



**RECHNUNGSHOF  
RHEINLAND-PFALZ**

---

## **Auszug aus dem Jahresbericht 2020**

### **Nr. 9 Förderung von Sicherheitskosten der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH - unzureichende Prüfung der Verwendung- nachweise, Einsparpotenziale nicht untersucht -**

---

**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. 9                    Förderung von Sicherheitskosten der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH  
- unzureichende Prüfung der Verwendungsnachweise, Einsparpotenziale nicht untersucht -**

**Das Land gewährte der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH für die Jahre 2014 bis 2017 Zuschüsse von fast 9,9 Mio. € zur Finanzierung von Sicherheitsaufgaben. Das für Inneres zuständige Ministerium führte keine vertieften Prüfungen der Verwendungsnachweise durch. Es hatte u. a. nicht untersucht, ob mit dem Verwendungszweck zusammenhängende Einnahmen angefallen waren, die auf die Zuschüsse anzurechnen gewesen wären.**

**Das Ministerium prüfte nicht, ob die Flughafengesellschaft die Möglichkeit hatte, Feuerwehrleute während ihrer achtstündigen Arbeitszeit flexibler einzusetzen.**

**Einsparpotenziale, die realisiert werden könnten, wenn die Aufgaben des medizinischen Dienstes durch eine nahe gelegene Rettungswache übernommen werden, blieben unberücksichtigt.**

**Obwohl der Transport mobilitätseingeschränkter Passagiere vom und zum Flugsteig nicht zu den originären Aufgaben eines Rettungsdienstes gehört, übernahm das Land die hierfür in den Jahren 2014 bis 2017 angefallenen Kosten von mehr als 188.000 €.**

**1                    Allgemeines**

Die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH betreibt einen internationalen Flughafen für Zwecke der zivilen Luftfahrt. Das Land Rheinland-Pfalz veräußerte 2017 seine Anteile an der Gesellschaft von 82,5 % an einen chinesischen Investor. Die restlichen Anteile hält das Land Hessen.

Bereits vor der Anteilsveräußerung hatte das Land der Gesellschaft Zuschüsse zu Sicherheitskosten als Projektförderung gewährt. In dem Geschäftsanteils- und Abtretungsvertrag vom März 2017 verpflichtete es sich, der Gesellschaft nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen Sicherheitskosten in den Bereichen Brandschutz und Rettungswesen auch künftig im bisherigen Umfang bis zu einem Höchstbetrag von 27 Mio. € bis Ende 2025 im Rahmen der haushaltsrechtlichen und zuwendungsrechtlichen Bestimmungen zu erstatten.

Die Gesellschaft beschäftigte im Prüfungszeitraum 37 hauptamtliche Feuerwehrleute. Der Fuhrpark der Feuerwehr bestand aus drei Flugfeldlöschfahrzeugen mit einer Gesamtlöschmittelmenge von 37.500 l Wasser, 4.500 l Löschschaum, 1.500 kg Pulver und einer Ausstoßrate von 18.000 l/min. Zudem stand ein Reserve-Flugfeldlöschfahrzeug mit 10.500 l Wasser zur Verfügung.

Der Rechnungshof hat die Förderung von Sicherheitskosten für die Jahre 2014 bis 2017 geprüft.

## 2 Wesentliche Prüfungsergebnisse

### 2.1 Wirtschaftliche Mittelverwendung nicht belegt

#### 2.1.1 Bewilligung von Zuschüssen

Das für Inneres zuständige Ministerium bewilligte der Gesellschaft mit Bescheid vom Januar 2014 einen Zuschuss von bis zu 8 Mio. € zur Finanzierung der „Betriebs- und Anschaffungskosten im Brandschutz und Rettungsdienst, in der Flugsicherung, im Wetterdienst und in der Allgemeinen Gefahrenabwehr“.

Im November 2014 erließ dieses Ministerium einen Änderungsbescheid und reduzierte den Zuschuss auf 2,2 Mio. €. Er war nunmehr ausschließlich für die Betriebs- und Anschaffungskosten im Brandschutz zu verwenden. Das Ministerium begründete die Änderung mit den Leitlinien der EU-Kommission für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften. Danach dürften grundsätzlich öffentliche Fördermittel nur für nichtwirtschaftliche Tätigkeiten gewährt werden.

