßenbaumaßnahmen per se wirtschaftlicher.

### DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Zwei Sitzinseln für fast 119.000 Euro nach nur einem halben Jahr wieder auf einem Werkhof verschwinden zu lassen, ist wahrlich eine Pionierleistung der Steuergeldverschwendung.



Alexander Kraus  
kraus@steuerzahler-berlin.de

Mit den Ausgaben für diese beiden Parklets hätte man rund

**800 qm Gehweg**

sanieren können.

## Besucherzentrum wird noch teurer

**Schon vor Baubeginn liefen die Kosten für den Bau des Besucherzentrums des Nationalparks Schwarzwald aus dem Ruder. Über diesen Fall haben wir bereits im Schwarzbuch 2017/18 berichtet. Inzwischen hat sich herausgestellt, dass es bei diesen Zusatzkosten nicht bleiben wird: Umplanungen und Baupreissteigerungen machen das Projekt noch kostspieliger.**

**Ruhestein.** Der Bau des neuen Besucherzentrums im Nationalpark Schwarzwald wird immer teurer. Im Jahr 2014 wurde mit Gesamtbaukosten von rund 25,5 Mio. Euro (inklusive einer Risikovorsorge über 3 Mio. Euro) kalkuliert. Bereits bei knapp 32 Mio. Euro lagen die Schätzungen dann im Sommer 2016. Enthalten sind hierin die Kosten für die öffentliche Erschließung mit 4 Mio. Euro, weitere 2 Mio. Euro sollten für Parkplätze und zusätzliche 3 Mio. Euro für die Dauerausstellung und die Inneneinrichtung erforderlich sein. Insgesamt beliefen sich die Schätzungen für das Gesamtprojekt im Sommer 2016 und im Sommer 2017 auf rund 37 Mio. Euro. Die Schätzung beinhaltet 2 Mio. Euro für die Errichtung eines Hauses für pädagogische Zwecke.

Auch diese Prognosen sind inzwischen überholt. Laut einer aktuellen Aufstellung des baden-württembergischen Finanzministeriums werden die Kosten für das Gesamtprojekt nach derzeitiger Einschätzung

alles in allem rund 50 Mio. Euro betragen – sie liegen damit um rund 36 Prozent höher als noch vor zwei Jahren angenommen. Allein die Baukosten für das Besucher- und Informationszentrum werden inzwischen mit 35,5 Mio. Euro beziffert.

Laut Ministerium sind die Gründe dafür unter anderem gestiegene Baupreise, aber auch im Planungsverlauf geänderte Vorgaben. Dazu gehört z. B. die Vorgabe, den Neubau weitestgehend als Holzbau zu realisieren und die heimische Weißtanne zu verwenden. Darüber hinaus seien Umplanungen aufgrund von Änderungen der rechtlichen Vorgaben (z. B. bei der Technik) nötig gewesen. Immerhin hat die baden-württembergische Landesregierung für die Zukunft eine optimierte Kostensteuerung im staatlichen Hochbau angekündigt.

### DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Es ist eingetreten, was zu befürchten war: Das Besucherzentrum im Nationalpark Schwarzwald wird immer teurer. Zu hoffen bleibt, dass die beabsichtigte optimierte Kostensteuerung in Baden-Württemberg künftig wirkt. Dann hätte sich die Kritik des Bundes der Steuerzahler gelohnt.



Michael Beyer  
haushalt-bw@steuerzahler.de

## Zugige Angelegenheit

**Auf einem Friedhof sollte eine Aussegnungshalle auf Wunsch der Bürger mit einem Wetterschutz versehen werden. Da es jedoch Auflagen vom Denkmalschutz gibt, bleibt die Halle trotz des neuen Wetterschutzes eine zugige Angelegenheit für die Trauergäste.**

**Stuttgart.** Im Stuttgarter Stadtteil Birkach befindet sich auf dem Friedhof eine Aussegnungshalle. „Halle“ allerdings war nicht das treffende Wort, denn die so genannte Feierhalle war eher ein Dach auf Stelzen, das kaum Schutz vor Wind und Wetter bot.

Das fanden auch die Birkacher und setzten sich über Jahre hinweg dafür ein, dass die Feierhalle so umgebaut wird, dass sie auch bei weniger gutem Wetter gut genutzt werden konnte. Schließlich erbarmte sich die Stadt, ging ans Werk und ließ die Halle verkleiden – doch nicht so, wie erhofft. Laut der Stadt hatte der Denkmalschutz Einwände gegen eine vollständige Verkleidung, da der besondere Charakter der Unterstehhalle erhalten bleiben sollte.

Die vermeintliche Lösung des Problems: Die Stadt ließ an zwei Seiten Glasflächen anbringen, die Frontseite blieb jedoch komplett offen, die Rückseite schließt an die Wand der denkmalgeschützten Leichenhalle an und ist damit geschlossen.

