



Die Fälle aus NRW im Schwarzbuch 2011

1. Bielefeld, Hochbahnsteig Dürrkopp (Verschwendung droht)

Eine Verlängerung der Straßenbahnlinie mit einem neuen Endhaltepunkt mitten in einem Wohnviertel. Das plant aktuell die Stadt Bielefeld. Konkret geht es um das ehemalige Dürrkopp-Werksgelände, auf dem in den vergangenen Jahren Wohnungen, ein berufliches Aus- und Weiterbildungszentrum, ein Jugendgästehaus, betreutes Wohnen für ältere Menschen sowie ein Kultur- und Veranstaltungszentrum mit dem Bielefelder Theaterlabor entstanden sind. Bislang ist dieses Gebiet durch eine Straßenbahnlinie an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen. Die nächsten beiden Haltestellen dieser Linie sind jeweils rund 300 Meter vom Viertel entfernt, die nächste Haltestelle, die ein stufenloses Ein- und Aussteigen ermöglicht, ist gut 500 Meter entfernt. Das reicht völlig, meint die Mehrheit der Bürger. Doch die Stadt sieht es anders und plant gegen den Willen der Bewohner, die es am besten wissen, für eine Million Euro einen rund 68 Meter langen, teilweise überdachten Hochbahnsteig mitten in das Viertel zu bauen. Verschwendung, nennt das der BdSt. Zudem könnte der Haltepunkt die Stadt noch einiges Geld extra kosten. Denn: Das Viertel wurde unter anderem durch Fördermittel finanziert. Wird nun sein „Charakter“ durch den Haltepunkt verändert, müssen diese Gelder unter Umständen zurückgezahlt werden.

2. Bochum, Musikzentrum (Verschwendung droht)

Bochum. Seit Jahr und Tag wünscht sich die Stadt Bochum ein Konzerthaus für ihre Symphoniker. Doch die Stadt befindet sich im Nothaushalt und hat Schulden von mehr als 1,4 Milliarden Euro angehäuft. Die Finanzierung eines Konzerthauses ist da nicht möglich. Dennoch hat man die Pläne, nachdem sie zunächst ad acta gelegt worden waren, wieder hervorgeholt. Begründung: Das Land und die EU wollen sich nun an der Finanzierung beteiligen. Zusammen mit den Spenden der Stiftung Bochumer Symphonie, die sich auf 14,3 Millionen Euro belaufen, seien damit die Baukosten von 33 Millionen Euro gedeckt, ohne dass die Stadt auch nur einen Cent zahlen müsse, zitiert die Presse die Stadt. Bochum müsse lediglich die Betriebskosten zahlen, heißt es weiter. Wenig später wird diese Meldung aber schon revidiert: 2,4 Millionen Euro der Baukosten müssten nun doch von der Stadt übernommen werden, schreiben die Medien. Eine entsprechende Kreditaufnahme wurde bisher von der Bezirksregierung aber untersagt. Und es gibt noch ein weiteres Problem: Der Stiftung fehlen nach Angaben der Medien 4,3 Millionen Euro. Ob diese Angaben korrekt sind, was passiert, wenn die Stiftung das fehlende Geld nicht bekommt, und mit welchen Betriebskosten die Stadt rechnet, ist unbekannt. Entsprechende Fragen hat die Stadt Bochum bis Redaktionsschluss nicht beantwortet.

Fest steht: Das Musikzentrum, wie es inzwischen genannt wird, sollte verhindert werden. Erstens: Weil die Betriebskosten eines Konzerthauses schnell in einen siebenstelligen Bereich gelangen können, wie es bei vergleichbaren Häusern zu sehen ist. Zweitens: Weil zu befürchten ist, dass, wie bei fast allen öffentlichen Bauten, die Baukosten über den veranschlagten Kosten liegen werden und die Stadt dann zahlen muss. Drittens: Weil das Konzerthaus angesichts der naheliegenden Konzerthäuser in Essen und Dortmund nicht erforderlich ist und zudem den bereits bestehenden Häusern schaden wird.