In den Jahren 2015 und 2016 bewilligte das Ministerium weitere Zuschüsse von insgesamt 6,1 Mio. € und bezog hierbei in die Projektförderung auch Kosten des Rettungsdienstes ein.

Nach dem Verkauf der Anteile des Landes erließ das für Inneres zuständige Ministerium im März 2018 einen Zuwendungsgrundbescheid.<sup>1</sup> Es bewilligte einen Zuschuss von 27 Mio. € zur Finanzierung von Sicherheitsaufgaben in den Bereichen Brandbekämpfung und Rettungsdienst im Zeitraum 2017 bis 2025. Als zuwendungsrechtlichen Fehlbedarf bestimmte es die Ausgaben abzüglich eventueller Einnahmen aus nichtwirtschaftlicher Tätigkeit. Außerdem wies das Ministerium darauf hin, dass der jährlich zu gewährende Betrag durch Einzelzuwendungsbescheid festgelegt werde und höchstens 3 Mio. € betrage.<sup>2</sup>

#### 2.1.2 Festsetzung von Zuschüssen nach Vorlage der Verwendungsnachweise

Auf der Grundlage der in den Verwendungsnachweisen abgerechneten Kosten gewährte das Land für die Jahre 2014 bis 2017<sup>3</sup> folgende Zuschüsse:

Zuschüsse	2014	2015	2016	2017
	€			
Brandschutz und Rettungsdienst	2.229.000	2.545.000	2.666.000	2.301.000
Investitionen	0	76.000	39.000	0
<b>Summe</b>	<b>2.229.000</b>	<b>2.621.000</b>	<b>2.705.000</b>	<b>2.301.000</b>

#### 2.1.3 Anrechenbare Erträge

Die von der Gesellschaft mit der Erstellung des Verwendungsnachweises für 2017 beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft setzte Erträge von insgesamt 81.000 € von den Kosten ab. Die Erträge ergaben sich u. a. aus Feuerwehreinsätzen, der Bereitstellung von Feldbetten und der Vermietung eines Brandcontainers. Ob in den vorhergehenden Jahren ähnliche Erträge angefallen waren, ging aus den Verwendungsnachweisen nicht hervor.

Das Ministerium hat erklärt, es sei zu untersuchen, ob für die Zeiträume vor 2017 Einnahmen angefallen und diese in den Verwendungsnachweisen entsprechend zu

<sup>1</sup> Der Entwurf des Bescheids war Gegenstand des Notifizierungsverfahrens mit der EU im Zusammenhang mit dem Verkauf der Landesanteile an der Gesellschaft.

<sup>2</sup> Auszahlungen ab 2021 stehen unter dem Vorbehalt, dass der Haushaltsgesetzgeber entsprechende Mittel zur Förderung von Sicherheitsausgaben bereitstellt.

<sup>3</sup> Die Zuschüsse wurden teilweise in anderen Jahren zahlungswirksam.

berücksichtigen gewesen seien. Auch sei zu untersuchen, ob eine etwaige Rückforderung im Rahmen der Regelungen des Anteilskaufvertrags vom März 2017 zulässig und durchsetzbar sei.

Der Rechnungshof weist darauf hin, dass der vorgenannte Vertrag nicht für die Förderung von Sicherheitskosten für die Zeiträume vor 2017 gilt. Im Übrigen hat das Ministerium die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung zum Bestandteil seiner Zuwendungsbescheide bis 2016 erklärt. Darin ist festgelegt, dass alle mit dem Zuwendungszweck zusammenhängenden Einnahmen als Deckungsmittel für alle mit dem Zuwendungszweck zusammenhängenden Ausgaben einzusetzen sind.<sup>4</sup>

#### **2.1.4 Prüfung der Mittelverwendung**

Nach den Bestimmungen in den Zuwendungsbescheiden bis 2016 war der Verwendungsnachweis gegenüber der Bewilligungsbehörde durch die Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers oder in sonstiger geeigneter Weise zu erbringen.

In dem Zuwendungsgrundbescheid vom März 2018 ist festgelegt, dass der von der Gesellschaft zu führende jährliche Verwendungsnachweis aus einem Testat eines unabhängigen Wirtschaftsprüfers über den zweckentsprechenden Mitteleinsatz, einem kurzen Sachbericht und einer detaillierten Aufstellung der entstandenen Sicherheitsausgaben besteht. Aus dem Testat muss sich die Erfüllung auch der weiteren Zuwendungsbestimmungen ergeben.