Mit dieser Lösung waren die Birkacher aber nicht zufrieden, denn die eingesetzten Glasscheiben gingen nicht etwa durchgängig vom Fußboden bis zum Dach, vielmehr

blieb eine Lücke zwischen Fußboden und Glasfläche und Glasfläche und Dach. Kosten der Verglasung: 18.000 Euro.

Dann fiel auf, dass Vögel mit dem Glas kollidieren könnten. Um dies zu verhindern, wurde eine 2.000 Euro teure Vogelschutzfolie angebracht. Damit wurde zumindest das vorherige Baustellenabsperriband überflüssig, das die Scheiben vorher „geziert“ hatte.

Auch mit den Besuchern hatte man ein Einsehen, sollte doch wenigstens der Fußraum geschützt sein. Weshalb dafür allerdings ausgerechnet Lochbleche für 1.500 Euro verbaut wurden, die wieder nicht bis zum Boden reichten, bleibt ein Rätsel. So gibt es immer noch genug Platz für einen gepflegten Windzug um die Füße der Besucher.

Und dann ist da noch die Sache mit der Frontvorderseite. Die ist nach wie vor völlig offen und soll es auch bleiben, so die Auskunft der Stadt auf unsere Anfrage. Schließlich sollte der besondere Charakter der Unterstehhalle bewahrt bleiben. Und damit bleibt das Ganze nach wie vor: eine zugige Angelegenheit.

### DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Denkmalschutz ist eine wichtige Sache. Die Anliegen der Bürger sind es aber auch. Nicht immer ist ein Kompromiss eine gute Sache, denn so, wie es jetzt ist, ist es gar nichts – nur teuer!



Michal Weiss  
presse-bw@steuerzahler.de



Foto: Gabby Wolf

Sportbootfahrer konnten unter der „Schiefen Tille“ nicht mehr durchfahren, denn sie wurde 35 cm zu tief neugebaut. Das konnte mit Anheben behoben werden, kostete aber 10.000 Euro.

## „Brücken-Lifting“: Was nicht passt, wird passend gemacht

**Die „Schiefe Tille“, eine Fußgängerbrücke über den Stadtkanal im ostfriesischen Emden, wurde im Dezember 2018 erneuert. Unglücklicherweise war die neue Brücke rund 35 cm niedriger als ihre Vorgängerin, woraus sich negative Folgen für den Bootsverkehr ergaben. Die Stadt Emden unterzog die Brücke daher einem „Brücken-Lifting“.**

**Emden.** Die Emdener Bürger konnten das „Fehntjer Tief“, den Stadtkanal im Herrentorviertel, erstmals 1954 überqueren. Fast 40 Jahre lang verrichtete die Holz-Stahl-Konstruktion erfolgreich ihren Dienst. 1993 musste die Brücke allerdings erstmals er-

neuert werden, es wurde eine Holz-Leimbinderkonstruktion. Trotz regelmäßiger Brückenprüfungen sowie Ausbesserungen der Mängel war der stetige Verfall der hölzernen Brücke nicht aufzuhalten. Die Stadt Emden beschloss daher im August 2018, die Brücke nach nur 25 Jahren abermals zu ersetzen und zu einer Stahlkonstruktion zurückzukehren. Die Ausschreibung ergab Baukosten von ca. 137.000 Euro.

Schon kurz vor Weihnachten 2018 waren die Brückenbauarbeiten nach einmonatiger Bauzeit abgeschlossen. Zunächst schien auch alles in Ordnung, doch als die Sportbootfahrer der Emdener Wassersportvereine Mitte April in die Saison starten

tarischen Anfrage hatte sich dann auch die zwischenzeitlich vom BdSt eingereichte Auskunftsklage erledigt. Die Prozesskosten von knapp 640 Euro muss nun das Bezirksamt dem Verein erstatten. Der BdSt forderte die Bezirksbürgermeisterin auf, dass der Bezirksstadtrat diese vermeidbaren Kosten aus seiner eigenen Tasche bezahlen soll.

Auch den Verbleib der beiden im März 2018 aufgestellten Parklets klärte der Senat auf: Sie lagern zerlegt auf einer Fläche des Bezirksamts. Ihre Kosten von fast 119.000 Euro hatte der BdSt bereits im Schwarzbuch 2018/19 kritisiert.

Indes stößt die Begegnungszone in Kreuzberg nicht auf ungeteilte Zustimmung. Bereits im Januar 2019 hatte die Bezirksverordnetenversammlung, also die Volksvertretung des Bezirks, das vorzeitige Aus der Testphase und den Abbau der Parklets bis Ende Juni 2019 beschlossen. Stattdessen ließ der Bezirksbaustadtrat die Bergmannstraße noch für rund 130.000 Euro zusätzlich mit grünen Punkten markieren. Daraufhin rügte die Bezirksverordnetenversammlung den

Stadtrat und beschloss, dass die Parklets und die grünen Punkte auf der Straße im August wieder entfernt werden müssten. Der Stadtrat ließ aber erst einmal noch 21 Eiszeitfindlinge, also massive Felsen, gegen „Falschparker\*innen“ auslegen und twitterte Kosten von 2.175 Euro für die „Kreuzbergrocks“.

