

Hintergrundinformationen zu den Untersuchungen zum geplanten Ausbau der Wasserstraße Donau

Die zentrale Rolle der RMD in den Untersuchungen widerspricht dem europäischen Vergaberecht und der TEN-Förderung



Bund
Naturschutz
in Bayern e.V.

Die freihändige Vergabe von Planungs- und Gutachterleistungen an die RMD Wasserstraßen GmbH verstößt gegen EU-Vergaberecht

Für die sogenannten variantenunabhängigen Untersuchungen (die in Wirklichkeit vor allem der Vorbereitung der Planfeststellung für die Ausbauvarianten A und C/C2,80 dienen) sollen zahlreiche Gutachten und Planungen erstellt werden.

Wesentliche Teile der Untersuchungen und Planungen führt die Rhein-Main-Donau (RMD) Wasserstraßen GmbH durch, z.B. die technischen Planungen für die Varianten A und C/C2,80, die Erstellung eines Grundwassermodells sowie hydraulische Berechnungen. Ein Teil der Leistungen wird von anderen Unternehmen erbracht, z.B. die ökologischen Grundlagenkartierungen, die Grundwasseruntersuchungen, Probebohrungen, sowie die Bearbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie, der FFH-Verträglichkeitsstudie und der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung. Allerdings wurde auch die Abwicklung dieser externen Leistungen, also deren Ausschreibung und Vergabe sowie die Entgegennahme der jeweiligen Gutachtenentwürfe ebenfalls der RMD Wasserstraßen GmbH übertragen. Die Vergaben an die RMD erfolgten durch das Bundesverkehrsministerium bzw. die nachgeordneten Behörden (Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd) **ohne Ausschreibung, also freihändig**.

Der Auftrag überschreitet in seinem finanziellen Umfang jedoch die Schwellenwerte deutlich, ab denen EU-weite Ausschreibungen und Vergaben durchzuführen gewesen wären. **Mit der freihändigen Vergabe des Planungs- und Abwicklungsauftrages hat das Bundesverkehrsministerium bzw. die nachgeordneten Behörden somit gegen EU-Vergaberecht verstoßen.**

Auch die Donau-Verträge rechtfertigen keine freihändigen Vergaben an die RMD Wasserstraßen GmbH

Die freihändige Vergabe wird von Seiten des Bundesverkehrsministeriums mit den Donaukanalisierungsverträgen u.a. von 1922 bzw. 1976 begründet. Danach sei die RMD für den Donauausbau zuständig und müsse also entsprechend beauftragt werden.

Die Donau-Kanalierungsverträge räumen nach heutiger Terminologie der RMD den Status eines „Generalunternehmers“ für die Baumaßnahmen ein; nicht jedoch lässt sich aus den Verträgen ein Zwang zur Beauftragung der RMD für die **vorgelagerten Gutachten und Planungen** ableiten. Selbst wenn die Verträge heute noch in der ursprünglichen Form (d.h. ohne Anpassung an mittlerweile geltendes Vergaberecht) als gültig betrachtet würden, ließe sich bestenfalls eine Beauftragung für die **Baumaßnahmen selbst bzw. deren Abwicklung** ableiten.

Zu den vorgelagerten, entscheidungsvorbereitenden Fragestellungen gehört die Frage, **ob überhaupt**, bzw. wenn ja, **wie** ausgebaut werden soll. Von einem Unternehmen, das anschließend ein

Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Landesfachgeschäftsstelle Nürnberg
Bauernfeindstraße 23
D – 90471 Nürnberg

Tel.: ++49 – (0)911 – 81 87 8-10
Fax: ++49 – (0)911 – 86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

Kreisgruppe Deggendorf
Amanstraße 21
D – 94469 Deggendorf

Tel.: ++49 – (0)991 – 32555
Fax: ++49 – (0)991 – 342214

bund-naturschutz@degnet.de
www.bn-deggendorf.de



Stand: 18.10.2010

Bauwerk als „Generalunternehmer“ errichten soll, kann jedoch realistischerweise keine belastbare Antwort z.B. auf die Frage erwartet werden, ob nicht auf das geplante Bauwerk besser ganz verzichtet werden sollte, weil z.B. der erwartete Nutzen in keinem Verhältnis zu den Kosten stehen würde.