3. Bonn, Haltepunkt Bundesviertel (Verschwendung droht)

Die Stadt Bonn, das Land Nordrhein-Westfalen und die Deutsche Bahn AG planen für das ehemalige Regierungsviertel in Bonn einen neuen Luxus-Haltepunkt für Regionalbahnen. Die geplante Ausstattung entspricht dabei wohlgerne dem normalen Standard. Aber der Haltepunkt an sich ist Luxus. Aus folgendem Grund: Seine Notwendigkeit erklärt das Land damit, dass der neue Halt für rund 7.000 Reisende, die dort nach Schätzungen täglich ein- und aussteigen werden, die Reisezeit erheblich verkürzt und den Reiseverkehr verbessert. Derzeit müssen diese 7.000 Touristen und Pendler am Bonner Hauptbahnhof aus- und dort in die U-Bahn oder den Bus umsteigen, um in das ehemalige Regierungsviertel zu gelangen. Aber: Zu den Hauptverkehrszeiten stehen ihnen dafür gleich drei U-Bahnlinien und der besagte Bus zur Verfügung. Die Wartezeit auf den Anschluss beträgt daher nur wenige Minuten, teilweise nur Sekunden. Die Fahrt ins Regierungsviertel dauert fünf Minuten. Keine lange Reise. Hinzu kommt, dass die U-Bahnhaltestelle deutlich näher am Post-Tower, der Deutschen Welle und dem Langen Eugen liegt, wo sich die meisten Arbeitsplätze des Viertels befinden. Der Fußweg vom neuen Haltepunkt, verlängert die Reisezeit also wiederum etwas – sagen wir um drei Minuten. Insgesamt redet man also von einer Reisezeitverkürzung von wenigen Minuten. Und dafür einen neuen Haltepunkt für 5,9 Millionen Euro bauen? Das ist Luxus. Auch das Argument, dass durch das „wichtige Nahverkehrsprojekt“ die Bonner Stadtteile Dottendorf und Kessenich fußläufig erreichbar an das DB-Netz angeschlossen seien, überzeugt nicht. Denn durch diese beiden Stadtteile fahren zwei Straßenbahnlinien, die vom letzten Haltepunkt bis zum Hauptbahnhof nur elf Minuten benötigen. Eine Verkürzung dieser Reisezeit ist ebenfalls Luxus – den kann sich das Land aber nicht leisten.

4. Detmold, Veruntreuung (Teure Staatsdiener)

1,3 Millionen Euro haben zwei Beamte der Bezirksregierung Detmold veruntreut. Eine Straftat und zugleich eine Verschwendung von Steuergeldern. Denn: Die Veruntreuung erfolgte über drei Jahre und hätte der Bezirksregierung nach Ansicht der Polizei, des Richters und einer Untersuchungskommission viel früher auffallen müssen. Das war passiert: Erwin S., einer der beiden Täter, war wegen des Verdachts, dass er Gelder veruntreut hatte, vom Verkehrsdezernat versetzt worden. Man erlaubte ihm aber, Speditionen bei der Beantragung von Genehmigungen für Schwertransporte zu schulen. Doch Erwin S. schulte nicht, sondern füllte die Anträge direkt aus und leitete sie an seinen Nachfolger im Verkehrsdezernat, Roland S., weiter. Der erteilte umgehend die Genehmigungen, verschickte aber keine Gebührenbescheide. Stattdessen überwies die Speditionen die Gebühren direkt an Erwin S., der erklärt hatte, er habe das Geld vorgestreckt. Ein Service, der sich bei den Spediteuren herumsprach. In der Bezirksregierung leider nicht. Selbst Stichprobenkontrollen hätten keine Auffälligkeiten ergeben. Zudem hätten die beiden Beamten nach einem raffinierten System gehandelt, erklärte man. Die beiden Täter hingegen sagten vor Gericht, dass man nur in den Computer hätte sehen müssen, um sie zu überführen. Kontrollen seien bei der Bezirksregierung aber nicht besonders angesagt gewesen, berichtete ein Polizist. Dennoch hätte man spätestens Verdacht schöpfen müssen, als die Zahl der Genehmigungen um 80 Prozent stieg, während die Gebühreneinnahmen um 28 Prozent sanken, meinte der Richter. Zudem gab es noch weitere Punkte, bei denen die Bezirksregierung hätte stutzig werden müssen. Doch erst als ein Kollege während einer Urlaubsvertretung tatsächlich in den Computer von Roland S. sah, fiel der Betrug auf. Zu spät für den Steuerzahler: Die beiden Täter werden den finanziellen Schaden nicht ersetzen können.

5. Dortmund, U-Turm (Fehlplanung)

Dortmund. Es sollte das Dortmunder Highlight im Kulturhauptstadtjahr 2010 werden. Doch jetzt liegt die Sanierung des Dortmunder U-Turms – das denkmalgeschützte frühere Gär- und Lagerhochhaus der Union-Brauerei – wie ein schwarzer Schatten auf dem städtischen Haushalt. Im Mai 2010 war das alte Industriegebäude zu neuem Leben als Kunst- und Kreativzentrum, Ausstellungs- und Museumsstandort erwacht. Zumindest teilweise. Nur rund 40 Prozent des Gebäudekomplexes sollen bei Eröffnung fertig gewesen sein. Und dafür hat die Stadt einen hohen Preis bezahlt. Um 2010 den U-Turm in neuem Glanz wiederauferstehen zu lassen, nahm sie Baukostensteigerungen bewusst in Kauf. So wurden aus rund 54 Mio. Euro schnell 83 Mio. Euro, und das soll noch nicht das Ende der Fahnenstange sein, denn gebaut wird am Dortmunder U noch immer, und die Gestaltung des Umfeldes ist auch noch nicht abgeschlossen. Allein die Betriebskosten werden für 2011 mit fast 5 Mio. Euro kalkuliert. Die Stadt hält sich zu dieser unschönen Entwicklung sehr bedeckt und verweist bei der BdSt-Anfrage auf die gebotenen Geheimhaltungsvorschriften und Persönlichkeitsrechte Dritter. „Die konkreten Kostenentwicklungen in den einzelnen Bereichen wurden und werden grundsätzlich in nichtöffentlicher Sitzung des Rates der Stadt Dortmund behandelt.“ Zwischenzeitlich prüfte auch das Rechnungsprüfungsamt – natürlich ist der Bericht nicht öffentlich. Öffentlich ist dafür das Geld der Steuerzahler, die die Sanierung des U-Turms bezahlen müssen, koste es, was es wolle.

