



An die Oberbürgermeisterin  
Frau Stefanie Seiler  
als Vorsitzende des Stadtrates von Speyer

67346 Speyer

3. März 2019

## **Anfragen zum Verkehrslandeplatz Speyer anlässlich des Berichtes 2019 des Rechnungshofes Rheinland-Pfalz und Antrag auf Prüfung der Folgerungen**

**Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Seiler,**

der Rechnungshof Rheinland-Pfalz hat sich in seinem Jahresbericht 2019 unter der Ziffer 16 beschäftigt mit dem Thema

### **Förderung des Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Speyer - unterlassene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, Vergaberechtsverstöße, Mängel in der Abwicklung des Förderverfahrens**

und dabei erschreckende Tatsachen aufgedeckt. Zur Information des Stadtrates bitten wir zunächst die Seiten 152 bis 158 des Berichtes mit den Stadtratsunterlagen zu versenden, damit sich alle Ratsmitglieder ein Bild von den Feststellungen des Rechnungshofes machen können.

Nach den Angaben des Rechnungshofes besteht folgender rechtlicher Bezug der Stadt Speyer zu Verkehrslandeplatz:

„Eigentümer des Flugplatzareals sind die Flugplatz Speyer Grundstücksverwaltungs GmbH (FSG) und die Stadt Speyer.“

1. Dazu fragen wir: Welche Flächen des Flugplatzareals mit welcher Größe sind ggf. *im direkten Eigentum der Stadt Speyer* ?

2. Auf welcher Rechtsbasis ggf. mit welchen Kündigungsfristen hat die Stadt Speyer der Betreibergesellschaft Flugplatz diese Flächen überlassen ?

3. Welche Flächen des Flugplatzareals mit welcher Größe und welche Gebäude sind im Eigentum der *Flugplatz Speyer Grundstücksverwaltungs GmbH (FSG)* ?

Der Rechnungshof weiter:

„Die Anteile an der FSG halten jeweils zur Hälfte die Stadt Speyer und die Rheinland-Pfälzische Gesellschaft für Immobilien und Projektmanagement mbH.“

---

\*„Vergeßt das eigne Wohl, sorgt euch um das öffentliche“  
Inscription über der Tür, die zum Großen Rat der Stadt Dubrovnik führt.

**Frage 4.** Wie hoch sind in der aktuellsten Bilanz die Grundstücke und Gebäude der FSG veranschlagt und wie hoch sind die Schulden, die auf der FSG lasten ?

**Frage 5.** Welche Eigentümer stehen sich hinter dem 50-Prozent-Miteigentümer „ Rheinland-Pfälzische Gesellschaft für Immobilien und Projektmanagement mbH“ ?

Zum Flugplatz selbst stellt der Rechnungshof fest:

„Der Verkehrslandeplatz Speyer dient dem gewerblichen und nicht-gewerblichen Geschäftsflugverkehr. Daneben wird er von Privat- und Sportfliegern sowie für Schulflüge und Ballonstarts genutzt. Mehr als 90 % der Flugbewegungen auf dem Verkehrslandeplatz entfallen auf Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge, Hubschrauber und einmotorige Flugzeuge mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht von weniger als 2.000 kg. Da der Landeplatz über keine Navigationsinfrastruktur für den Instrumentenflugbetrieb verfügt, ist dort nach der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung nur Flugverkehr nach Sichtflugregeln möglich.“

„Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau bewilligte 2008 Fördermittel von 260.000 € für die Finanzierung der Planungs- und Verwaltungskosten für den Ausbau und 2010 einen Zuschuss von fast 10.053.000 € für die Durchführung der Baumaßnahmen. Die Ausbaumaßnahmen umfassten

- die Verlängerung der Start- und Landebahn von 1.226 m auf 1.677 m und die Erweiterung von Flugbetriebsflächen,
- den Neubau eines Terminals sowie
- die Verlegung der Kreisstraße (K) 3 einschließlich Begleitmaßnahmen.