Für die Prüfung der Verwendungsnachweise war das Ministerium zuständig. Es fasste in Vermerken formal u. a. zusammen, welche Berechnungen oder Untersuchungen die Wirtschaftsprüfungsgesellschaften durchgeführt hatten, und erklärte, dass die Verwendungsnachweise nachvollziehbar seien. Aufgrund der Bestätigungen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaften über die zweckentsprechende Verwendung der Mittel seien die angegebenen Ausgaben erstattet und Überzahlungen zurückgezahlt und verzinst worden.

Diese Prüfungshandlungen reichen nach den zuwendungsrechtlichen Bestimmungen nicht aus. Danach hat die Bewilligungsbehörde unverzüglich nach Eingang des Verwendungsnachweises festzustellen, ob Anhaltspunkte für die Geltendmachung eines Erstattungsanspruchs vorliegen. Sie hat zu prüfen, ob der Nachweis den Anforderungen entspricht, die Zuwendung zweckentsprechend verwendet und der beabsichtigte Zweck erreicht worden ist. Der Umfang und das Ergebnis der Prüfung sind in einem Vermerk niederzulegen. Darüber hinaus ist die Bewilligungsbehörde berechtigt, Bücher, Belege und sonstige mit der Förderung zusammenhängende Geschäftsunterlagen anzufordern sowie örtliche Erhebungen durchzuführen.<sup>5</sup>

Die Testate der Wirtschaftsprüfungsgesellschaften ersetzen nicht die notwendigen Verwendungsnachweisprüfungen durch das Ministerium. Tiefergehende Prüfungen, ob die geförderten Aufwendungen für die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Betriebsgenehmigung oder aufgrund anderer rechtlicher Verpflichtungen der Gesellschaft notwendig waren, hatte es unterlassen. Gleiches gilt für die Prüfung der Notwendigkeit und der Wirtschaftlichkeit der Kosten für die Personal- und Geräteausrüstung der Flughafenfeuerwehr sowie des medizinischen Dienstes.

Das Ministerium hat erklärt, im Rahmen seiner Prüfungen habe bislang kein Anlass zu weitergehenden Untersuchungen bestanden. Bei der Feststellung, ob die Ausgaben insbesondere zur Aufrechterhaltung der Betriebsgenehmigung oder aufgrund anderer rechtlicher Vorschriften notwendig gewesen seien, sei eine trennscharfe Abgrenzung nicht möglich. Die wirtschaftliche Organisation von Brandbekämpfung und

---

<sup>4</sup> Nr. 1.2, Teil I/Anlage 3, zu § 44 VV-LHO.

<sup>5</sup> Nr. 11, Teil I, sowie Nr. 8.1, Teil I/Anlage 3 (ANBest-P), zu § 44 VV-LHO.

Rettungsdienst gehöre zu den unternehmerischen Entscheidungen. Eine ungerechtfertigte Überschreitung des der Gesellschaft obliegenden Beurteilungsspielraums sei nicht erkennbar gewesen. Die konkreten Hinweise des Rechnungshofs auf bestimmte Aspekte der Verwendungsnachweisprüfung würden aufgegriffen. Wenn sich darüber hinaus im Rahmen künftiger Verwendungsnachweisprüfungen Ansatzpunkte für weitere Untersuchungen ergäben, sollten diese insbesondere unter Berücksichtigung der Beurteilungsspielräume der Gesellschaft bei unternehmerischen Entscheidungen und der Bestimmungen des Anteilskaufvertrags entsprechend durchgeführt werden.

Hierzu bemerkt der Rechnungshof, dass bereits bei der Bewilligung von Zuwendungen an Dritte der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten ist.<sup>6</sup> Unabhängig von den Beurteilungsspielräumen bei unternehmerischen Entscheidungen sind Zuwendungen wirtschaftlich und sparsam zu verwenden.<sup>7</sup>

## **2.2 Brandschutz - flexibler Personaleinsatz und geringere Dimensionierung des Fuhrparks möglich**

### **2.2.1 Brandschutzkategorie**

Flugplätze werden je nach Größe der startenden und landenden Flugzeuge in Brandschutzkategorien eingestuft. Diese bestimmen, welche Löschfahrzeuge mit welcher Leistungsfähigkeit (Abgabe von Löschmitteln) und damit auch mittelbar wieviel Personen vorzuhalten sind.<sup>8</sup> Der Flugplatz Frankfurt-Hahn ist dauerhaft in der höchsten Brandschutzkategorie 10 eingestuft.