Wenig transparent sind auch die Informationen des Bezirksamtes an die Bezirksverordneten, also die gewählten Vertreter. Im Februar 2019 nannte das Bezirksamt veranschlagte Mittel für die Begegnungszone von 883.000 Euro und zählte dabei auch bestimmte Planungsleistungen auf. Eine Tabelle aus dem April listet zwar tatsächlich auch Planungskosten von rund 237.000 Euro auf, stellt aber als Summe nur die Kosten der reinen baulichen Umsetzung mit gut 884.000 Euro dar. Im Juli bestätigte das Bezirksamt dann, dass die Gesamtkosten für Planung und Umsetzung bei insgesamt 1.121.752,52 Euro liegen und verweist auf die Tabelle vom April. In dieser fehlen aber noch die voraussichtlichen Ausgaben für die Öffentlichkeitsbeteiligung in Höhe von mindestens 78.000 Euro, die wiederum in einer anderen Vorlage aufgeführt sind. Auf wiederholte Nachfragen aus der Bezirksverordnetenversammlung veröffentlichte das Bezirksamt im August 2019 vorläufige Kosten von sogar 1.676.500 Euro im Zusammenhang mit der Begegnungszone Bergmannstraße.

#### DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Angesichts der in Berlin vielerorts maroden Gehwege sind Parklets sicherlich nicht die wirtschaftlichste Art der Steuergeldverwendung im Rahmen einer „Fußverkehrsstrategie“.



Alexander Kraus  
kraus@steuerzahler-berlin.de



Mehr auch auf: [www.schwarzbuch.de](http://www.schwarzbuch.de)



Foto: Michael Weiss

Die Auslastung lässt zu wünschen übrig: Die neu eingerichtete Schnellbuslinie X 1 in Stuttgart wird kaum genutzt. Die Kosten liegen bei fast 8 Mio. Euro im Zeitraum von 2 Jahren.

## Viele Busse – wenige Fahrgäste

**Die Schnellbuslinie X 1 hat es in Stuttgart innerhalb kurzer Zeit geschafft, zum Stadtgespräch zu werden. Im Oktober 2018 hatte die Stadt die neue Schnellbuslinie eingerichtet. Sie gehört zu mehreren Maßnahmen, die dafür sorgen sollen, dass die Luft sauberer wird und dass mehr Verkehrsteilnehmer zum Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel bereit sind. Die Nutzerzahlen des Busses allerdings sind überschaubar.**

**Stuttgart.** Zwischen dem Stadtteil Bad Cannstatt und der Stuttgarter Innenstadt verkehren seit Oktober 2018 von Montag bis Freitag zwischen 6.00 und 20.30 Uhr Schnellbusse der Linie X 1 im 5-Minuten-Takt. Das neue Angebot hat sich die Stadt einiges kosten lassen. Für bauliche Maßnahmen, wie z. B. Busspuren oder neue Haltestellen, wurden ca. 1,4 Mio. Euro ausgegeben, für signaltechnische Maßnahmen ca. 1,1 Mio. Euro.

Ein Teil des Konzepts ist, dass der Bus über eine gewisse Strecke auf einer eigenen Busspur unterwegs sein darf. Was gut für den Bus ist, sorgt bei den Autofahrern im Berufsverkehr aber immer wieder für Frust, da ihnen auf der stark frequentierten Bundesstraße nun eine Fahrspur fehlt.

Auch die Auslastung der Busse lässt zu wünschen übrig. Nach Auskunft der städtischen Verkehrsgesellschaft SSB liegen die täglichen Nutzerzahlen bei rund 2.500 Fahrten. Davon entfallen 1.200 Fahrten auf die Strecke zwischen Bad Cannstatt und der Innenstadt, 900 Fahrten auf die entgegengesetzte Richtung und 400 Fahrten auf den Bereich des Cityrings.

Bei 170 Verbindungen der Schnellbuslinie X 1 pro Tag kommt man selbst bei der am stärksten frequentierten Passage zwischen Bad Cannstatt und der Stuttgarter Innenstadt nur auf einen Durchschnitt von rund sieben Fahrgästen je Busfahrt. Dies mag daran liegen, dass es bereits zahlreiche Alter-

**ALTERNATIVE INVESTITION**

Mit den Ausgaben für die Begegnungszone Bergmannstraße hätte man

**über 10.000 m<sup>2</sup> Gehwege**

sanieren können.



nativen mit öffentlichen Verkehrsmitteln für diese Strecke gibt. Für Pendler, die mit der U- bzw. S-Bahn unterwegs sind, lohnt sich das Umsteigen in den Bus daher kaum.

