



RECHNUNGSHOF  
RHEINLAND-PFALZ

---

## **Auszug aus dem Jahresbericht 2019**

### **Nr. 16 Förderung des Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Speyer - unterlassene Wirtschaftlichkeits- untersuchung, Vergaberechtsverstöße, Mängel in der Abwicklung des Förderverfahrens -**

---

#### **Impressum:**

Rechnungshof Rheinland-Pfalz  
Gerhart-Hauptmann-Straße 4  
67346 Speyer

Telefon: 06232 617-0  
Telefax: 06232 617-100  
E-Mail: [poststelle@rechnungshof.rlp.de](mailto:poststelle@rechnungshof.rlp.de)  
Internet: <https://rechnungshof.rlp.de>

**Nr. 16                    Förderung des Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Speyer  
- unterlassene      Wirtschaftlichkeitsuntersuchung,  
Vergaberechtsverstöße, Mängel in der Abwicklung  
des Förderverfahrens -**

**Eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung lag der Planung zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Speyer und der Entscheidung über die Förderung des Vorhabens nicht zugrunde. Erfolgskontrollen unterblieben.**

**Die Zuschüsse des Landes wurden für den Zweckbindungszeitraum nicht dinglich gesichert.**

**Bestimmungen des Vergaberechts blieben unbeachtet. Beispielsweise wurden Bau- und Dienstleistungen im Wert von 2,5 Mio. € nicht EU-weit ausgeschrieben. Bei national vergebenen Aufträgen im Wert von 2,8 Mio. € war die Binnenmarktrelevanz nicht geprüft worden. Die Vergabe von Bau- und Planungsleistungen an einen Generalunternehmer war nicht zulässig.**

**Die Förderung eines Projektsteuerungshonorars von mehr als 0,5 Mio. € war insbesondere aus baufachlichen Gründen nicht erforderlich.**

**Die Abwicklung des Förderverfahrens durch die Investitions- und Strukturbank wies Mängel auf. So wurden Ausgaben von mehr als 1 Mio. € mit Fördermitteln des Landes unzulässig vorfinanziert. Darüber hinaus kam es zu erheblichen Überzahlungen.**

**1                    Allgemeines**

Der Verkehrslandeplatz Speyer dient dem gewerblichen und nicht-gewerblichen Geschäftsflugverkehr<sup>1</sup>. 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.

Eigentümer des Flugplatzareals sind die Flugplatz Speyer Grundstücksverwaltungs GmbH (FSG)<sup>2</sup> und die Stadt Speyer. Pächterin des Landeplatzes ist die Flugplatz

---

<sup>1</sup> Zu dem nicht-gewerblichen Geschäftsflugverkehr zählen der Werkverkehr mit firmeneigenen und selbstbetriebenen Luftfahrzeugen sowie nicht-gewerbliche Selbstflieger, zu dem gewerblichen Geschäftsflugverkehr Charter-, Taxi- und Frachtflüge, wobei in Speyer für die Flugzeuge Tonnagebeschränkungen ab 10.000 kg und 20.000 kg gelten. Die Unterscheidung zwischen gewerblichem und nicht-gewerblichem Verkehr ist nach den luftverkehrsrechtlichen Bestimmungen wichtig, da je nach Verkehrsart unterschiedliche betriebliche Vorschriften u. a. hinsichtlich der Länge der Start- und Landebahnen gelten.

<sup>2</sup> Die Anteile an der FSG halten jeweils zur Hälfte die Stadt Speyer und die Rheinland-Pfälzische Gesellschaft für Immobilien und Projektmanagement mbH.

Speyer/Ludwigshafen GmbH (FSL)<sup>3</sup>.

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau bewilligte 2008 Fördermittel von 260.000 €<sup>4</sup> für die Finanzierung der Planungs- und Verwaltungskosten für den Ausbau und 2010 einen Zuschuss von fast 10.053.000 €<sup>5</sup> für die Durchführung der Baumaßnahmen<sup>6</sup>. 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 Geschäftsluftverkehrs, 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<sup>7</sup>. 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.