Unter bestimmten Voraussetzungen kann die Brandschutzkategorie herabgesetzt werden. Wenn beispielsweise in den drei verkehrsreichsten aufeinanderfolgenden Monaten nicht mehr als 700 Flugbewegungen der höchsten Kategorie stattfinden, ist es möglich, einen Flugplatz eine Kategorie unterhalb der eigentlich erforderlichen Brandschutzkategorie einzustufen. In diesem Fall wäre es für den Flughafen Frankfurt-Hahn ausreichend, lediglich die Anforderungen der Kategorie 9 zu erfüllen.

Darüber hinaus ist es dem Flugplatzbetreiber erlaubt, die Brandschutzkategorie in Zeiten eines erwarteten verringerten Luftverkehrs herabzusetzen. Eine solche Absenkung des Schutzniveaus ist in den Informationssystemen für die Luftfahrt bekannt zu machen.

Der größte Kunde der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH betreibt nach seinen Angaben ausschließlich Flugzeuge des Typs Boeing 737-800. Die Flotte einer weiteren Fluggesellschaft besteht ihrer Darstellung zufolge ausschließlich aus Flugzeugen der Airbus 320-Familie. In beiden Fällen ist die Brandschutzkategorie 7 erforderlich. Flugzeuge in höheren Kategorien landen nicht regelmäßig oder erst nach Voranmeldung auf dem Flughafen.

---

<sup>6</sup> Vgl. u. a. §§ 23 und 44 in Verbindung mit § 34 Landeshaushaltsordnung (LHO) vom 20. Dezember 1971 (GVBl. 1972 S. 2), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26. November 2019 (GVBl. S. 333), BS 63-1, sowie Nr. 2.9 der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen über die Haushalts- und Wirtschaftsführung der Landesverwaltung im Haushaltsjahr 2018 (MinBl. 2018, S. 2 ff.).

<sup>7</sup> Nr. 1.1, Teil I/Anlage 3 (ANBest-P), zu § 44 VV-LHO.

<sup>8</sup> Die Anforderungen, die ein Flugplatz im Hinblick auf Rettungs- und Brandschutzdienste zu erfüllen hat, ergaben sich im Prüfungszeitraum im Wesentlichen aus der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 20. Februar 2008 sowie der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014. Ausgefüllt wurden diese Vorschriften durch die Entscheidung 2014/012/R des Exekutivdirektors der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA), geändert durch die Entscheidung 2016/009/R. Diese Entscheidung beschreibt im Anhang die „zulässigen Nachweisverfahren“ für die Sicherheit von Flugplätzen (Acceptable Means of Compliance) und enthält entsprechende Leitlinien (Guidance Material). Inhaltlich setzen diese Regelungen das International Civil Aviation Organisation (ICAO)-Abkommen, insbesondere dessen Anhang 14, zu Fragen der Luftsicherheit um.

Das für Inneres zuständige Ministerium hat mitgeteilt,<sup>9</sup> aufgrund der Betriebsgenehmigung und der Zulassung des Luftfahrzeugtyps Boeing 747-800 sei die Gesellschaft verpflichtet, die Brandschutzkategorie 10 zu erfüllen. Diese Einordnung sei fachlich begründet. Am Flughafen Frankfurt-Hahn finde Mischverkehr u. a. mit Passagiermaschinen der Brandschutzkategorie 9 statt. Das erforderliche Brandschutzniveau müsse immer die Anforderungen der anspruchsvolleren Verkehrsart erfüllen.

Der Rechnungshof weist darauf hin, dass die luftverkehrsrechtlichen Vorschriften eine bedarfsgerechte Flexibilisierung der Brandschutzkategorie ermöglichen. Dies betrifft insbesondere die temporäre Reduzierung der Kategorie in Zeiten planmäßig geringen Flugverkehrs.

### **2.2.2 Personaleinsatz**

Zur luftseitigen Brandbekämpfung hielt der Flughafen Feuerwehrleute für den Einsatz in zwei Wellen vor. Die 1. Welle hatte entsprechend den Anforderungen in der Brandschutzkategorie 10 mit drei Flugfeldlöschfahrzeugen innerhalb von drei Minuten an jedem Ort der Start- und Landebahn einzutreffen. Die 2. Welle musste kurze Zeit später mit weiteren Fahrzeugen nachrücken und für den Nachschub an Löschmitteln sorgen.