6. Duisburg, Kamaschienschienenbahn (Das ist daraus geworden)

Duisburg. Im vorigen Jahr war die Stadt Duisburg im Schwarzbuch vertreten. Der Aufreger: Eine einzigartige, computergesteuerte Kamaschienschienenbahn, die 2006 längs der Uferböschung an der Regattastrecke der Kanuten im Duisburger Sportpark Wedau gebaut wurde, hat noch nie funktioniert. Von den 1,7 Millionen Euro Gesamtkosten sind jedoch schon 1,2 Millionen Euro an das ausführende Unternehmen gezahlt worden. Seit 2008 streitet sich die Stadt Duisburg mit diesem Unternehmen vor Gericht, wer die Kosten für die Nachbesserung der Bahn tragen muss. Die Anlage ist in der Zwischenzeit ein Opfer der Witterung geworden. Rost und Grünpflanzen breiten sich dort aus. Der BdSt fragte nach, wie in dem Rechtsstreit entschieden wurde und wer nun dafür zuständig ist, die Kamaschienschienenbahn flott zu machen. Die Stadt teilte mit, dass das vom Landgericht Duisburg eingeleitete selbstständige Beweisverfahren immer noch nicht abgeschlossen ist. Bereits seit 2008 warte man auf das Gutachten eines Sachverständigen. Ende 2010 hatte der Sachverständige die Streitparteien gebeten, Unterlagen nachzureichen. Den Abschluss des Verfahrens erwartet die Stadt Duisburg erst in 2012. Dem Steuerzahler wird hier neben jeder Menge Steuergeld auch noch ganz schön viel Geduld abverlangt.

7. Düsseldorf, Wehrhahnlinie (Fehlplanung)

Düsseldorf. Mitten durch Düsseldorf wird seit November 2007 eine neue Straßenbahnlinie, die sogenannte Wehrhahnlinie, gebaut. Acht Bahnhöfe werden entlang der 3,4 Kilometer langen Strecke liegen, auf der ab 2014 werktags 53.100 Fahrgäste transportiert werden sollen. Das und viele weitere Infos erfahren die Bürger im Internet auf der Seite der Stadt. Was sie nicht erfahren, die dort angegebenen Baukosten von 650,5 Millionen Euro sind seit mehr als einem Monat überholt: Mitte Juli musste der Stadtrat zustimmen, dass die Baukosten auf 748,1 Millionen Euro angehoben werden. Eine Steigerung um fast 100 Millionen Euro, die das Wort Baukostenexplosion verdient. Verantwortlich dafür seien zwei Dinge, erklärt die Stadt. Erstens sei man bei den umfangreichen Erdbauarbeiten auf unerwartete Hindernisse gestoßen. So lagen Gas-, Entwässerungs-, Strom- und Wasserleitungen teilweise nicht wie in den Plänen verzeichnet, und man stieß auf einen massiven Betonbalken, der beseitigt werden musste. Zweitens hätten Personalkosten von fast 40 Millionen Euro erst jetzt dem Bau der Wehrhahnlinie zugeordnet werden können, da zuvor unklar war, ob man bestimmte

Planungsaufgaben an externe Büros vergibt oder durch eine Aufstockung des eigenen Personals selbst auffängt. Ist die Preissteigerung damit einfach Pech? Bei weitem nicht. Die Erfahrung, dass Leitungen nicht exakt dort liegen, wo es die Pläne verzeichnen, dürfte die Stadt mehr als einmal gemacht haben. Es war also auch bei diesem Bau damit zu rechnen und dementsprechend hätten solche Zusatzmaßnahmen auch vom Anfang an in den Baukosten einkalkuliert werden müssen. Gleiches gilt für die Personalkosten. Denn egal, ob ein externes Büro bestimmte Aufgaben übernimmt oder das eigene Personal dazu aufgestockt wird: Klar ist, dass zusätzliche Kosten entstehen werden und die hätte man berücksichtigen müssen. Dass dies nicht passiert ist, weckt - wie bei den meisten öffentlichen Bauten - den Eindruck, dass man bei der Bauplanung „Schaufenster-Preise“ vorlegt, damit sich die Bürger und die Politik auf das Projekt einlassen. Ist der Baubeginn dann einmal erfolgt, kommen noch etliche Zusatzkosten hinzu, den Bürgern wird nach und nach reiner Wein eingeschenkt, wie teuer das Projekt tatsächlich ist. Das mag Bürger und Politik verärgern, da aber der Baubeginn erfolgt ist, können sie nun nicht mehr zurück und der Steuerzahler muss blechen. Hätte er die Preise vorher gewusst, viele viel zu teuren Bauten und Co. würde es heute nicht geben. Vielleicht auch die Wehrhahnlinie nicht?