*Das Schaubild zeigt die Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Verkehrslandeplatzes Speyer.*

---

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Zugrunde gelegt waren Gesamtkosten von 325.000 €

<sup>5</sup> Der Bewilligung lagen Gesamtkosten von mehr als 13,8 Mio. € zugrunde. Davon waren knapp 12,6 Mio. € als zuwendungsfähig anerkannt.

<sup>6</sup> Für die Förderungen wurden teilweise Mittel aus dem kommunalen Finanzausgleich bereitgestellt.

<sup>7</sup> Der Wert für das Jahr 2017 ergibt sich aus der Auswertung der Flugbewegungsstatistik der FSL sowie von Daten des Statistischen Bundesamts, Fachserie 8 Reihe 6.2, Verkehr, Luftverkehr auf allen Flugplätzen, 2017, S. 467, 468 und 476. Für die übrigen Jahre basiert der Wert auf einer überschlägigen Ermittlung des Rechnungshofs auf der Grundlage der vorgenannten Flugbewegungsstatistik und den Angaben der FSL.

Der Rechnungshof hat das Zuwendungsverfahren, die Mittelverwendung und die Vergabe von Bau- und Dienstleistungen geprüft. Ein Schlussverwendungsnachweis, der nach Angaben der Investitions- und Strukturbank (ISB)<sup>8</sup> im Dezember 2018 noch nicht abschließend geprüft war, wurde dem Rechnungshof bisher nicht vorgelegt (vgl. auch Ausführungen zu Teilziffer 2.5 dieses Beitrags).

## **2 Wesentliche Prüfungsergebnisse**

### **2.1 Verzicht auf eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Erfolgskontrolle**

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<sup>9</sup> 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 sachge-

---

<sup>8</sup> Die „Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz (ISB) GmbH“ wurde zum 1. Januar 2012 im Zuge eines Formwechsels in die rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts „Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz (ISB)“ umgewandelt, vgl. hierzu Beitrag Nr. 8 - Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz (ISB) - dieses Jahresberichts.

<sup>9</sup> § 7 Abs. 2 Landeshaushaltsordnung (LHO) vom 20. Dezember 1971 (GVBl. 1972 S. 2), zuletzt geändert durch Gesetz vom 7. März 2018 (GVBl. S. 22), BS 63-1.

rechte Entscheidungen über den Mitteleinsatz kennen. Außerdem bilden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen die Grundlage für begleitende und abschließende Erfolgskontrollen.<sup>10</sup>

## **2.2 Dingliche Sicherung der Fördermittel unterlassen**

Für die Förderung der Baumaßnahmen legte das Ministerium in seinen Bewilligungsbescheiden eine Zweckbindungsfrist von 20 Jahren fest. Allerdings sah es von der gebotenen Absicherung der Förderung - z. B. durch Bestellung eines angemessenen Grundpfandrechts - ab.

Das Ministerium hat erklärt, es werde geprüft, ob und inwieweit sich Möglichkeiten eröffneten, um für die restliche Zeit der Zweckbindungsfrist eine bessere rechtliche Absicherung der Landeszuschüsse zu erreichen.

## **2.3 Mängel bei Auftragsvergaben**

### **2.3.1 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.

### **2.3.2 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<sup>12</sup> 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.

---

<sup>10</sup> Vgl. Nr. 2 zu § 7 VV-LHO.

<sup>11</sup> Zum Zeitpunkt der Bewilligung der Fördermittel war die Sektorenverordnung vom 23. September 2009 (BGBl. I S. 3110), geändert durch Verordnung vom 9. Mai 2011 (BGBl. I S. 800), zu beachten.

<sup>12</sup> Mitteilungen der Kommission zu Auslegungsfragen in Bezug auf das Gemeinschaftsrecht, das für die Vergabe öffentlicher Aufträge gilt, die nicht oder nur teilweise unter die Vergaberichtlinien fallen (2006/C 179/02), Amtsblatt der Europäischen Union vom 1. August 2006.

Der Rechnungshof hat empfohlen, künftig die Zuwendungsempfänger in den Nebenbestimmungen zu den Bewilligungsbescheiden auf die gebotene Prüfung der Binnenmarktrelevanz hinzuweisen.