Das Bundesverkehrsministerium verweist zur Rechtfertigung seiner Entscheidung außerdem darauf, dass die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Süd Weisungsbefugnis gegenüber der RMD Wasserstraßen GmbH habe.

Davon jedoch, dass die WSD Süd die Untersuchungen überhaupt oder z.B. maßgeblich im Sinne des Bundestagsbeschlusses von 2002 zugunsten der Variante A steuern und beeinflussen würde, war bisher nichts zu bemerken. Im Gegenteil hat sich der oberste Dienstherr der Behörde, Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, bereits mehrfach und schon vor Beginn der Untersuchungen öffentlich auf ein Ergebnis – nämlich Variante C 2,80 – festgelegt. Damit ist auch durch die WSD Süd keine neutrale Steuerung der RMD bzw. der Untersuchungen zu erwarten.

Die Rhein-Main-Donau (RMD) AG wurde 1921 durch das damalige Deutsche Reich und den Freistaat Bayern gegründet und befand sich ursprünglich zu 2/3 im Eigentum des Deutschen Reichs bzw. später der Bundesrepublik Deutschland sowie zu 1/3 im Eigentum des Freistaats Bayern.

Die RMD AG gehört heute, nach den Privatisierungen ab 1995, mehreren Energiekonzernen, nämlich zu 77,49 % dem E-ON-Konzern, zu 14 % den Lech-Elektrizitätswerken (LEW) und zu 8,5 % der EnBW. 0,01 % der Anteile stehen im Eigentum von Kommunen.

Die RMD Wasserstraßen GmbH ist eine hundertprozentige Tochter der Rhein-Main-Donau AG.

Quelle: www.rmd.de, Stand 10.2010

Die Vergabe an die RMD verstößt wegen einer Interessenkollision auch gegen den Förderbescheid der EU für das TEN-Ausbauprojekt

Die freihändige Vergabe an die RMD Wasserstraßen GmbH verstößt zusätzlich auch gegen den Förderbescheid, mit dem die EU Mittel für den Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) bereitgestellt hat. In diesem Bescheid ist festgelegt, dass bei Vergaben Interessenkonflikte ausgeschlossen sein müssen, etwa, wenn wirtschaftliche Interessen eines Auftragnehmers eine unparteiische und objektive Ausführung der Maßnahmen beeinträchtigen könnten.

Die RMD AG hat ein wirtschaftliches Interesse an der Realisierung des Ausbaus an sich (s.o.) und außerdem ein wirtschaftliches Interesse speziell an der Stauvariante, da nur in dieser Variante die RMD ihr bis 2050 bestehendes Konzessionsrecht zur Energieerzeugung ausnutzen kann (siehe eigenes Infoblatt hierzu). Die RMD wäre bei Beachtung der Vorgaben des Förderbescheids noch nicht einmal als Bieter für eine europaweite Ausschreibung der Abwicklungs- und Planungsaufträge in Frage gekommen.

Ein entsprechender Hinweis der Naturschutzverbände und Initiativen an die Generaldirektion Verkehr hatte bisher noch keine eindeutige Reaktion zur Folge. Die EU-Koordinatorin für das TEN-Projekt Wasserstraße Donau, Frau Karla Pejjs, hat sich in einem Schreiben von Ende September 2010 überrascht über die Nicht-Durchführung von Ausschreibungen für die Studie gezeigt.

**Dieses Blatt darf für Informationszwecke uneingeschränkt kopiert werden.
Weitere Informationen unter: www.bn-deggendorf.de**

Bearbeitung / Kontakt für Rückfragen:
G. Kestel, Schiffmeisterweg 7, 94469 Deggendorf
Tel.: 0991 – 341354
email: G.Kestel@planwerk-landschaft.de