Der Anteil des gewerblichen Geschäftsflugverkehrs, für den die Verlängerung der Start- und Landebahn aufgrund europäischer Sicherheitsstandards erforderlich war, lag in den Jahren 2012 bis 2017 im Durchschnitt unter 5 % der gesamten Flugbewegungen. Diese verringerten sich von etwa 48.000 im Jahr 2003 auf weniger als 28.000 im Jahr 2012. Ausweislich der Flugbewegungsstatistik der FSL lagen die Flugbewegungen auch 2018 mit knapp über 39.000 noch deutlich unter dem Wert des Jahres 2003.“

„Neben der Anpassung an die für den gewerblichen Geschäftsflugverkehr geltenden Sicherheitsstandards hat das Ministerium die Notwendigkeit des Ausbaus und die Förderentscheidung damit begründet, dass eine bedarfsgerechte Luftverkehrsinfrastruktur in der Rhein-Neckar-Region nur am Verkehrslandeplatz Speyer hergestellt werden können. Ein Ausbau der Flugplätze Mannheim oder Worms sei aus technischen Gründen nicht möglich gewesen oder nicht geplant worden. Dem Landeplatz in Speyer sei daher für die Sicherung einer leistungsfähigen Luftverkehrsinfrastruktur und damit für die Zukunftssicherung sowie die Entwicklungsperspektiven des gesamten Wirtschaftsstandortes der Metropolregion Rhein-Neckar eine besondere Bedeutung zugekommen. Das Ministerium hat darauf hingewiesen, es sei davon auszugehen, dass bedeutende Großunternehmen dauerhaft nur dann in der Region gehalten werden könnten, wenn dort ein den internationalen Mindestanforderungen an die Luftverkehrsinfrastruktur entsprechender Flugplatz für den Geschäftsreiseverkehr zur Verfügung stehe. Darüber hinaus wurde die Notwendigkeit des Ausbaus - ausweislich einer in dem Planfeststellungsbeschluss vom 31. Januar 2009 zitierten Prognose - mit einem Nachfragezuwachs von über 9% jährlich im Taxi- und Werkflugverkehr begründet. Die Gesamtkosten von mehr als 14 Mio. € und der hohe Zuschuss des Landes hätten es erfordert, der Planung und der Förderentscheidung eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Form einer Nutzen-Kosten-Untersuchung zugrunde zu legen. Davon wurde abgesehen. Die erforderlichen Erfolgskontrollen unterblieben ebenfalls.“

Das Ministerium hat erklärt, Nutzen-Kosten-Betrachtungen spielten zu Recht grundsätzlich im Rahmen von öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen eine Rolle. Gleichwohl sei zu berücksichtigen, dass sich die Entscheidung nicht in allen Fällen ausschließlich an derartigen Parametern orientieren könne. Im vorliegenden Fall habe die künftige gewerbliche Weiternutzung des Landeplatzes für zahlreiche Flugzeugmuster auf dem Spiel gestanden, die für die Abwicklung des Geschäftsreiseverkehrs der regionalen Wirtschaftsunternehmen von besonderer Bedeutung sei. Es habe angesichts der zu erwartenden hohen Projektgesamtkosten auf der Hand gelegen, dass sich sowohl der Betrieb als auch der Ausbau rein rechnerisch betriebs- oder volkswirtschaftlich nur schwer positiv darstellen ließen. Daher sei auf eine aufwendige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung verzichtet worden.

Der Rechnungshof weist darauf hin, dass es sich bei dem Fördervorhaben um eine finanzwirksame Maßnahme handelte, für die nach der Landeshaushaltsordnung eine angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hätte durchgeführt werden müssen. Unabhängig davon, dass für Nutzen-Kosten-Untersuchungen grundsätzlich auch vereinfachte Verfahren angewendet werden können, sollten Vorhabenträger und Bewilligungsbehörde das Nutzen-Kosten-Verhältnis als Grundlage für sachgerechte Entscheidungen über den Mitteleinsatz kennen. Außerdem bilden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen die Grundlage für begleitende und abschließende Erfolgskontrollen.“

Wir halten fest: Obwohl die Landeshaushaltsordnung für eine derartige finanzwirksame Maßnahme eine angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorschreibt, wurde diese vom Wirtschaftsministerium rechtswidrig unterlassen. Geradezu ungeheuerlich ist die Begründung für diesen Rechtsbruch:

„Es habe angesichts der zu erwartenden hohen Projektgesamtkosten auf der Hand gelegen, dass sich sowohl der Betrieb als auch der Ausbau rein rechnerisch betriebs- oder volkswirtschaftlich nur schwer positiv darstellen ließen. Daher sei auf eine aufwendige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung verzichtet worden.