Die jährlichen Betriebskosten belaufen sich auf rund 2,7 Mio. Euro. Mindestens bis Mitte Dezember 2020 soll die Schnellbuslinie X 1 betrieben werden. Eine Änderung des Fahrplankontaktes ist aktuell – trotz der geringen Auslastung – nicht vorgesehen.

## DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Fast 8 Mio. Euro in einem Zeitraum von rund zwei Jahren nimmt man in Stuttgart in die Hand, um nahezu leere Busse durch die Stadt fahren zu lassen. Hier stehen Kosten und Nutzen in keiner vernünftigen Relation zueinander.



Michael Beyer  
haushalt-bw@steuerzahler.de

## Investitionen in eine Sackgasse?

**Um die Treibhausgasemissionen aus dem Straßengüterverkehr zu senken, gibt die Bundesregierung rund 107 Mio. Euro für Forschung und Entwicklung von Oberleitungs-Lkw aus. Dabei sind diese umstritten. Wahrscheinlich wird eine teure flächendeckende Oberleitungs-Infrastruktur niemals gebaut. Das Steuergeld für die Entwicklung wäre dann in eine Sackgasse investiert worden.**

**Bund.** Mit dem Pariser Klimaschutzabkommen hat sich die Bundesregierung zu einer deutlichen Senkung der Treibhausgasemissionen verpflichtet. Insbesondere der Verkehrssektor hängt hinter den gesteckten Zielen zurück. Um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß durch schwere Lkw im Güterverkehr zu reduzieren, fördert das Bundesumweltministerium die Entwicklung von elektrischen Oberleitungs-Lkw auf Autobahnen. Diese werden dafür mit Elektromotoren und einem Stromabnehmer ausgestattet, der ausfährt, sobald der Lkw unter einer Oberleitung fährt. Wenn die Oberleitung endet, kann der Laster noch einige Kilometer mit Hilfe einer Batterie fahren. Die meiste Zeit dürften die Test-Lkw jedoch ohne Oberleitung und mit ihren 450 PS starken Dieselmotoren unterwegs sein.

Auf drei Pilotstrecken in Baden-Württemberg, Hessen und Schleswig-Holstein wird

dies nun im Straßenverkehr getestet. Eine Anfrage des Bundes der Steuerzahler beim Bundesumweltministerium zu den Kosten hat ergeben: Für den Aufbau der Feldversuche gibt das Bundesumweltministerium rund 50,5 Mio. Euro aus. Für diverse Projekte zur Entwicklung der Technologie hatte die Bundesregierung im Vorfeld zudem bereits rund 23,3 Mio. Euro ausgegeben, für den Betrieb und die wissenschaftliche Begleitung der drei Feldversuche sollen mindestens weitere 22,8 Mio. Euro investiert werden. Insgesamt sollen je fünf Oberleitungs-Lkw auf den Teststrecken fahren. Diese Lkw werden mit weiteren 10 Mio. Euro gefördert. Damit hat die Bundesregierung für die Entwicklung für elektrisch betriebene Oberleitungs-Lkw seit 2010 rund 107 Mio. Euro ausgegeben bzw. eingeplant.

Von der Förderung erhofft sich die Bundesregierung einen „wichtigen Schritt in Richtung mehr Klimaschutz im Verkehr“. Kritiker hingegen zweifeln an der Zukunft der Oberleitungs-Lkw: Zum einen müssten die Laster mit zwei Antrieben ausgestattet sein, um auch auf Strecken ohne Oberleitung fahren zu können – dies macht die Fahrzeuge jedoch schwerer und teurer und somit unattraktiver für Speditionen. Zudem sind Oberleitungen an der Straße deutlich aufwendiger und teurer als auf der Schiene. Die zusätzliche Stromnachfrage dürfte zu-



Foto: Scania

Werden bald auf unseren Autobahnen überall Oberleitungs-Lkw unterwegs sein? Vermutlich nicht.

dem nur mit großen zusätzlichen Investitionen in Kraftwerke und Übertragungsleitungen gedeckt werden können. Zu bedenken ist auch, dass ein großer Teil der in Deutschland verkehrenden Lastwagen ohnehin aus dem Ausland kommt, wo es keine Oberleitungen gibt.

Experten gehen davon aus, dass sich durch eine weiträumige Oberleitungsinfrastruktur lediglich rund 30 Prozent der deutschen „Inlandsfahrleistung“ im Straßengüterverkehr elektrifizieren lässt. Zudem sind die Oberleitungen aufgrund der Investitionsrisiken und des zeitlichen Vorlaufs für die Erprobung im größeren Maßstab nicht schnell verfügbar. Im Jahr 2030 dürften nach Expertenmeinung erst wenige hundert Kilometer elektrifiziert sein.

