

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Eike Hallitzky** **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

vom 10.04.2008

Anfrage zur staatlichen Finanzierung und zu den Aufgaben der privatwirtschaftlichen Rhein-Main-Donau-AG bzw. GmbH (RMD)

Der Bundesrechnungshof hat in seinem Bericht von 2006 festgestellt, dass die RMD einen staatlich finanzierten Personalbestand hat, der mit den vom Staat an die RMD übertragenen Aufgaben nicht zu rechtfertigen ist. Das Land Bayern trägt ein Drittel der Personalkosten der RMD.

Deshalb frage ich die Staatsregierung:

1. Sind der Bayerischen Staatsregierung die Feststellungen des Bundesrechnungshofes von 2006 bekannt, in denen der Bundesrechnungshof eine Reduktion der staatlich finanzierten Stellen von 125 auf 70 fordert?
 - a) Wie bewertet die Bayerische Staatsregierung diese Feststellungen des Bundesrechnungshofes?
2. Sind der Bayerischen Staatsregierung die Feststellungen des Bayerischen Obersten Rechnungshofes bekannt, der bereits 1993 darauf hingewiesen hat, dass ab 2005 ein Personalbedarf von nicht mehr als 60 Stellen erforderlich sei und dass sich die Schere zwischen Personalstand und Personalbedarf noch weiter öffnen würde, „wenn der Donauausbau Straubing bis Vilshofen nicht, später oder auf Grundlage eines geringeren Ausbaustandards käme“, was ja zweifellos der Fall ist?
 - a) Mit welchen Maßnahmen hat die Staatsregierung auf diese Feststellungen des ORH reagiert?
3. Aufgrund welcher vertraglichen Vereinbarung zwischen Bund und Land werden 125 Vollzeitbeschäftigte der Privatfirma RMD vom Steuerzahler finanziert?
 - a) Welche Bindungswirkung hat für die Staatsregierung der Bundestagsbeschluss von 2002, mit dem sich der Bundestag als höchstes Entscheidungsgremium auf eine Ausbauvariante ohne Staustufen festgelegt hat?
 - b) Inwieweit teilt die Bayerische Staatsregierung die Auffassung, dass mit dem Beschluss des Bundestages aus dem Jahre 2002 zugunsten einer Ausbauvariante der Donau ohne Staustufen die Vertragsgrundlage nur mehr für die Finanzierung von rund 70 Vollzeitstellen gegeben ist?
4. In welchem personellen Umfang und für welche zeitliche Dauer hält die Staatsregierung es für angemessen, dass – entgegen dem eindeutigen Bundestagsbeschluss von

2002 – der Staat auch für solche Stellen der RMD die Kosten übernimmt, die nur mit der Planung eines stauegestützten Donauausbaus zu begründen sind, für den die Bundesregierung als Bauherr explizit nicht zur Verfügung steht?

- a) Würde sich die Bayerische Staatsregierung einer neuen Vereinbarung mit Bund und RMD verschließen, mit der Personalabgänge bei der RMD aufgrund der heutigen eindeutigen Beschlusslage des Bundestages und der Bundesregierung zur Art des Ausbaus nicht mehr ausgeglichen werden, wie es der Bundesrechnungshof fordert?
5. Wer hat die beiden neuen Videos zur Staustufe Aicha und zu den sog. Umgehungsgerinnen im sog. Donauforum des Wirtschaftsministeriums (www.donauforum.de) in Auftrag gegeben und finanziert, und wer ist Autor dieser Videos?
 - a) Handelt es sich nach Auffassung der Staatsregierung bei diesen Werbefilmen um eine staatlich zu finanzierende Maßnahme, und wenn ja, warum?
 6. Ist der Bayerischen Staatsregierung bekannt, dass die RMD Wasserstraßen GmbH als Tochter des e.on-Konzerns ihre Gewinne aus Planung und Projektierung des Ausbaus von Wasserstraßen erwirtschaftet?
 - a) Ist der Bayerischen Staatsregierung bekannt, dass die RMD die Konzession zur Nutzung der Wasserkraft zur Energieerzeugung an den bestehenden und theoretisch auch für zusätzliche weitere Donau-Staustufen besitzt?
 - b) Teilt die Bayerische Staatsregierung die Auffassung, dass die RMD deshalb ein erhebliches eigenwirtschaftliches Interesse an der Errichtung von Staustufen an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen hat?
 7. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass die RMD mit der Formulierung von Gutachten- und Planungsaufträgen, d. h. mit der Erstellung der jeweiligen Leistungsbeschreibungen und Vertragsbedingungen und mit der Vergabe und Abwicklung der entsprechenden Dienstleistungsaufträge im Gesamtumfang von 33 Mio. Euro bis zum Jahre 2010 für die zusätzlichen Untersuchungen zum Ausbau der Wasserstraße zwischen Straubing und Vilshofen der RMD beauftragt wurde,
 - a) obwohl bereits auch diese Dienstleistung (Vorbereitung, Ausschreibung und Abwicklung der Untersuchungen bis 2010) europaweit auszuschreiben gewesen wären
 - b) und obwohl die RMD als Privatunternehmen ein erhebliches Eigeninteresse an einem bestimmten Ergebnis – nämlich dem Staustufenausbau – hat und somit eine neutrale Bearbeitung der übertragenen Aufgaben nicht zu erwarten ist?