Der Einsatz der 37 Feuerwehrleute war wie folgt organisiert: Je 18 Feuerwehrleute waren in zwei 24-Stunden-Schichten eingeteilt. Pro Schicht sollten mindestens neun Feuerwehrleute für die 1. Welle einsatzbereit sein: eine Person in der Einsatzleitzentrale, je zwei Personen in drei Flugfeldlöschfahrzeugen, ein Einsatzleiter und ein Führungsassistent für Fahrzeugführung und Übernahme des Funkverkehrs.

Für die Zeiten, in denen nur Flugzeuge bis zur Brandschutzkategorie 7 starten und landen, besteht ein verringerter Bedarf an Personal für die 1. Welle der Brandbekämpfung. Feuerwehrleute, die nicht für die 1. Welle bereitstehen müssen, könnten, sofern rechtlich zulässig, alternative Aufgaben übernehmen. Sollte sich ein Flugzeug einer höheren Brandschutzkategorie anmelden, wären diese Feuerwehrleute verfügbar. Dadurch könnten Aufgaben der Gesellschaft wirtschaftlicher erledigt und die vom Land zu fördernden Kosten für den Brandschutz verringert werden.

Zwar sieht der Feuerwehrtarifvertrag vor, dass für die sechzehnstündige Bereitschaftszeit nur Feuerwehreinsatztätigkeiten angeordnet werden können. Diese Regelung gilt allerdings nicht für die achtstündige Arbeitszeit.

Dass der Personaleinsatz je nach Bedarf angepasst werden kann, zeigen die Verfahrensweisen an anderen Flughäfen. Beispielsweise hat der Betreiber eines süd-deutschen Flugplatzes veröffentlicht, prinzipiell alle Anforderungen an die Brandschutzkategorie 10 erfüllen zu können. Solange der Flughafen aufgrund des Flugaufkommens jedoch nur die Anforderungen der Kategorie 7 oder 5 erfüllen muss, werden Feuerwehrleute mit anderen Aufgaben befasst. Dieser flexible Umgang mit den Brandschutzkategorien ist nach Informationen des Betreibers möglich, weil Flugbewegungen zu 95 % geplant sind und Fluggesellschaften den Bedarf an einer höheren Brandschutzkategorie spätestens 48 Stunden vorher anmelden müssen.

Das Ministerium hat mitgeteilt, eine Prüfung durch die Gesellschaft, ob während der achtstündigen Arbeitszeit eine anderweitige Beschäftigung der Feuerwehrleute möglich sei, ergebe nur Sinn, wenn eine Einordnung in eine andere Brandschutzkategorie luftverkehrsrechtlich erfolge.

Der Rechnungshof weist darauf hin, dass Möglichkeiten bestehen, den Einsatz der Feuerwehrleute flexibler zu gestalten, wie auch die Verfahrensweisen an anderen

---

<sup>9</sup> Erklärung aufgrund einer Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 15. Mai 2019.

Flughäfen zeigen. Diese Möglichkeiten sollten auch im Hinblick auf die Belastungen des Landeshaushalts durch die Zuschussleistungen genutzt werden.

### **2.2.3 Flugfeldlöschfahrzeuge**

Der Fuhrpark der Flughafenfeuerwehr lag mit der Gesamtlöschmittelmenge von 37.500 l Wasser (ohne Reservefahrzeug) und der Löschmittelausstoßrate von 18.000 l/min über den Anforderungen der Brandschutzkategorie 10. Hierfür ist eine Mindestausstattung von 32.300 l Wasser und eine Löschmittelausstoßrate von 11.200 l/min erforderlich.

Das Ministerium hat erklärt, die Gesellschaft sei nochmals darauf hingewiesen worden, dass bei Ersatzbeschaffungen neue Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Größe und Ausstattung im Hinblick auf die Brandschutzkategorie nicht überdimensioniert sein sollten. Eine Ersatzbeschaffung solle vor diesem Hintergrund mit der Luftfahrtbehörde abgestimmt werden.

