

II-3679 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 1874/J

1991 -11- 06

A N F R A G E

der Abgeordneten Piller  
und Genossen

an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten  
betreffend freihändige Vergabe der Leistungen der  
betrieblichen Erhaltung auf der A 4 Ost-Autobahn

Ende Oktober dieses Jahres wurde mit der Durchführung der betrieblichen Erhaltung der A 4 Ostautobahn im Bereich zwischen der Anschlußstelle Bruck a.L./Ost und der Anschlußstelle Neusiedl die Salzburger Fa. Wieser betraut. Der Vertrag wurde auf Weisung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten für 3 Jahre abgeschlossen mit Kosten von rund 9,6 Mio Schilling inkl. MWSt im ersten Betriebsjahr.

Die ursprünglich erfolgte Ausschreibung wurde aufgehoben, da die Offerte der drei interessierten Firmen als angeblich nicht geeignet befunden wurden. Unter diesen drei Firmen befand sich auch die Fa. Wieser. Im Zuge einer freihändigen Vergabe wurde letztlich doch dieses Unternehmen mit der Durchführung des "Pilotprojektes" befaßt.

Gegenüber der ursprünglichen Ausschreibung tritt im Gefolge dieses vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten angeordneten "Privatisierungsversuches" eine deutliche Angebotsverschlechterung auf. So wird etwa die Pflege der Bankette und des Mittelstreifens nur mehr 2 mal statt 4 mal jährlich erfolgen und die Pflege der Inseln und Parkplätze nur mehr 5 mal statt 10 mal. Auch der erforderliche Winterdienst war zunächst unbegrenzt ausgeschrieben. Nunmehr baut der Winterdienst auf einer Schneefallhöhe von 35 cm (im gesamten Winterverlauf) auf, jeder zusätzliche Zentimeter Schnee wird mit 21.804 Schilling verrechnet. Bei der Streuung bezieht sich das Angebot auf 30 Glättetage. Die durchschnittliche Anzahl an Glättetagen betrug in den vergangenen

drei Jahren etwa auf der A2 78. Jeder zusätzliche Glättetag wird mit 63.600 Schilling verrechnet.

Insgesamt würde sich nach dem Angebot des Straßenbauamtes Eisenstadt der Streifen-Km auf 193.854 Schilling belaufen, das Angebot der Fa. Wieser beträgt trotz verringertem Leistungskatalog 272.340 Schilling. Überdies muß die Salzburger Firma nun in Parndorf ein Objekt kaufen oder mieten, während im bestehenden Bauhof Parndorf, der ja auf die Wartung der A4 hin konzipiert wurde, Kapazitäten frei bleiben.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten daher nachstehende

#### A n f r a g e:

1. Welches sind die genauen Gründe, die zur Aufhebung der ursprünglichen Ausschreibung führten?
2. Entspricht die freihändige Vergabe ohne neuerliche Ausschreibung der ÖNORM?
3. Mit wievielen Firmen wurde im Zuge der freihändigen Vergabe verhandelt?
4. Stimmt es, daß in der ursprünglichen Ausschreibung die Fa. Wieser von Ihrem Ressort unter anderem mit der Begründung "stark überhöhter Angebotspreise" abgelehnt wurde?
5. Warum wurde der Leistungskatalog gegenüber der ursprünglichen Ausschreibung verringert?

6. Erachten sie es als sinnvoll, ein Pilotprojekt auf einer Streckenlänge von nur rund 7 km durchzuführen, insbesondere wenn dies zu Kosten erfolgt, welche deutlich über denen der öffentlichen Leistungserbringung liegen?

7. Halten Sie eine derartige Vorgangsweise für budgetpolitisch vertretbar?

8. Wie hoch sind die Errichtungskosten sowie die jährlichen Erhaltungskosten für den zur Betreuung der A4 errichteten Bauhof Parndorf?

9. Wie erklären Sie die Differenz der Betreuungskosten nach Fahrstreifen-Km auf der A 4 ?

10. Wie sind die Standards der Straßenbetreuung in den anderen Bundesländern?

11. Was kostet in den anderen Bundesländern die Betreuung je Fahrstreifen-Km?

12. Stimmt es, daß in den, dem Pilotprojekt zugrundeliegenden, Gesprächen mit Vertretern Ihres Ressorts Straßenbaufachleute die Meinung äußerten, das gegenständliche Straßenstück eigne sich nicht für eine Erprobung von Betreuungsmaßnahmen durch Private?

13. Wenn ja, warum haben Sie trotzdem die gegenständliche Weisung erteilt?

14. Stimmt es, daß auch von Ihrem Ressort die bis zur Vergabe des betreffenden Vertrages zur Verfügung stehende Zeit als "zu kurz" bezeichnet wurde?

15. Halten Sie es grundsätzlich für sinnvoll, derartige Pilotprojekte unter Zeitdruck zu vergeben?

16. Stimmt es, daß Gegenüberstellungen von vergleichbaren Straßenbereichen in Kärnten gezeigt haben, daß die Kosten von Winterdienstleistungen in Eigenregie deutlich günstiger sind als bei zugekauften Winterdienstleistungen?

17. Wenn ja, wie ist dann die Vergabe der Winterdienstleistungen im gegenständlichen Fall zu rechtfertigen?

18. Stimmt es, daß Modellversuche in der BRD unter anderem ergeben haben, daß sich Arbeiten in der Straßenbetreuung mit unverzüglicher Durchführungsnotwendigkeit - wie etwa im Winterdienst - nur bedingt für Vergabe an private Unternehmen eignen?

19. Wo planen Sie die nächste Privatisierung der gegenständlichen Art?