8. Hagen, Emil-Schumacher-Museum (Teure Annehmlichkeiten)

Hagen. Einmal mehr entpuppt sich ein Leuchtturmprojekt als Groschengrab: Das Emil Schumacher Museum (ESM), das dem Lebenswerk des gleichnamigen Hagener Künstlers gewidmet ist, zieht höhere Folgekosten nach sich als geplant. Finanziert hatten das rund 23 Mio. Euro teure Bauprojekt das Land NRW, der Regionalverband Ruhr, der Landschaftsverband und die Stiftung Emil Schumacher Museum. Die Folgekosten allerdings trägt die Stadt. Und die sind mittlerweile so hoch, dass Ratspolitiker der lokalen Presse offen gestehen, dass es das Museum heute nicht gäbe, wären die Folgekosten seinerzeit richtig berechnet worden. Bei der Entscheidung des Rates über das Projekt im Jahr 2002 wurden die Bewirtschaftungskosten und zusätzliche Personalkosten auf 461.000 Euro geschätzt. Bereits vorhandene Personalkosten für das benachbarte Osthaus Museum, Versicherungen, Gas und Wasser blieben in dieser Kalkulation unberücksichtigt. 2007 schätzte man die Folgekosten dann auf 871.000 Euro. 2010 betrugen die tatsächlich aufgewandten Kosten jedoch 1,3 Mio. Euro. Dabei sollte das ESM mit seinem Energieverbrauch vorbildlich sein. Geplant war, den Energiebedarf des Museumskomplexes weitgehend durch regenerative Energien – Photovoltaik und Geothermie – zu decken. Die damals zuständigen Fachverwaltungen hätten zusammen mit den Fachplanern die Zahlen zum Energieverbrauch ermittelt. Dabei hatte man Simulationen an einem Modell durchgeführt, denn das ESM ist nach Aussagen der Stadt ein Unikat. Die exakten Energiekosten seien erst nach Inbetriebnahme der Haustechnik im Sommer 2009 deutlich geworden. „Fakt ist, dass die Planer eine energetisch günstige Bewirtschaftung zugesichert haben, die sich in dieser Größenordnung wohl nicht einstellen wird“, so die Stadt. Zudem traten Hygieneprobleme in den haustechnischen Anlagen auf. Diese Mängel führten zu erhöhten Betriebskosten. Wer verantwortlich ist, wird seit Dezember 2010 in einem selbstständigen Beweisverfahren geklärt. Mit Ergebnissen wird frühestens im Frühjahr 2012 gerechnet.

9. NRW, Bau- und Liegenschaftsbetrieb (Aufgedeckt)

NRW. Extrem teurer Staatsdiener – diesen Titel hat sich der Bau- und Liegenschaftsbetrieb Nordrhein-Westfalen (BLB NRW) redlich verdient. Denn obwohl er 2001 errichtet wurde, um Transparenz zu schaffen und durch Optimierungseffekte auch Kosten zu sparen, ist genau das Gegenteil der Fall. Das belegen allein vier Projekte, die der Landesrechnungshof unter die Lupe genommen hat.

Projekt Nummer 1: das Landesarchiv Duisburg – ein Verschwendungsfall, den auch der BdSt recherchiert hat. Bisherige Bilanz: 106 Millionen Euro verschwendet, die Staatsanwaltschaft wurde eingeschaltet.

Projekt Nummer 2: Schloss Kellenberg Jülich. Anfang 2009 erwarb der BLB NRW das durch einen Brand stark beschädigte Wasserschloss für einen Kaufpreis von zwei Millionen Euro. Eine komplette Verschwendung, denn ein Gutachten belegt, dass für das Gebäude gar kein Wert anzusetzen war. Im Gegenteil, es müssten mindestens weitere zehn Millionen Euro für die Sanierung des Schlosses aufgebracht werden. Das hätte vielleicht noch gerechtfertigt sein können, wenn es denn ein Nutzungskonzept geben würde, das später Mieteinnahmen vorsieht, die die Investitionskosten wieder hereinbringen. Doch ein solches Konzept gab es weder zum Zeitpunkt des Kaufes noch liegt es inzwischen vor. Eine Wirtschaftlichkeitsprüfung hat es dementsprechend auch niemals gegeben. Hinzu kommt, dass der BLB NRW auch Grundstücke rund um das Schloss für 1,1 Millionen Euro kaufte, ohne deren Wert zu ermitteln. Dabei hätte eine einfache Recherche ergeben, dass es sich bei diesen Grundstücken nicht um Bauland, sondern um Wald- und Grünflächen handelt, für die ein Preis von etwa 100.000 Euro angemessen gewesen wäre. Eine Million Euro wurden also zuviel ausgegeben. Die Staatsanwaltschaft ermittelt wegen des Verdachts auf Korruption.

Steuergeldverschwendung: drei Millionen Euro plus ein Schloss und Wald- und Grünflächen ohne Nutzung.