Auch die Kosten eines großflächigen Ausbaus der Oberleitungen, die letztlich nur Lkw nutzen können, dürften gewaltig sein. Eine Machbarkeitsstudie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums kommt zu dem Ergebnis, dass für einen langfristig sinnvollen Einsatz rund 4.000 km des deutschen Auto-

bahnnetzes mit Oberleitungen ausgestattet werden müssten. Dies entspricht in etwa der vierfachen Strecke von Kiel nach Konstanz.

Nicht zuletzt stellt sich die Frage der Zukunftsfähigkeit dieser Technologie. Es ist gut möglich, dass es in Zukunft flexible und preiswertere Optionen geben wird. Namhafte Hersteller testen bereits elektrische Lkw mit Batterien und Brennstoffzellen. Sollte es gelingen, diese Technologien zur wirtschaftlichen Reife zu bringen, wäre eine Elektrifizierung der Langstrecken im Schwerlastverkehr auch ohne teure Oberleitungen möglich – und die Investition in die Oberleitungen wären verloren.

### TESTSTRECKE HESSEN

Der erste der drei E-Highways wurde im Mai 2019 in Hessen in Betrieb genommen. Der Feldversuch läuft bis Ende 2022. Dabei sollen fünf Speditionen die Strecke auf der A5 zwischen den Anschlussstellen Langen/Mörfelden und Weiterstadt mit jeweils einem speziell umgerüsteten Laster nutzen. Allein in Hessen fallen für den Bau der 10 km

## DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Der Schilderaustausch bedeutet in erster Linie eine irrwitzige Geldverschwendung. Positive Effekte werden kaum eintreten, zumal die autobahnähnliche Bundesstraße schon vor dem Schildertausch bestand. Der jetzt anstehende Schilderaustausch wäre



Ralf Seibicke  
seibicke.sachsen-anhalt  
@steuerzahler.de

## Kreisverkehr für Radler – doch die wollen nicht kreiseln

**Der Fluss Rems bei Winterbach wurde im Rahmen einer ökologischen Baumaßnahme renaturiert, inklusive einer Reihe begleitender Baumaßnahmen. Dazu gehörte die Errichtung eines Fahrrad-Kreisverkehrs. Trotz verschiedener Nachbesserungen: Der Rückbau war unvermeidlich – aber nicht das Versenken von Steuergeldern.**

**Winterbach.** Der Ausbau des parallel zum Fluss Rems verlaufenden Weges zwischen Winterbach und Remshalden war Teil eines

auch nicht nötig gewesen, wäre die vierspurige Straße von Anfang an als Autobahn konzipiert worden. So muss mal wieder der Steuerzahler die Zeche zahlen.

Maßnahmenpakets. Zwei Wirtschaftswege, die sich dort kreuzten, sollten zu einem Kreisverkehr umgebaut werden – in einen „Kreisverkehr“ für Radfahrer. Zu den Gründen dafür teilte das Regierungspräsidium Stuttgart mit, dass damit eine unübersichtliche Verkehrssituation entschärft und sichere Verkehrsverhältnisse geschaffen werden sollten.

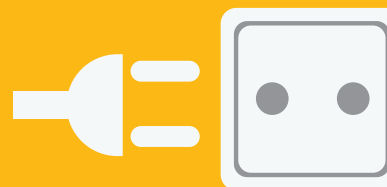
Es zeigte sich jedoch schnell, dass die Radfahrer den ebenerdigen Kreisverkehr oft schlicht ignorierten und in falscher Richtung durchfuhren, nur, um nicht an Tempo zu ver-



Hier sollten Radfahrer im Kreisverkehr fahren. Die wollten das aber nicht.

## ALTERNATIVE INVESTITION

Für das Geld hätten 2 Ladestationen für E-Bikes gekauft werden können.



lieren. Es stellte sich also nicht der Effekt ein, den man durch den Umbau erhofft hatte. Das Regierungspräsidium wies auch noch darauf hin, dass durch die zunehmende Nutzung von Pedelecs und E-Bikes die Geschwindigkeit noch zunehmen werde. Also kann es dort noch gefährlicher werden.

Apropos Gefahr: Der Kreisverkehr war nachts nicht beleuchtet. Radfahrer konnten

also eine unliebsame Überraschung erleben. Aber: Gefahr erkannt, Gefahr gebannt! Es wurden beleuchtete Warnbarken auf den „Kreisverkehr“ gestellt. Kosten für die Aktion: zwischen 1.000 und 1.500 Euro. Den Fahrrad-Kreisel gab es übrigens auch nicht umsonst. Er schlug mit 3.500 Euro zu Buche.

So ganz zufrieden war man mit der Lösung aber nicht, schließlich wurden dadurch weder Falschfahrer verhindert noch die Geschwindigkeit der Radler reduziert.