8. Ist der Staatsregierung bekannt, dass die Güterstrukturen zwischen Binnenschiff und Lkw derart verschieden sind, dass selbst ein Maximalausbau der Donau keine spürbare Verlagerung von der Straße auf das Schiff bewirken würde und dass ein echtes Verlagerungspotenzial von der Straße auf das Wasser nur der Containerverkehr bieten würde, der daran scheitert, dass die von der RMD (!) geplanten Brücken im Rhein-Main-Donau Kanal samt und sonders zu niedrig sind für eine wirtschaftliche Nutzung der Containerschifffahrt?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
vom 23.06.2008

Zu 1.:

Die Bayerische Staatsregierung wurde vom BMVBS über den Bericht des Bundesrechnungshofs informiert.

Zu 1. a):

Die Bayerische Staatsregierung möchte Feststellungen von Bundesbehörden, die Bundesbehörden betreffen, nicht kommentieren.

Jedoch wurde der Rechnungshofbericht im Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages behandelt.

Der ehemalige Staatssekretär im BMVBS, Jörg Hennerkes, hat dem ehemaligen Staatssekretär im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Hans Spitzner, daraufhin vorgeschlagen, dass überzähliges Personal der RMD für Aufgaben an Bundeswasserstraßen eingesetzt werden solle.

Staatssekretär Spitzner hat in seiner Antwort den Bund aufgefordert, zügig die raumgeordnete Variante C₂₈₀ zu verwirklichen, dann gäbe es kein Kapazitätsproblem bei der RMD.

Zu 2.:

Der Staatsregierung ist der Bericht des Bayerischen Obersten Rechnungshofes aus dem Jahre 1993 bekannt. Sie teilt jedoch nicht die Einschätzung, wie sie in der Frage 2 zum Ausdruck gebracht wird. Der Oberste Rechnungshof zielte ganz eindeutig auf die fehlende Entscheidung der Gesellschafter über die künftige unternehmerische Konzeption sowie das Beteiligungsinteresse ab. Die Ausführungen hierzu sind unter Ziffer 4.4 auf Seite 28 des Berichts dargestellt. Nachdem der Bund und der Freistaat Bayern ihre Beteiligungen an der RMD AG veräußert haben, ist der Rechnungshofbericht insoweit erledigt. Insbesondere spielen die Aussagen zum Personalbestand keine Rolle mehr.

Zu 2. a):

Nachdem das Hauptanliegen des ORH-Berichts, nämlich die Veräußerung der staatlichen Beteiligung, erfüllt war, war auch auf keine weiteren Feststellungen mehr zu reagieren.

Zu 3.:

Im Verkaufsvertrag an die Energieversorgungsunternehmen war definiert, dass die Energieversorgungsunternehmen das notwendige Personal für den Donauausbau vorzuhalten haben. Mit der Vereinbarung vom 11.03.1998 (unterzeichnet am 27.05.1998) haben die Verkäufer, vertreten durch den zuständigen Abteilungsleiter des Bundesverkehrsministeriums, Ministerialdirektor Klaus Kraft, sowie den damaligen Amtschef des Bayerischen Verkehrsministeriums, Michael Schneider, und der Vorstandsvorsitzende der RMD Dr. Konrad Weckerle den für den Donauausbau vorzuhaltenden Personalkörper mit 125 Mannjahren festgelegt.

Zu 3. a):

Für die Staatsregierung hat der Bundestagsbeschluss aus dem Jahre 2002 keinerlei verbindliche Wirkung. Das höchste Entscheidungsgremium für die Bayerische Staatsregierung ist der Bayerische Landtag.

Dieser hat am 25.06.2003 (Drs. 14/12830) zum Hochwasserschutz und zum geplanten Donauausbau beschlossen, dass weitere Fragen, insb. zur ökologischen und sozialen Verträglichkeit sowie zur ökonomischen Notwendigkeit des geplanten Donauausbaus zwischen Straubing und Vilshofen, durch Raumordnungsverfahren auf der Grundlage der Ausbauvarianten A, C und D2 zu beantworten seien. Auf dieser Basis hat die Staatsregierung für die Variante C sowie deren Untervariante C₂₈₀ und die Dreistufenvariante D2 von Amts wegen das Raumordnungsverfahren eingeleitet. Darin wurden weder Variante D2 noch die vom Bund eingebrachte Variante A, sondern alleine die Einstufenvariante C/C₂₈₀ als raumverträglich begutachtet.

Zu 3. b):

Siehe Antwort zu Frage 3 a.

Zu 4.:

Siehe Antwort zu Frage 3 a.

Zu 4. a):

Siehe Antwort zu Frage 3 a.