Projekt Nummer 3: Neubau des Zentrums für Konservative Medizin des Universitätsklinikums Essen, 1. Bauabschnitt. Im November 2007 sollte dieser erste Bauabschnitt, für den Baukosten in Höhe von 52,8 Millionen Euro veranschlagt waren, fertig gestellt sein. Die Realität sieht anders aus: Das Gebäude ist bis heute nicht fertig und die Baukosten werden voraussichtlich auf 82 Millionen Euro steigen. Grund dafür sind 8.300 Baumängel vor allem im Bereich des Brandschutzes, verursacht durch unzureichendes Projektmanagement von Seiten des BLB NRW. Steuergeldverschwendung: fast 30 Millionen Euro.

Projekt Nummer 4: Das sogenannte „Super C“ der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) Aachen. Die Kosten für diesen Neubau waren ursprünglich mit 12,8 Millionen Euro kalkuliert worden. Tatsächlich lagen sie jedoch bei 24 Millionen Euro. Hauptursache ist erneut das mangelhafte Projektmanagement durch den BLB NRW. Steuergeldverschwendung: Mehr als elf Millionen Euro.

Summa summarum macht das 145 Millionen Euro Steuer Gelder, die der BLB NRW verschleudert hat. Für den Landesbetrieb selbst haben sich diese Projekte allerdings finanziell positiv ausgewirkt. Denn: Je teurer ein Bau wird, desto mehr verdient der Landesbetrieb. Er hat also gar kein Interesse daran, dass die Baukosten im anvisierten Rahmen bleiben. Ein Systemfehler, auf den der Landtag und die Landesregierung längst hingewiesen wurden, passiert ist jedoch nichts. Weitere Verschwendungsfälle dürften daher folgen, der Titel „Teurer Staatsdiener“ dem BLB NRW erhalten bleiben.

10. NRW, Landesarchiv (Aufgedeckt)

NRW. Im Frühjahr 2010 berichtete die Neue Ruhr Zeitung, dass das Land NRW bereits 2007 geplant hatte, ein altes Speichergrundstück im Duisburger Innenhafen für das neue Landesarchiv zu kaufen. Kosten: Zwei Millionen Euro. Unmittelbar vor dem Notartermin verkaufte der Eigentümer sein Grundstück jedoch für 3,8 Millionen Euro an den Essener Projektentwickler Kölb Kruse. Zufall? Der Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW (BLB) nahm zu einer entsprechenden Frage des BdSt keine Stellung. Kölb Kruse, die bereits mehrere Projekte im Duisburger Innenhafen verwirklicht hatte, sollte das Archiv nun bauen, das Land wollte das Gebäude mieten. Denn der politische Beschluss, das Landesarchiv am vorgesehenen Standort zu bauen, blieb weiter bestehen; der BLB erhielt keinen Auftrag, innerhalb oder außerhalb Duisburgs nach einer Alternative zu suchen. 3,8 Millionen Euro

Miete jährlich waren zunächst vorgesehen, doch dann erhöhte Kölb Kruse die Forderung auf zwölf Millionen Euro. Und noch immer hielt das Land am Duisburger Innenhafen fest. Aber anscheinend wurde ihm die Sache allmählich doch zu teuer. Kölb Kruse verkaufte das Grundstück samt einem Nachbargrundstück, das das Essener Unternehmen laut Presseberichten für rund 765.000 Euro der Stadt Duisburg abgekauft hatte. Das Land NRW zahlte die stolze Summe von fast 30 Millionen Euro. Der BLB betont auf Anfrage des BdSt, dass diese Kosten nicht nur die Grundstücke abdeckten, sondern auch „andere Kosten, z.B. für verausgabte Planungsleistungen“. Nach Presseberichten schlug allein der Ausstieg aus dem Mietvertrag mit gut acht Millionen Euro zu Buche. Auf die Frage, wie sichergestellt werden könne, dass sich solche Vorgänge nicht wiederholen, erklärt der BLB dem BdSt, dass „bei der Anbahnung von Grundstücksgeschäften des Landes typischerweise ein öffentlicher Bekanntheitsgrad unvermeidbar ist, der tendenziell preisstärkernd wirkt“. Tendenzial preisstärkernd? Das klingt angesichts der Summen und der finanziellen Lage des Landes wie blanker Hohn. Hinzu kommt, dass es nicht bei den ursprünglich veranschlagten Baukosten von 80 Millionen Euro bleibt. Inzwischen sind es mindestens 158 Millionen Euro. Mittlerweile ermittelt die Anti-Korruptions-Staatsanwaltschaft in Wuppertal in dem Fall, im Februar 2011 berichteten die Medien in NRW über umfangreiche Razzien – nicht nur in Sachen Landesarchiv. So gebe es einen Anfangsverdacht für Untreue und Korruption auch bei anderen Projekten des BLB.