## **2.3 Notwendigkeit eines Rettungs- und Sanitätsdienstes auf dem Flughafenge-lände prüfen**

### **2.3.1 Alternative zum vorgehaltenen Rettungs- und Sanitätsdienst**

Nach seiner Betriebsgenehmigung ist für den Flughafen ein „ständiger ärztlicher Dienst“ einzurichten. Hierzu schloss die Gesellschaft 2010 mit einem externen Dienstleister einen inzwischen mehrfach geänderten Vertrag ab. Nach der darin vereinbarten Leistungsbeschreibung zählt zu den Aufgaben insbesondere, kranken, verletzten oder sonstigen hilfsbedürftigen Personen, die keine Notfallpatienten sind, fachgerechte Hilfe zu leisten und ihre Transportfähigkeit herzustellen. Bei lebensbedrohlich Verletzten oder Erkrankten sind lebensrettende Maßnahmen durchzuführen. Die Beförderung in eine für die weitere Versorgung geeignete Behandlungseinrichtung gehört nicht zu den Aufgaben. In einem 24-Stunden-Dienst sind mindestens ein Rettungsassistent und ein Rettungsassistent sowie ein Rettungs- und Krankentransportwagen vorzuhalten. Als Reaktionszeit nach einer Alarmierung sind lediglich im Dienstleistungsvertrag drei Minuten festgelegt. Innerhalb dieser Zeitspanne müssen alle Einsatzorte erreicht werden.

Die Kosten für den Rettungs- und Sanitätsdienst in monatlich fünfstelliger Höhe wurden bisher vollständig durch Landeszuschüsse gedeckt.

Weder die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO<sup>10</sup> noch Vorschriften des europäischen Rechts verlangen von Flughäfen das Vorhalten eines „ständigen ärztlichen Dienstes“ mit einer Reaktionszeit von drei Minuten. Auch die obere Luftfahrtbehörde<sup>11</sup> konnte insoweit keine konkrete Rechtsgrundlage benennen.

Nach den Vorgaben des Rettungsdienstgesetzes<sup>12</sup> sind die Vorhaltezeiten und die Anzahl der für eine Rettungswache erforderlichen Krankenkraftwagen so festzulegen, dass im Notfalltransport jeder an einer öffentlichen Straße gelegene Einsatzort in der Regel innerhalb einer Fahrzeit von maximal 15 Minuten nach dem Eingang des Hilfeersuchens bei der Leitstelle erreicht werden kann. Diese Hilfeleistungsfrist gilt u. a. für alle Notfälle am Flughafen. Sie ist nach den Angaben des Ministeriums

---

<sup>10</sup> International Civil Aviation Organization – eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die 1944 mit dem Ziel gegründet wurde, den zivilen Luftverkehr auf internationaler Ebene zu standardisieren.

<sup>11</sup> In Rheinland-Pfalz ist die Fachgruppe Luftverkehr bei dem Landesbetrieb Mobilität obere Luftfahrtbehörde.

<sup>12</sup> § 8 Abs. 2 Landesgesetz über den Rettungsdienst sowie den Notfall- und Krankentransport in der Fassung vom 22. April 1991 (GVBl. S. 217), BS 2128-1, zuletzt geändert durch Gesetz vom 18. Juni 2013 (GVBl. S. 254).

eine Planungsgröße, die 2017 in mehr als 93 % der hilfeleistungsrelevanten Notfall-einsätze bei einer Durchschnittszeit von 7:33 Minuten eingehalten wurde.<sup>13</sup>

Die zum Flughafen nächstgelegene Rettungswache befindet sich in Büchenbeuren. Sie liegt weniger als 4 km oder eine maximale PKW-Fahrzeit von sechs Minuten – für einen Rettungswagen mit Sondersignal schneller – vom Tor zum Rollfeld des Flughafens entfernt. Inklusiv der Fahrzeit auf dem Flughafengelände wäre es möglich, dass innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Frist an jedem Ort des Flughafengeländes Erste Hilfe geleistet werden kann.

Das Ministerium hat mitgeteilt, das entsprechende Einsparpotenzial solle untersucht und die Gesellschaft über eventuelle Möglichkeiten einer Umstrukturierung des medizinischen Dienstes unterrichtet werden. Ferner werde zu untersuchen sein, ob die Rettungswache Büchenbeuren den medizinischen Dienst auf dem Flughafen übernehmen könne, ob sie bei Übernahme zusätzlich ausgestattet werden müsse und ob Kosten von der Gesellschaft zu erstatten wären. Zudem habe die Luftfahrtbehörde zu entscheiden, ob die Gesellschaft ihre Pflichten aus der Betriebsgenehmigung auch mit Verweis auf die Rettungswache Büchenbeuren erfüllen könne.