*Es war also so offensichtlich klar,*

dass sich nicht nur der Ausbau des Flugplatzes betriebswirtschaftlich dauerhaft zu Verlusten führen würde, sondern auch dass für die Volkswirtschaft der Region zu diesen Kosten kein positives Ergebnis herauskommen kann,

*dass man sich die Kosten zur Ermittlung der voraussichtlichen betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Verluste der Maßnahme einfach erspart hat.*

Und so konnte man den Landtag, der das Geld bereitstellen musste, den Stadtrat von Speyer, der auch Grundstücke und Geld zugeschossen hat und bis heute zuschiesst und die Wähler von Speyer umso besser über den Nutzen und die angeblich großartige Zukunft des Flugplatzes belügen.

Im Bericht heißt es weiter:

„Pächterin des Landeplatzes ist die Flugplatz Speyer/Ludwigshafen GmbH (FSL) Die Anteile an der FSL halten die Industrie- und Handelskammer Pfalz, die Verkehrsbetriebe Speyer GmbH, die Stadt Ludwigshafen, der Rhein-Pfalz-Kreis, die BASF SE und die Flugplatzbeteiligungsgesellschaft mbH. Die FSL hält zudem eigene Anteile. Sie ist

Inhaberin der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes.“

**Frage 6:** Welche Verluste oder Gewinne sind seit dem Ausbau des Flugplatzes pro Jahr und bis 2018 insgesamt angefallen? Wieviel dieser Verluste musste bis 2018 die Stadt Speyer tragen ?

Die Flugplatz Speyer/Ludwigshafen GmbH (FSL), an der die Stadt beteiligt ist, bezahlt einen teuren Geschäftsführer. Im Rechnungshof bericht lesen wir:

### **Projektsteuerung**

Die FSL erteilte ab April 2007 einem Projektsteuerer drei Einzelaufträge freihändig ohne das vorgeschriebene Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem EU-weitem Teilnahmewettbewerb. Die Aufgaben des Projektsteuerers umfassten neben der Durchführung von Vergabeverfahren auf der Grundlage der von Dritten erstellten Leistungsbeschreibungen u. a. auch die Unterstützung der Geschäftsführung im Zuwendungsverfahren.

Die FSL zahlte für die Projektsteuerung auf der Grundlage von Stundensätzen sowie Tages- und Monatspauschalen Honorare von insgesamt 485.000 € ohne Nebenkosten und Umsatzsteuer.

Hierzu wurde Folgendes festgestellt:

- Die zu erbringenden Projektsteuerungsleistungen waren nicht klar definiert.
- Eine fachlich begründete Notwendigkeit für eine Projektsteuerung in der hier praktizierten Form war weder aufgrund der Zahl der Projektbeteiligten noch wegen des Umfangs und der Schwierigkeit des Bauvorhabens erkennbar.
- Die Beschäftigung des Projektsteuerers über einen Zeitraum von mehr als fünf Jahren nach Fertigstellung sämtlicher Baumaßnahmen war unverhältnismäßig lang.
- Die vereinbarte Vergütung überstieg das nach den Empfehlungen der AHO-Fachkommission errechnete Honorar um mindestens 140.000 €. Es ist im Übrigen nicht auszuschließen, dass im Wettbewerb ein noch geringeres Honorar angeboten worden wäre.

Die Honorarzahungen wurden gefördert und somit auch die vom Projektsteuerer erbrachten administrativen Leistungen, wie z. B. die Erstellung von Förderanträgen und Verwendungsnachweisen sowie die Mittelabrufe. Diese Leistungen zählen zu den originären Aufgaben eines Zuwendungsempfängers, die üblicherweise nicht Gegenstand von Landeszuschüssen sind.