11. NRW, Swaps (Nachlese)

NRW. Vor drei Jahren hat der Bund der Steuerzahler NRW alle Kommunen des Landes gefragt, ob sie Swap-Geschäfte abgeschlossen haben. Nach einigem Hin- und Her haben alle Städte und Gemeinden geantwortet. Auch Bergkamen, Freudenberg, Lünen, Neuenkirchen und Olpe. Wie sich jetzt herausstellte, stammen die Antworten dieser vier Städte allerdings nicht oder nur zum Teil aus der eigenen Feder, sondern wurden von der WestLB verfasst. „Wir wurden von mehreren Kunden gebeten, Textpassagen für eine Reaktion auf die Anfrage des Bundes der Steuerzahler zuzuliefern“, heißt es in einer E-Mail der Bank, die dem BdSt NRW vorliegt. Ideen für die Antwort lieferte die Bank in dieser Mail gleich mit und wie ein Vergleich zeigt, hat die Stadt Bergkamen diese Ideen gleich komplett übernommen. Die anderen vier genannten Kommunen übernahmen zumindest einzelne oder mehrere Sätze. Ob auch anderen Kommunen der Textvorschlag der Bank vorlag, ist unklar. Den Rat der WestLB, „auf die Nennung konkreter Zahlen zu verzichten“, haben zumindest einige Städte befolgt. Klar ist zudem, dass 52 andere Kommunen ebenfalls einen Ghostwriter hatten: Sie lieferten auf die dritte Frage des BdSt eine vollständig identische Antwort. Bleibt die Frage, warum man nicht in der Lage war, selbst zu antworten. Weil man das Geschäft selbst nicht verstanden hatte? Dann hätte man es nicht abschließen dürfen. Weil man etwas zu verbergen hat? Dann sind vermutlich Steuergelder in diesem Geschäft versickert.

12. NRW, Tecklenburger Nordbahn (Verschwendung droht)

NRW. Für 29 Millionen Euro soll die Tecklenburger Nordbahn zwischen Recke und Osnabrück für den Personennahverkehr „reaktiviert“ werden. In den 1960er Jahren war die Bahn stillgelegt worden. Seit dem nutzt nur noch der Güterverkehr die Schienenstrecke, während Busse den Transport der Bürger übernommen haben. Nun aber sollen wieder Fahrgäste auf die Schiene geholt werden. Züge seien komfortabler als Busse und vor allem würde sich die Reisezeit um fast 20 Minuten verringern, argumentiert der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM). Zudem zeigten andere reaktivierte Bahnstrecken, dass die Fahrgastzahlen angestiegen und höher seien, als ursprünglich prognostiziert. Im Fall der Tecklenburger Nordbahn wird daran jedoch gezweifelt. Gegen die Reaktivierung spricht aber vor allem eins: Der Kostenfaktor. Da sind zum einen, die 29 Millionen Euro, die für die Reaktivierung aufgebracht werden müssen und zum anderen die

Betriebskosten. Diese werden mit rund 3,6 Millionen Euro veranschlagt. Der Schnellbus, der derzeit die Strecke einmal stündlich bedient, fährt mit einem Defizit von 200.000 Euro. Selbst wenn man den Busverkehr ausbauen würde, um die Anbindung zu verbessern, blieben die Kosten also deutlich unter den Betriebskosten der Bahn. Hinzu kommt, dass der Bahnhof schlechter erreichbar ist als eine der zahlreichen Bushaltestellen. Es müsste daher voraussichtlich noch ein Park&Ride-Parkplatz gebaut werden, damit die Bahn auch tatsächlich gut genutzt wird. Damit würden weitere Kosten hinzukommen. Und damit ist dieses Projekt schlicht und einfach viel zu teuer.

13. NRW, Zwangspensionierung (Teure Staatsdiener)

NRW. Die Geschichte klingt unglaublich – ist aber wahr. Ein Oberstudienrat wird gegen seinen Willen für zwei Jahre in Pension geschickt. Dabei liebt er seinen Beruf als Lehrern, den er 32 Jahre ausgeübt hat. Deshalb setzt er Himmel und Hölle in Bewegung, um die Zwangspensionierung rückgängig zu machen. Für seinen Dienstherrn, das Land NRW, wird's teuer. Was war geschehen? Ein Streit an der Schule des Oberstudienrates eskalierte derart, dass der Schulfrieden nachhaltig gestört war. Nun sollte man meinen, dass Konflikte im Berufsalltag nicht gerade selten sind und man sie mit ein wenig gutem Willen auch wieder beilegen kann. Doch die Bezirksregierung Arnsberg beendete die Verwerfungen, indem sie den vermeintlichen Störenfried kurzerhand in Pension schickte. Da der Lehrer zuvor mehrfach erkrankt war, stützte sich die Bezirksregierung auf das Landesbeamten-gesetz, das eine Pensionierung bei Dienstunfähigkeit erlaubt. Dass der Oberstudienrat sich gar nicht zur Ruhe setzen wollte, ignorierte die Behörde hartnäckig. Ebenso ein Schreiben des Philologenverbandes, der sich ausdrücklich für den Lehrer einsetzte. Auch dass eine Amtsärztin das gestörte Arbeitsklima als Ursache der Erkrankung anführte und eine Weiterbeschäftigung nach entsprechendem Konfliktmanagement empfahl, interessierte die Bezirksregierung nicht. Selbst der Petitionsausschuss des NRW Landtages äußerte sein Unverständnis. Mit der Wiedereinstellung ließ sich die Behörde nach der Petition noch ein gutes Jahr Zeit. Dann wurde der Lehrer an eine andere Schule des Bezirks zwangsversetzt. Am 9. Juni 2010 stellte das Verwaltungsgericht Arnsberg, vor dem der Oberstudienrat auf Wiedereinstellung geklagt hatte, fest, dass die zweijährige Zwangspensionierung rechtswidrig war. Die Bezirksregierung hätte prüfen müssen, ob der Beamte mit reduzierter Arbeitszeit weiter eingesetzt werden konnte, erklärte das Gericht. Den Streitwert des Verfahrens setzte das Gericht auf die Wertstufe bis 65.000 Euro fest. Die muss das Land NRW übernehmen. Dazu kommen noch die Kosten für Unterrichtsausfall und Vertretungslehrer. Der BdSt hätte gerne eine Stellungnahme der zuständigen Bezirksregierung in Arnsberg eingeholt. Doch die wollte sich zu dem Vorfall nicht äußern. Das ganze war wohl zu peinlich.