### 2.3.3 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.<sup>13</sup> 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.

### 2.3.4 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 unvertretbar lang.
- Die vereinbarte Vergütung überstieg das nach den Empfehlungen der AHO-Fachkommission<sup>14</sup> errechnete Honorar um mindestens 140.000 €. Es ist im Übrigen nicht auszuschließen, dass im Wettbewerb ein noch geringeres Honorar angeboten worden wäre.

Die Honorarzahlungen 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 Um-

---

<sup>13</sup> Zum Zeitpunkt der Auftragsvergaben waren zu beachten: § 97 Abs. 3 Satz 1 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen vom 24. April 2009 (BGBl. I S. 790) und Nrn. 7.3.1 und 7.3.2 der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, des Ministeriums des Innern und für Sport und des Ministeriums der Finanzen vom 29. Juli 2004 über das Öffentliche Auftragswesen in Rheinland-Pfalz (MinBl. S. 303).

<sup>14</sup> Ausschuss der Verbände und Kammern der Ingenieure und Architekten für Honorarordnung e. V. (AHO), Untersuchungen zum Leistungsbild, zur Honorierung und zur Beauftragung von Projektmanagementleistungen in der Bau- und Immobilienwirtschaft, Stand März 2009, erarbeitet von der Fachkommission „Projektsteuerung/Projektmanagement“, Bundesanzeiger Verlag.

setzung 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.

#### **2.4 Kostensicherheit teilweise nicht gegeben**

Die Schlussrechnungen für die Verlegung der Kreisstraße 3 und Begleitmaßnahmen, für die Verlängerung der Start- und Landebahn sowie von Flugbetriebsflächen und für die Errichtung des Terminals enthielten gegenüber dem jeweils in Auftrag gegebenen Leistungsumfang erhebliche Massenerhöhungen, zusätzliche Leistungen und auf Stundenlohnbasis abgerechnete Arbeiten. Dadurch ergaben sich Überschreitungen der Auftragssummen in einer Bandbreite zwischen 27 % und 57 %.

Hohe Kostenüberschreitungen sind oftmals darauf zurückzuführen, dass Baumaßnahmen nicht mit der gebotenen Sorgfalt vorbereitet und geplant wurden. Im vorliegenden Fall wurde Kostensicherheit zumindest bei den vorgenannten Losen nicht erreicht.

Das Ministerium hat erklärt, bei Verkehrsinfrastrukturen sei im Gegensatz zu reinen Hochbaumaßnahmen ein vergleichsweise höheres Risiko von Kostensteigerungen gegeben. Mit Blick auf die im Bewilligungsbescheid festgelegte maximale Förderhöhe im Zuge der Anteilsfinanzierung habe für den Zuschussempfänger bereits ein ausreichender Ansporn zur Kostendisziplin bestanden. Nach dem Stand der Prüfung des Schlussverwendungsnachweises werde der im Förderantrag veranschlagte Kostenrahmen von 14 Mio. € über alle Gewerke und baulichen Anlagen sowie sonstigen Kostenpositionen hinweg mit einem Kostenvolumen von 13,5 Mio. € voraussichtlich eingehalten.

Der Rechnungshof bemerkt hierzu, dass auch bei Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen Kostenrisiken durch eine sorgfältige Vorbereitung und Planung sowie durch eine wirksame Kostensteuerung verringert werden können. Im Übrigen vermochte allein die Festlegung einer maximalen Förderhöhe bei einem Fördersatz von 80 % der zuzwendungsfähigen Kosten erhebliche Kostenüberschreitungen bei mehreren Einzelmaßnahmen nicht zu verhindern.