Das Ministerium hat erklärt, die Zusammenführung von verschiedensten Aspekten zum Luftverkehrsrecht sowie zum Bau- und Vergaberecht und die koordinierte Umsetzung der einzelnen Projektbestandteile sowie die Abstimmung mit den verschiedensten Beteiligten ließen eine Projektsteuerung grundsätzlich als sinnvoll erscheinen. Auch gelte es, das hohe Kostenvolumen für das Gesamtprojekt zu berücksichtigen. Die Förderung entsprechender Projektsteuerungskosten werde aus heutiger Sicht ein Einzelfall bleiben und künftig zurückhaltend gehandhabt.“

Wir halten fest, dass der Rechnungshof meint:

- Eine fachlich begründete Notwendigkeit für eine Projektsteuerung in der hier praktizierten Form war weder aufgrund der Zahl der Projektbeteiligten noch wegen des Umfangs und der Schwierigkeit des Bauvorhabens erkennbar.
- Die Beschäftigung des Projektsteuerers über einen Zeitraum von mehr als fünf Jahren nach Fertigstellung sämtlicher Baumaßnahmen war unverhältnismäßig lang.

Statt dass der Geschäftsführer entsprechend seinem Auftrag und entsprechend seiner Bezahlung den Ausbau geleitet hat, wurde die eigentliche Arbeit für sehr viel Geld eigentlich von jemand anderem gemacht. Wenn die Eigentümer der Meinung sind, dass der Geschäftsführer gar nicht die Fähigkeiten hat, seine Aufgabe zu erfüllen, dann sollte man sich schnellstmöglich von ihm trennen.

Der Rechnungshof stellt weiter fest:

- Die vereinbarte Vergütung überstieg das nach den Empfehlungen der AHO-Fachkommission errechnete Honorar um mindestens 140.000 €. Es ist im Übrigen nicht auszuschließen, dass im Wettbewerb ein noch geringeres Honorar angeboten worden wäre.

Ein Geschäftsführer, der ohne die geforderten Vergaberegeln einzuhalten einen solchen Auftrag vergibt und außerdem dann noch 140.000 Euro zuviel bezahlt, hat seine Pflichten gröblich verletzt. Er sollte gekündigt werden, wenn er diese Entscheidung getroffen hat.

Der Rechnungshof stellt weiter fest:

### **Generalunternehmer und Dokumentation von Vergabeverfahren**

Die FSL vergab den Auftrag für die Errichtung des Terminals einschließlich wesentlicher Planungsleistungen an einen Generalunternehmer. Dies war nicht zulässig. Zwingende wirtschaftliche oder technische Gründe, die eine Abweichung vom Regelfall der Fachlosvergabe hätten rechtfertigen können, waren nicht ersichtlich.

Außerdem waren Vergabeverfahren und -entscheidungen nicht hinreichend transparent. Eine vollständige, geordnete Dokumentation der einzelnen Verfahrensschritte fehlte. Der Rechnungshof geht davon aus, dass die Feststellungen in die vom Ministerium angekündigte Prüfung förderrechtlicher Konsequenzen einbezogen werden.

### **EU-Auftragskontingent**

Die FSL war nach den Nebenbestimmungen zum Zuwendungsbescheid verpflichtet, bei der Vergabe von Aufträgen und der Ausführung von Baumaßnahmen die Bestimmungen der Sektorenverordnung<sup>11</sup> zu beachten. Danach hätte die FSL für 80% des gesamten Auftragswerts der Maßnahme oder Leistungen von mindestens 11,2 Mio. € EU-weite Vergabeverfahren durchführen müssen. Für das restliche Auftragskontingent von 20% - das entspricht Leistungen von höchstens 2,8 Mio. € - waren die Bestimmungen des nationalen Vergaberechts anzuwenden.

Demgegenüber betrug der Anteil der EU-weit vergebenen Lose 62,1 % (8,7 Mio. €) des Gesamtauftragswerts von 14 Mio. € und der Anteil der national vergebenen Lose insgesamt 37,9 % (5,3 Mio. €). Damit wurden Aufträge im Wert von 2,5 Mio. € dem EU-weiten Wettbewerb entzogen. Die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd in ihrer Eigenschaft als zuständige Bauverwaltung war über die jeweils vorgesehene Vergabeart nicht unterrichtet worden, obwohl dies im Zuwendungsbescheid vorgesehen war. Der Bauverwaltung war es daher nicht möglich, frühzeitig auf eine ordnungsgemäße Wahl der Vergabeart hinzuwirken.