14. Ratingen, Automatenklo (Teure Annehmlichkeiten)

Samstagsvormittags herrscht auf dem Ratinger Wochenmarkt Hochbetrieb. Wer jetzt mal muss, hat die Wahl. Entweder er steigt mehrere Stufen hinab in die unterirdische Toilettenanlage am Markt oder er geht die wenigen Meter bis zu den barrierefreien Toiletten im Rathaus. Behinderte Menschen können eine Toilette im ebenfalls nur wenige Schritte entfernten technischen Rathaus benutzen; mit einem speziellen Schlüssel sogar rund um die Uhr. Trotz dieses guten Angebots baute die Stadt im April 2011 eine neue vollautomatische Toilette als Anbau an das technische Rathaus für rund 110.000 Euro. Ihre Argumente: Die neue Toilette soll die in die Jahre gekommene unterirdische Toilettenanlage am Markt ersetzen. Amortisieren würde sich die neue Toilette durch Nutzungsentgelte und den Wegfall der Betriebskosten für die alte WC-Anlage. Die barrierefreien Toiletten im Rathaus hingegen seien nicht ausreichend, da diese nicht rund um die Uhr geöffnet hätten. Doch die Rechnung der Befürworter der neuen Toilette ging nicht auf. Derzeit ist das neue Klo mit nur fünf Besuchern in 24 Stunden sicher eines der stillsten Örtchen in Ratingen. Bei einem

Nutzungsentgelt von 50 Cent wird es wohl nur 900 Euro im Jahr einbringen, verursacht aber jährlich Folgekosten in Höhe von 8.000 bis 10.000 Euro. Es stellte sich außerdem heraus, dass auf die unterirdische WC-Anlage am Markt wohl nicht so einfach verzichtet werden kann. An Markttagen soll sie rund 300 Besucher haben; an anderen Tagen gut 150. Eine Entscheidung der politischen Gremien zum Schicksal dieser WC-Anlage steht noch aus. Doch dass ein einzelnes vollautomatisches Klo diesen Bedarf niemals abdecken kann, bestätigt auch die Stadt. Warum darüber nicht vorher nachgedacht wurde, ist unverständlich. Ebenso verwundert die Ablehnung für das Konzept „Nette Toilette“, bei dem Gastronomen ihre Toiletten den Bürgern kostenlos zur Verfügung stellen und von der Stadt eine geringe jährliche Aufwandsentschädigung erhalten. Immer mehr Kommunen nutzen dieses Angebot zur Zufriedenheit aller Beteiligten. Bei den vielen Lokalen rund um den Marktplatz wäre diese Lösung zumindest einen Versuch wert gewesen. Vermutlich hätte sich dann gezeigt, dass es für das teure Automatenklo bei den Bürgern kein dringendes Bedürfnis gibt.