Zusammen mit der Verkehrsbehörde entschied das Regierungspräsidium daher, den Kreisverkehr wieder abzubauen. Stattdessen wird der Wirtschaftsweg nachrangig eingestuft und der Radweg vorrangig. Diese neue Einordnung wird durch ein neu angebrachtes Stoppschild auf dem Wirtschaftsweg sowie entsprechende Fahrbahnmarkierungen angezeigt. Kosten für den Rückbau und den neuen Asphalt: 10.000 Euro.

## DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Ein Kreisel für Radfahrer: Wie so oft ein Versuch, der den Steuerzahler nur Geld kostet.



Michael Weiss  
presse-bw@steuerzahler.de

## Trierer Straße ruiniert, Trierer Bürger abkassiert

**Seit gut 15 Jahren wird um die Erneuerung der Eltzstraße in Trier gestritten. Zuerst wollte die Stadt die damalige Kreisstraße nicht sanieren. Doch kaum wurde sie zur Gemeindestraße abgestuft, beschloss der Stadtrat ihren Ausbau. Dabei sollten die Kosten zu einem großen Teil auf die Anlieger abgewälzt werden. Tatsächlich rollten die Bagger erst in 2019 an – mit verdoppelten Kosten und Ausbaubeiträgen in bis zu sechsstelliger Höhe.**

**Trier.** Pfalzel, ein Stadtteil von Trier, wird nur über zwei Straßen erschlossen. Eine davon ist die Eltzstraße, die aktuell auf einer Länge von 450 m umfassend erneuert und ausgebaut wird. Es handelt sich um die erste nennenswerte Erneuerung seit fast 60 Jahren. Insofern wurde der übliche „Lebenszyklus“ einer Straße weit überschritten. Bereits im Jahr 2005 forderte daher der Ortsbeirat von Pfalzel eine Sanierung der Eltzstraße – damals noch eine Kreisstraße

ßenbaumaßnahmen und sei im Vergleich dazu per se wirtschaftlicher.

#### DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Eine vorgeschriebene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hätte sicher ergeben, dass 271.522,20 Euro für 16 Fahrradbügel

## Alles fürs Rad

**Der Landkreis Böblingen hat sich zum Ziel gesetzt, das Fahrradfahren zu fördern. Dafür soll im Herbst 2019 ein Radweg in eine Radschnellverbindung umgebaut werden. Die Radfahrer können dann damit rechnen, rasanter voranzukommen. Rasant gestiegen sind jedoch auch die Baukosten – auf fast das Doppelte.**

**Böblingen.** Der Landkreis Böblingen hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2025 den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen auf 20 Prozent zu steigern. Damit das klappt, investiert der Kreis in die Radinfrastruktur. Planungsgrundlage ist eine kreisweite Machbarkeitsstudie, die Bereiche mit hohem Radverkehrspotenzial ausweist. Die Strecke zwischen Ehningen und Böblingen ist eine solche Potenzialstrecke. Sie ist ein Teilabschnitt der möglichen Radschnellverbindung (RSV) Stuttgart-Böblingen/Sindelfingen-Herrenberg. Der bestehende Radweg Ehningen-Böblingen soll also zur Radschnellverbindung ertüchtigt werden.

Anfangs kalkulierte das beauftragte Ingenieurbüro dafür Kosten in Höhe von 1,42 Mio. Euro. Zwischenzeitlich sind die kalkulierten Kosten inklusive der Kostensteigerung u. a. wegen der angespannten konjunkturellen Situation im Bausektor und der Auslastung der Baubetriebe auf rund 2,1 Mio. Euro gestiegen. Zu der Kostensteigerung dürfte aber auch beigetragen haben, dass bei der

eher eine Pionierleistung im Bereich der Steuergeldverschwendung darstellen.



Alexander Kraus  
kraus@steuerzahler-berlin.de



Mehr auch auf: [www.schwarzbuch.de](http://www.schwarzbuch.de)

ersten Kostenschätzung der Aufwand für die Sanierung der Umleitungsstrecke nicht berücksichtigt wurde, da der bestehende Radweg während des Umbaus nicht benutzt werden kann. Daher wird ein Waldweg als Umleitung erhalten, der entsprechend ertüchtigt und zudem an das Radwegenetz angebunden werden muss. Von der Kostensteigerung überrascht wurde der Kreisrat, der dem Projekt zu den ursprünglichen Kosten zugestimmt hatte.

Losgehen soll der Bau im Herbst 2019, im Frühjahr 2020 soll alles fertig sein. Dann ist der Radweg von 2 auf 4 m verbreitert, der Höhenverlauf angepasst und eine Wegbeleuchtung installiert. Bis dahin sollte auch die Finanzierung geklärt sein. Bisher schlägt die Gesamtmaßnahme beim Land mit 700.000 Euro zu Buche, den Rest trägt der Kreis, der noch darauf hofft, dass sich das Land auch noch an den konjunkturell bedingten Mehrkosten – so der Kreis auf unsere Anfrage – beteiligt. Aber egal ob Kreis oder Land: Steuergeld bleibt Steuergeld.