Der Rechnungshof weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass von Mai bis Dezember 2018 nur an 166 von 245 Tagen Einsätze angefallen sind. Dabei fanden nur an 29 Tagen mehr als zwei Einsätze statt. Bei zuletzt deutlich zurückgehenden Passagierzahlen dürfte sich der Bedarf weiter verringern.

### **2.3.2 Transport mobilitätseingeschränkter Passagiere**

Bis März 2018 brachte der Rettungs- und Sanitätsdienst auch mobilitätseingeschränkte Personen wie z. B. Rollstuhlfahrer zum Flugsteig oder holte sie dort ab. Danach übernahm die Gesellschaft diese Aufgabe mit eigenen Kräften. Dadurch verringerte sich ab April 2018 das monatliche Entgelt für den Rettungsdienst um mehr als 3.900 €.

Die Betreuung und der Transport mobilitätseingeschränkter Personen ist keine originäre Aufgabe des Rettungs- und Sanitätsdienstes. Insoweit waren nicht zuwendungs-fähige Kosten in die Zuschüsse des Landes einbezogen. Hochgerechnet auf die Jahre 2014 bis 2017 waren dies Kosten von über 188.000 €.

Das Ministerium hat mitgeteilt, der Einspareffekt für das Land wäre, wenn überhaupt, nur sehr gering. Eine Herausnahme der Kosten für die Betreuung mobilitätseingeschränkter Personen aus der Förderung der Sicherheitsaufgaben führe dazu, dass diese Kosten das operative Ergebnis der Gesellschaft belasteten und im Wege der Betriebsbeihilfe grundsätzlich erstattet würden. Zudem verhindere die Erklärung zum Vollzug des Anteilskaufvertrags, wonach die Sicherheitskosten „künftig im bisherigen Umfang ... erstattet werden“, eine Rückforderung. Mit der Gesellschaft solle gegebenenfalls abgestimmt werden, ob künftig Kosten für die Betreuung mobilitätseingeschränkter Personen bei der Förderung der Sicherheitskosten oder als betriebliche Ausgabe im Rahmen der Betriebskostenbeihilfe berücksichtigt und gefördert werden sollten.

Hierzu bemerkt der Rechnungshof, dass die Bestimmung im Anteilskaufvertrag von 2017 keinen sachlichen Grund darstellt, von der Rückforderung der auch in Vorjahren zu Unrecht geleisteten Zuschüsse abzusehen. Zudem sind die Zuwendungen für die Betriebskostenbeihilfe betragsmäßig begrenzt, für das Jahr 2020 z. B. auf 4,3 Mio. €. Liegt der operative Verlust der Gesellschaft darüber, werden Rückforderungen nicht durch höhere Betriebsbeihilfen ausgeglichen und gehen damit nicht zu Lasten des Landes.

---

<sup>13</sup> Vorlage 17/4393.



### **3 Folgerungen**

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

Der Rechnungshof hatte gefordert,

- a) zu prüfen, ob die Gesellschaft im Zusammenhang mit dem Zweck der Erträge erzielte, die auf die Landeszuschüsse anzurechnen sind,
- b) darauf hinzuwirken, dass die Gesellschaft bei der Ersatzbeschaffung von Flugfeldlöschfahrzeugen die Anforderungen an die Brandschutzkategorie beachtet,
- c) die Möglichkeiten zur Übernahme der Aufgaben des medizinischen Dienstes durch die Rettungswache in Büchenbeuren zu prüfen und auf eine entsprechende Umstrukturierung hinzuwirken.

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

Der Rechnungshof hat gefordert,

- a) Verwendungsnachweise eingehender zu prüfen und dabei auch zu untersuchen, ob die Fördermittel wirtschaftlich und sparsam eingesetzt wurden, sowie die Ergebnisse zu dokumentieren,
- b) darauf hinzuwirken, dass die Gesellschaft die zulässige Flexibilität für einen dem Flugverkehr angepassten Brandschutzkategorie sowie Möglichkeiten zu einem flexibleren Einsatz der Feuerwehreinheiten nutzt,
- c) überhöhte Zuschüsse infolge der Einbeziehung nicht zuwendungsfähiger Kosten für den Transport mobilitätseingeschränkter Passagiere in die Förderung zurückzufordern,
- d) über die Ergebnisse der eingeleiteten Maßnahmen zu Nr. 3.1 Buchstaben a und c zu berichten.