Das Ministerium hat erklärt, ob und inwieweit aus den Feststellungen des Rechnungshofs Konsequenzen zu ziehen seien, bleibe einer eingehenden vergabe- und förderrechtlichen Prüfung vorbehalten.

### **Aufträge mit Binnenmarktrelevanz**

Aufgrund des Auftragsgegenstands, des geschätzten Auftragswerts und der Nähe des Verkehrslandeplatzes zu Frankreich hätte die FSL das national auszuschreibende Auftragskontingent im Wert von 2,8 Mio. € auf seine Binnenmarktrelevanz hin untersuchen müssen. In Fällen mit Binnenmarktrelevanz muss auch bei Unterschwellenvergaben Unternehmen, die in benachbarten Mitgliedstaaten niedergelassen sind, durch entsprechende Informationen die Möglichkeit zur Beteiligung am Wettbewerb gewährt werden. Eine solche Prüfung unterblieb.

Ein (jedenfalls bei Beschäftigung eines geeigneten Geschäftsführers) unnötiger und überbezahlter sowie ohne vorgeschriebenes Verfahren ausgewählter Projektsteuerer und der Geschäftsführer der FSL haben im Ergebnis in jeder erdenklichen Weise das Vergaberecht mißachtet und damit nach allen Regeln der Wahrscheinlichkeit und Lebenserfahrung die Kosten für von vorneherein unwirtschaftlichen Flugplatz für den Steuerzahler noch weiter in die Höhe getrieben. Der Geschäftsführer des FSL hat damit aber auch das Vermögen der GmbH, die er zu betreuen hat, mindestens gefährdet. Ihm sollte daher gekündigt werden.

Wir weisen darauf hin, dass bei einer Schließung des Flugplatzes nicht nur weitere Verluste (und unnötige Kosten wie für diesen Geschäftsführer) vermieden werden. Das Gelände könnte stattdessen dauerhaft die Steuerkraft der Stadt Speyer durch Gewerbesteuererträge stärken. Dabei könnte die bisherige Landebahn das neue große Gewerbegebiet als Straße erschließen, eventuelle Überbreiten könnte als Stellplätze an die sich ansiedelnde Unternehmen verkauft werden. In Hangars könnten, statt dass dort nur Flugzeuge rumstehen, echtes Gewerbe einziehen. In das Terminalgebäude könnte eine Verwaltung einziehen. Abgesehen von der wohl überkauften Errichtung lässt sich die investierte Substanz also fast vollständig, aber viel wirtschaftlicher weiternutzen.

Weitere Vorteile wären:

Die Flugschulen, die Gyrocopter und laute Düsenflugzeuge stellen eine unerträgliche Lärmbelästigung für Speyer und unsere Nachbarn überm Rhein dar. Das würde aufhören.

Der Speyerer Auwald ist ein wertvoller, der kleine ursprüngliche Urwaldrest auf der Insel Horn ein unersetzlicher Naturschatz. Die ständigen Kappungen von Baumkronen könnte beendet werden.

Wenn Flugzeuge abstürzen, stürzen sie zu 90 % in der Start- und Landephase ab. Die Gefahr durch abstürzende Flugzeuge in Start- und Landebereich (mit Freibad, Technik-Museum, Festplatz, Altstadt, Raffinerie, Weltkulturerbe Dom, Atomkraftwerke Philippsburg) ist nicht hineimbar. Extrem ist in Speyer die Vogelschlaggefahr. Speyer wäre nicht länger Tieffluggebiet für Düsenflugzeuge.

**Wir stellen daher folgenden Antrag:**

1. Der Stadtrat beauftragt die Oberbürgermeisterin zu prüfen, ob und wie der gefährliche, lärmende und dauerhaft Verluste verursachende Flugplatz Speyer schnellstmöglich geschlossen werden kann und welche Anschlussnutzung für das große Gelände in Frage kommt.
2. Der Stadtrat beauftragt im Hinblick auf den Rechnungshofbericht die Oberbürgermeisterin zu prüfen oder die Prüfung zu veranlassen, ob beim Geschäftsführer der FSL nicht so relevante Pflichtverletzungen vorliegen, dass eine Kündigung und/oder andere geeignete Maßnahmen angezeigt erscheinen.

Mit freundlichen Grüßen  
Claus Ableiter  
für die Bürgergemeinschaft Speyer