#### DER BUND DER STEUERZAHLER KRITISIERT

Hätte man bei der Planung alle Kosten berücksichtigt und nicht erst hinterher auf den Tisch gelegt, wer weiß, was dann aus dem ganzen Projekt geworden wäre.



Michael Weiss  
presse-bw@steuerzahler.de



Foto: Stadt Flensburg

Eine neu eingerichtete Begegnungszone in Flensburg produzierte vor allem Unsicherheit, weil es keine Vorfahrtsregeln mehr gab. Deswegen wurde wieder die vorher vorhandene Ampel installiert.

## Experiment Begegnungszone wird bereits nach drei Monaten beendet

**Rote und blaue Punkte auf der Fahrbahn kennzeichneten in Flensburg die Begegnungszone von Fußgängern und Autofahrern. Vorfahrtsregeln gab es nicht, die Verkehrsteilnehmer sollten sich mit gegenseitigem Respekt auf Augenhöhe begegnen. Doch bereits nach drei Monaten wurde der Versuch wieder aufgegeben und die Ampel wieder eingeschaltet. Kosten für das missglückte Experiment: 8.400 Euro.**

**Flensburg.** In Flensburg kreuzt die viel befahrene Rathausstraße die Haupteinkaufsmeile Große Straße/Holm, eine Fußgängerzone. An der Ampel mussten abwechselnd Autos und Fußgänger längere Wartezeiten in Kauf nehmen.

Im Rahmen eines Mobilitätskonzepts empfahlen Gutachter eine sogenannte Begegnungszone: Ohne Verkehrsregeln sollten sich Autofahrer und Fußgänger mit gegenseitigem Respekt auf Augenhöhe begegnen und untereinander über die Vorfahrt einig werden. Um den Bereich der Begegnungszone optisch zu kennzeichnen, wurden blaue und rote Punkte auf die Kreuzung gemalt. Tatsächlich: Der Verkehr wurde flüssiger.

Viele – vor allem auswärtige – Verkehrsteilnehmer waren jedoch sehr verunsichert wegen der fehlenden Vorfahrtsregelungen. Eine offizielle Beschilderung einer Begegnungszone gibt es in der Straßenverkehrsordnung nämlich nicht. Der Grundsatz, dass derjenige schuld ist, der es an Rücksicht fehlen lässt, reichte vor allem mit Blick auf Kinder und Menschen mit Behinderungen nicht aus. Auch die Polizei zeigte sich unzufrieden mit dem Versuch.

Deshalb beschloss der Planungsausschuss der Stadt Flensburg, die Begegnungszone aufzulösen und wieder die alte Ampelanlage in Betrieb zu nehmen. Kosten für den fehlgeschlagenen Versuch: 8.400 Euro.

#### DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Schon vor dem Versuch war bekannt, dass die Menschen in belebten Fußgängerzonen sicher vor dem Autoverkehr sein wollen. Die mangelnde Akzeptanz der Begegnungszone kann daher niemanden überraschen.



Rainer Kersten  
schleswig-holstein@steuerzahler.de



Das Stillzimmer im Erfurter Landtag soll Müttern die Teilnahme an den Plenarsitzungen ermöglichen. Eventuell hätte man aber vorher den Bedarf abfragen müssen. Genutzt wird es jedenfalls nicht.

## Stille im Stillzimmer des Landtags

**Um seinen drei jungen Müttern unter den Landtagsabgeordneten die pflichtgemäße Teilnahme an den monatlichen Plenarsitzungen zu erleichtern, wurden über dem Plenarsaal ein Stillzimmer eingerichtet und ein Babysitterdienst bereitgestellt. Die jungen Mütter nehmen das Angebot jedoch nicht an. Der Bedarf für das gutgemeinte Angebot war vorher offenbar nicht ermittelt worden.**

**Erfurt.** Nach der parlamentarischen Sommerpause 2018 begrüßte der Parlamentspräsident die Abgeordneten des Thüringer Landtages, gratulierte drei weiblichen Abgeordneten zur Mutterschaft und teilte gleichzeitig mit, dass nach Prüfung und Beschluss des Landtagsvorstands „Kleinkinder im Plenum nichts zu suchen haben“. Gleichzeitig informierte der Präsident darüber, dass die Landtagsverwaltung, aus Kostengründen und zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit, keine gesonderten Unterbringungs- und Betreuungsmöglichkeiten für Kinder im Landtag anbieten werde.