15. Werl, Bahnunterführung (Verschwendung droht)

Werl plant eine Bahnunterführung am Langenwiedenweg. Umstritten ist das Projekt vor allem deshalb, weil die Stadt mit 105 Mio. Euro Schulden finanziell am Abgrund steht und bislang nicht weiß, was die Unterführung kosten wird, aber schon einen Vertrag mit der Bahn unterzeichnen will. Eine aktuelle Kostenermittlung will sie erst danach liefern. Fest steht bislang, dass nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz die Kosten zu je einem Drittel von DB Netz AG, dem Bund und der Stadt getragen werden müssen und dass Werl für seinen Eigenanteil mit Fördermitteln vom Land rechnet. Immer noch beruft sich die Stadt auf eine veraltete Kostenermittlung von 2002, die mit 24 Mio. Euro rechnete. Doch die Pläne von 2002 haben sich grundlegend geändert. So fällt z.B. eine weitere Unterführung für Fußgänger und Radfahrer weg. Dafür soll nun das gesamte Bahnhofsareal im Umfeld der geplanten Unterführung umgestaltet werden. Auch wird die Bahnunterführung nun viel breiter und soll an Kreisverkehre angeschlossen werden, und die Trasse verläuft anders. Grundstücke müssen gekauft werden, ein Boden- und Gründungsgutachten steht noch aus, das Bauen ist teurer geworden, da Mehrwertsteuersätze, Lohn- und Materialkosten gestiegen sind. Da mit Zahlen von 2002 zu operieren, ist mehr als fragwürdig. Die Bahn indes drängt darauf, dass die Stadt eine Planungsvereinbarung unterzeichnet. Teil des Vertrags ist aber, dass derjenige, der einen Rückzieher macht, sämtliche Planungskosten – dazu gehören auch die verwaltungsinternen Kosten der Vertragspartner – tragen muss. Erst wenn diese Planungsvereinbarung unterschrieben ist, will die Stadt Werl eine aktuelle und vollständige Kostenermittlung präsentieren. Es handele sich um ein äußerst komplexes Bauvorhaben und sie sei abhängig von den noch nicht abgeschlossenen Planungen der Bahn, begründet die Stadt ihr unsolides Vorgehen. Doch was ist so schwer daran, möglichst aktuelle Durchschnittskosten aus bereits umgesetzten Vergleichsprojekten heranzuziehen? Kalkuliert man dann noch die Risiken realistisch, müssten die Werler eigentlich wissen, was auf sie zukommt. Dabei ist noch nicht einmal sicher, ob die Bahnunterführung nötig ist. Bürger schlagen vor, den Verkehr über die wenige 100 Meter entfernte neue Unterführung an der Schützenstraße zu leiten. Formalrechtlich ist es möglich, dass nur noch Fußgänger und Radfahrer den Bahnübergang Langenwiedenweg queren. Bis Redaktionsschluss teilte die Stadt jedoch nicht mit, ob sie diese Alternative ernsthaft geprüft hat. Ebenso schweigsam ist sie bei der Frage nach der Summe, die das Projekt bislang die Werler Steuerzahler gekostet hat. Die Planung erstreckte sich über einen Zeitraum von 50 Jahren, daher könne die Frage nicht beantwortet werden, so der Bürgermeister. In den vergangenen 10 Jahren sollen jedoch ein Planungsbüro und auch die Stadtverwaltung mit Planungen beschäftigt gewesen sein. Zudem soll es bereits mehrere Gutachten gegeben haben. Diese Kosten zumindest müsste die Stadt nennen können, doch auch hier trug sie bis Redaktionsschluss nicht zur Aufklärung bei. Der BdSt bleibt dran.

16. Wilnsdorf, Neue Brücke (Brücken und Verkehr)

Der Bau einer neuen Brücke sorgt in der stark verschuldeten Gemeinde Wilnsdorf für Zoff. Die alte Brücke an der Gartenstraße, die im Ortsteil Niederdielfen über die Schienen führt, ist so baufällig, dass sie nicht mehr saniert werden kann. Abriss und Neubau sollen knapp 1,5 Millionen Euro kosten. Besonders wichtig ist die Brücke aber nicht. Nur etwa dreihundert Meter weiter, parallel zur Gartenstraße, steht schon die nächste Brücke. Mit dem Auto dauert der kurze Umweg keine Minute. Eigentlich sollte es kein Problem sein, auf die Brücke zu verzichten. Doch die Gemeinde stellt sich stur.

Die Begründung: Die Brücke verbinde den innerörtlichen Verkehr zwischen den Baugebieten „In den Thalen“ und der Ortsrandlage Niederdielfen. Ein ersatzloser Abriss würde die Gemeinde voraussichtlich 805.700 Euro kosten, ein Neubau käme nicht teurer, rechnete die Gemeinde dem Bund der Steuerzahler vor, denn hierfür gebe es Fördermittel vom Land. An einem Neubau beteilige sich das Land mit 735.100 Euro, die Gemeinde hätte dann nur einen Eigenanteil von 757.600 Euro, so die Rechnung der Gemeinde. Vergessen hat sie dabei wohl völlig, dass die Allgemeinheit die teure Brücke finanzieren muss.

Besonders ärgerlich: Wie sich später herausstellte, hätte die Gemeinde sogar noch kräftig sparen können, wenn sie auf die neue Brücke verzichtet hätte. Unter dieser Voraussetzung hätte sich nämlich die Deutsche Bahn an den Abrisskosten beteiligt. Statt 757.600 Euro hätte die Gemeinde dann nur 437.850 Euro zahlen müssen.

Statt zu sparen, müssen die Wilnsdorfer deshalb künftig auch noch für die Unterhaltungskosten der neuen Brücke aufkommen. Mit 5.900 Euro jährlich rechnet die Gemeinde. Und dies nur, um den Anwohnern 300 Meter Umweg zu ersparen. Ein ziemlicher Luxus, den die Gemeinde sich da leistet – unterstützt vom Land. So wird das Geld geradezu zwanghaft verprasst.