#### **2.5 Mängel bei Mittelzuweisungen und der Prüfung der Verwendungsnachweise**

Mit der Abwicklung des Förderverfahrens war die ISB beauftragt. Mittelzuweisungen und die Prüfung von Verwendungsnachweisen wiesen Mängel auf. Die ISB verzichtete auf die Vorlage von Rechnungsbelegen. Doppelte Ansätze von Kostenpositionen blieben unentdeckt. Maßnahmen, die nicht Gegenstand der Bewilligungen waren, wurden von der Förderung nicht ausgenommen. Im Einzelnen wurde Folgendes festgestellt:

- Aufgrund eines ersten Mittelabrufs wies die ISB im Mai und Juni 2010 Fördermittel von insgesamt 1.139.000 € der FSL zu. Davon entfielen 1.065.000 € auf Planungs- und Verwaltungskosten, die in den Jahren 2000 bis 2007 angefallen waren. Diese wies die FSL beim Mittelabruf unter der Bezeichnung „Vorlaufkosten“ in einem pauschalen Betrag aus. Die Mittelzuweisung war, soweit sie über die Bewilligung aus dem Jahr 2008 hinausging, durch die Bewilligungsbescheide des Ministeriums nicht gedeckt und erfolgte insoweit ohne Rechtsgrund.

In ihrem Zwischenverwendungsnachweis aus dem Jahr 2015 führte die FSL die Vorlaufkosten nicht mehr auf, sondern ersetzte sie durch andere, in späteren Jahren angefallene Ausgaben. Im Ergebnis wurden Ausgaben in der oben genannten Höhe mit Fördermitteln des Landes unzulässig zinslos vorfinanziert.

- Nach dem im Oktober 2015 vorgelegten Zwischenverwendungsnachweis wurden die Baumaßnahmen mit 12,9 Mio. € abgerechnet. Nach Absetzung doppelt

angesetzter Positionen und nicht zuwendungsfähiger Kosten, z. B. für den Umbau einer Tankstelle und die Vorbereitung des Untergrunds für Hangar-Neubauten, verbleiben zuwendungsfähige Kosten von weniger als 10,6 Mio. €. Bei einem 80%igen Fördersatz errechnet sich ein Zuschuss von knapp 8,5 Mio. €. Insgesamt zahlte die ISB über 9,7 Mio. € in 20 Zuschussraten zwischen Mai 2010 und November 2015 aus. Das entspricht einer Überzahlung von mehr als 1,2 Mio. €. In einem Schreiben vom 5. November 2015 hatte die ISB noch darauf hingewiesen, dass bereits seit Ende 2014 eine Überzahlung eingetreten sei und bei Vorlage des Schlussverwendungsnachweises eventuell eine Zinsforderung veranlasst werde. Gleichwohl erhielt die FSL eine Woche später eine weitere Zuschussrate von fast 79.000 €.

### **3 Folgerungen**

#### **3.1** Zu den nachstehenden Forderungen wurden die gebotenen Folgerungen bereits gezogen oder eingeleitet:

Der Rechnungshof hatte gefordert,

- a) die Möglichkeiten einer nachträglichen dinglichen Sicherung der Fördermittel zu prüfen,
- b) förderrechtliche Konsequenzen aufgrund von Verstößen gegen das Vergaberecht zu ziehen,
- c) Projektsteuerungskosten grundsätzlich nicht mehr zu fördern.

#### **3.2** Folgende Forderungen sind nicht erledigt:

Der Rechnungshof hat gefordert,

- a) darauf hinzuwirken, dass vor der Bewilligung von Zuwendungen für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sowie projektbegleitende und abschließende Erfolgskontrollen durchgeführt werden,
- b) künftig die Zuwendungsempfänger in den Nebenbestimmungen zu den Bewilligungsbescheiden auf die gebotene Prüfung der Binnenmarktrelevanz hinzuweisen und die diesbezüglichen Bestimmungen so zu konkretisieren, dass ihre Anwendung erleichtert wird,
- c) die Zuschüsse im Hinblick auf Überzahlungen sowie die geringeren zuwendungsfähigen Kosten zu kürzen und Zinsen geltend zu machen,
- d) auf eine wirksamere Prüfung von Anträgen auf Mittelzuweisung sowie von Verwendungsnachweisen durch die ISB hinzuwirken,
- e) über die Ergebnisse der eingeleiteten Maßnahmen zu Nr. 3.1 Buchstaben a und b zu berichten.