Entgegen dem Beschluss des Landtagsvorstands erschien eine Abgeordnete mit

ihrem im Tragetuch schlafenden fünf Wochen alten Säugling im Plenum. Da Landtagsabgeordnete verpflichtet sind, an den Plenarsitzungen teilzunehmen, wollte sie dieser Pflicht nachkommen, allerdings nur mitsamt ihrem Kind. Mit Verweis auf die Geschäftsordnung des Landtages verwies der Parlamentspräsident die Mutter samt Kind des Saals, was zum Eklat führte. Die Abgeordnete reichte gemeinsam mit ihrer Fraktion einen Eilantrag beim Thüringer Verfassungsgericht ein, um die Rechtmäßigkeit dieses Vorgehens klären zu lassen. Daraufhin verständigten sich die Abgeordneten aller Fraktionen auf eine Änderung der Geschäftsordnung, um zukünftig Müttern mit ihren Kleinkindern bis zu einem Jahr die Teilnahme an den Plenarsitzungen zu ermöglichen. Ab 1. März 2019 gilt nun die neue Geschäftsordnung – Problem gelöst.

Unter dem Druck der öffentlichen Empörung und zur Befriedung der gereizten Stimmung entschied sich die Landtagsverwaltung im September 2018 entgegen ihrer ursprünglichen Absicht, nun doch ein Betreuungs- und Unterbringungsangebot

anzubieten. Ein Raum über dem Plenarsaal wurde ab November 2018 als Stillzimmer ausgestattet und ein professioneller Babysitterdienst für die jeweils drei Plenartage im Monat bereitgestellt.

Die Einrichtung und Ausstattung des Stillzimmers mit Monitor (zur Verfolgung der Plenarsitzung), bequemen Sesseln, Wickelkommode, Telefon und Säuglingspflegemitteln kosteten 13.933,75 Euro. Allein für die verbleibenden zwei Monate 2018 betrugen die Betriebskosten 221,70 Euro und die zusätzlichen Babysitterkosten 1.996,82 Euro.

Doch die drei jungen Mütter nutzten das Angebot bisher nicht. Unisono bestätigten sie, dass der Bedarf bei ihnen gar nicht abgefragt worden sei. Ohnehin nutzen sie ihr persönliches Abgeordnetenzimmer zum Stillen und für die notwendige zeitweilige Betreuung während der Plenarsitzungen individuelle bzw. familiäre Unterstützung.

Auch 2019 steht das Stillzimmer weiterhin zur Verfügung, für alle Eventualitäten. Da die Landtagsverwaltung aus Datenschutzgründen keine Nutzung erfasst, gibt es bisher auch keine Entscheidungsgrundlage für eine Einstellung des Angebots. Immerhin wurde der Babysitterdienst mangels Inanspruchnahme eingespart.

### DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Vor Einrichtung und Ausstattung des Stillzimmers hätte zumindest eine Abstimmung mit den betroffenen jungen Müttern erfolgen müssen, um den Bedarf zu ermitteln. Denn: Eine noch so gut gemeinte Maßnahme ist unwirtschaftlich, wenn sie niemand nutzt.



Steffen Peter  
s.peter@steuerzahler.de

## Keine Welle zum Surfen für Stuttgart

**Das war wohl ein Schlag ins Wasser: In Stuttgart machte der Gesundheitsschutz dem „Projekt Neckarwelle“ – die Errichtung einer Flusswelle zum Surfen im Neckar – frühzeitig einen Strich durch die Rechnung. Nur für die Machbarkeitsstudie mussten die Steuerzahler 93.000 Euro beisteuern. Schade ums Geld.**

**Stuttgart.** Private Initiatoren setzten sich für den Bau einer „Neckarwelle“ in Stuttgart-Untertürkheim ein, um auf dieser künstlichen Welle surfen zu können. Dabei zählten sie auf die finanzielle Unterstützung der Stadt. Diese stellte zunächst 93.000 Euro für eine Machbarkeitsstudie zur Verfügung.

Im Frühjahr 2019 ging es nun darum, ob der Stuttgarter Gemeinderat weitere Mittel für das Genehmigungs- und Realisierungsverfahren bewilligt. Dazu kam es dann aber nicht mehr, denn das Landesgesundheits-

amt hatte nachgewiesen, dass der Neckar dauerhaft mit Fäkalien und Krankheitserregern belastet ist. Dies führte schließlich dazu, dass die Stadt den Bau der künstlichen „Neckarwelle“ nicht genehmigte.

Aus Steuerzahlersicht stellt sich nun aber die Frage, ob der Stadt die Wasserqualität des Neckars nicht bekannt war, denn dann hätte man schon frühzeitig erkennen können, dass dieses Projekt derzeit nicht genehmigungsfähig ist.

### DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Auch eine reiche Stadt wie Stuttgart sollte mit dem Geld der Steuerzahler sorgfältig umgehen. Hier war man offenbar etwas kurzsichtig!



Michael Beyer  
haushalt-bw@steuerzahler.de