Zu 5.:

Bund und Bayern haben diese Filme einvernehmlich in Auftrag gegeben, um komplizierte Sachverhalte zu wichtigen Fragen des Raumordnungsverfahrens darzustellen. Neben den Filmen für die Stützschwelle Aicha sowie für das Umgehungsgewässer gibt es noch einen Film über das Problem der Ablagerungen im Mündungsbereich der Isar (Variante A). Diese Filme wurden von AKTUELL FILM Media, Kurt Weber e. G., Pfahlweg 11, 82346 Andechs am Ammersee, als DVDs produziert und für die Präsentation auf www.donauforum.de angepasst.

Zu 5. a):

Siehe Antwort zu Frage 5.

Zu 6.:

Die RMD Wasserstraßen GmbH rechnet die von ihr erbrachten Leistungen nach den tatsächlich entstandenen Selbstkosten, d. h. ohne Gewinnzuschlag ab. Gewinne aus der Planung

und Projektierung des Ausbaus von Wasserstraßen werden somit in diesem Unternehmen nicht erzielt.

Der erzielte Jahresüberschuss bewegt sich zwischen 5 und 15 T€. Er rührt aus Zinseinnahmen, die aus bilanztechnischen Gründen nicht mehr in das abgeschlossene Geschäftsjahr eingestellt werden können.

Dieser Überschuss wird im Folgejahr dem Wasserstraßenbau gutgeschrieben und verringert dann entsprechend die Kosten von Bund und Bayern.

Zu 6. a):

Die „Konzession“ der RMD richtet sich nach dem Vertrag zwischen dem Reich, Bayern, Baden und der Rhein-Main-Donau Aktiengesellschaft über die Durchführung der Großschiffahrtsstraße Aschaffenburg-Passau-Grenze und Kelheim-Ulm und die Ausnutzung der Wasserkräfte (Konzessionsvertrag) aus dem Jahre 1921. Das Reich und Bayern verpflichten sich darin vorbehaltlich des hierzu erforderlichen wasserpolizeilichen Verfahrens dafür zu sorgen, dass der Gesellschaft die Erlaubnis zur Benutzung des Wassers und des Flussbettes des Mains von Aschaffenburg bis Bamberg und der bayerischen Donau u. a. ermöglicht wird. Das heißt also nicht, dass die RMD bereits automatisch das Recht hat, an evtl. zu errichtenden Wehren die Wasserkraft zu nutzen, sondern hierfür das entsprechende Rechtsverfahren durchzuführen hat. Sie ist hier genauso wie jeder andere Bewerber gestellt, der sich irgendwo in Bayern um die Errichtung eines Wasserkraftwerks bemüht.

Zu 6. b):

Die RMD sowie auch Bund und Bayern haben wiederholt erklärt, dass eine Nutzung der Wasserkräfte mit dem Ausbau der Donau nicht angestrebt wird. Das wäre bei der sehr geringen Stauhöhe, die die Stufe Aicha hat, auch sehr unwirtschaftlich. Deshalb ist die Staatsregierung nicht der Auffassung, dass die RMD ein erhebliches wirtschaftliches Eigen-

interesse an der Errichtung von Staustufen hat.

Zu 7.:

Die Frage zielt offenbar auf die Vergabe der sog. „EU-Studie“. Diese wurde ohne unser Zutun von Bundesminister Tiefensee bei der EU beantragt. Evtl. Fragen haben sich daher an das BMVBS zu richten, das bereits auf eine Anfrage der Grünen im Bundestag die entsprechende Antwort gegeben hat (BT-Drs. 16/7641 vom 21.12.2007, <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/076/1607641.pdf>).

Zu 8.:

Die Staatsregierung ist nicht der Meinung, dass sich die Güterstrukturen zwischen Binnenschiff und Lkw sehr unterscheiden. Es gibt keine Güter, die nur für den Lkw, die Bahn oder das Binnenschiff geeignet sind. Es geht auch nicht darum, dass sich die Verkehrsträger gegenseitig Güter abjagen, sondern um den Zuwachs an Gütern bis zum Jahre 2015 zu bewältigen, hier sind alle drei Verkehrsträger gefragt.

Was den Containerverkehr anbetrifft, so hat eine Studie vom Oktober 2003 der damaligen Versuchsanstalt für Binnenschiffbau, Duisburg (VBD, heute DST) gezeigt, dass bereits ein zweilagiger Containertransport, der jetzt schon durchgehend auf der gesamten Wasserstraße möglich ist, Kostenvorteile von 7 bis 14 % gegenüber dem Lkw-Transport bringt. Der noch wirtschaftlichere dreilagige Containerverkehr wird am Main-Donau-Kanal nicht durch die Brückenhöhen beeinträchtigt, sondern die Wasserspiegelschwankungen infolge Schwall- und Sunkwirkung bei der Schleusenentleerung bzw. -füllung. Das kann sehr leicht durch Anzeigeeinrichtungen (sog. Brückenpegel) gelöst werden.

Die Höhen der Brücken über dem Wasserspiegel des Main-Donau-Kanals richten sich im Übrigen nach den Ausbaugrundsätzen des Bundes, der RMD wäre hier ohnehin kein Vorwurf zu machen.