

II-4355 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich

1832 IAB

1991 -12- 30

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

zu 18741J

Wien, am 27. Dezember 1991
GZ.: 10.101/528-X/A/1a/91

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 W i e n

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1874/J betreffend freihändige Vergabe der Leistungen der betrieblichen Erhaltung auf der A 4 Ost-Autobahn, welche die Abgeordneten Piller und Genossen am 6. November 1991 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

Welches sind die genauen Gründe, die zur Aufhebung der ursprünglichen Ausschreibung führten?

Antwort:

An der öffentlichen Ausschreibung beteiligten sich drei Firmen. Ein Bieter hat lediglich das Personal und somit nur die Lohnkosten, jedoch nicht die Geräte- und Materialkosten angeboten. Ein weiterer Bieter hat keine Aufgliederung der Einheitspreise nach

~~Republik Österreich~~

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 2 -

Lohn-, Geräte- und Materialkosten vorgenommen, was jedoch bei vorgesehenen veränderlichen Preisen unumgänglich ist. Beide Angebote waren daher auszuschneiden.

Bei der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen wurden vom Amt der Burgenländischen Landesregierung wesentliche Weisungen des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten zur Gestaltung der öffentlichen Ausschreibung nicht berücksichtigt. Entscheidende Punkte wie z.B.:

- die Möglichkeit der Anbotslegung für Teilbereiche
- keine pauschal anzubietende Leistungen, sondern Festlegung von konkreten Verrechnungsgrundlagen (Niederschlagshöhe, Niederschlagstage, Temperaturverlauf u.a.)

wurden nicht eingearbeitet, wodurch die Ausschreibung für viele Interessenten nicht kalkulierbar war.

Aufgrund der Tatsache, daß von den drei Bietern zwei auszuschneiden waren und vom verbleibenden Bieter ein überhöhtes Angebot vorlag, mußte die Ausschreibung aufgehoben werden.

Punkt 2 der Anfrage:

Entspricht die freihändige Vergabe ohne neuerliche Ausschreibung der ÖNORM?

Antwort:

Eine freihändige Vergabe ist unter anderem zulässig, wenn eine öffentliche Ausschreibung ohne Erfolg geblieben ist oder wenn besondere Dringlichkeit wegen Gefahr im Verzug vorliegt.

~~Republik Österreich~~

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 3 -

Für das gegenständliche Autobahnteilstück war die Inbetriebnahme für 31. Oktober 1991 vorgesehen. Mit diesem Zeitpunkt waren zwingend auch die Erhaltungsmaßnahmen aufzunehmen.

Für deren Vorbereitung und Einrichtung mußte dem Auftragnehmer ein entsprechender Zeitvorlauf zugedacht werden. Weiterer Zeitbedarf ergab sich für die Neugestaltung der Ausschreibungsunterlagen und die Angebotsprüfung.

Die für eine neuerliche öffentliche (oder beschränkte) Ausschreibung erforderliche Zeitspanne war nicht mehr ausreichend gegeben.

Die gewählte Form einer freihändigen Vergabe steht daher durchaus im Einklang mit den maßgeblichen Vergabebestimmungen (ÖNORM A 2050).

Punkt 3 der Anfrage:

Mit wievielen Firmen wurde im Zuge der freihändigen Vergabe verhandelt?

Antwort:

Im Zuge der freihändigen Vergabe wurde nur mit dem Bieter verhandelt.

Punkt 4 der Anfrage:

Stimmt es, daß in der ursprünglichen Ausschreibung die Fa. Wieser von Ihrem Ressort unter anderem mit der Begründung "stark überhöhter Angebotspreise" abgelehnt wurde?

~~Republik Österreich~~

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 4 -

Antwort:

Ich habe schon unter Punkt 1 auf die problematische Ausschreibung durch die burgenländische Landesregierung hingewiesen.

Punkt 5 der Anfrage:

Warum wurde der Leistungskatalog gegenüber der ursprünglichen Ausschreibung verringert?

Antwort:

Der Leistungskatalog wurde auf die für Autobahnen im gesamten Bundesgebiet geltenden Standards festgelegt. Wie schon erläutert, waren bei der öffentlichen Ausschreibung die Anforderungen schwer kalkulierbar. Um diesen Nachteil auszuschalten, wurde ein "Norm-Winterdienst" mit vorgegebener Schneefallhöhe und Glatteistagen, der einem mehrjährigen Durchschnitt entspricht, festgelegt. Eine Verringerung der Leistungen bei der Durchführung des Winterdienstes erfolgte dadurch nicht.

Punkt 6 der Anfrage:

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?

Antwort:

Die Vorteile dieses Pilotprojektes sind einerseits im Entfall hoher Primärinvestitionen für Fahrzeuge und Geräte in der Höhe von

~~Republik Österreich~~

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 5 -

ca. öS 7,7 Millionen und andererseits ein Entfall von 12 geplanten zusätzlichen Dienstposten der Straßenerhaltung zu sehen.

Punkt 7 der Anfrage:

Halten Sie eine derartige Vorgangsweise für budgetpolitisch vertretbar?

Antwort:

Ja.

Punkt 8 der Anfrage:

Wie hoch sind die Errichtungskosten sowie die jährlichen Erhaltungskosten für den zur Betreuung der A 4 errichteten Bauhof Parndorf?

Antwort:

Die Straßenmeisterei Parndorf wurde in den Jahren 1979 - 1982 mit Gesamtbaukosten (GBK) von öS 73,0 Millionen errichtet. Sie wurde nicht als reine Autobahnmeisterei erbaut, sondern diente für die Betreuung eines ca. 250 km langen Bundes- und Landesstraßennetzes mit Erweiterungsmöglichkeiten für die schon damals im Bundesstraßengesetz vorgesehene Ostautobahn. Durch die inzwischen erfolgte Umplanung der Ostautobahn liegt diese Meisterei nunmehr extrem ungünstig zur Autobahn.

Punkt 9 der Anfrage:

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

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 6 -

Antwort:

Aufgrund einer betriebswirtschaftlichen Untersuchung der ÖGEFA (Österreichische Gesellschaft für Arbeitstechnik und Betriebsrationalisierung) ergeben sich bei einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtungsweise unter Einbeziehung sämtlicher Overheadkosten sowie der Kosten für Amortisation und Finanzierung der Geräte und Hochbauten Kosten von netto öS 10,2 Millionen. Der Abschnitt wurde letztlich um nicht ganz öS 8 Millionen netto, d.s. rund öS 9,6 inklusive Mehrwertsteuer, vergeben.

Punkt 10 der Anfrage:

Wie sind die Standards der Straßenbetreuung in den anderen Bundesländern?

Antwort:

Die Standards sind durch allgemein gültige Richtlinien (Winterdienst, Grünpflege u.dgl.) und Dienstanweisungen (z.B. Streckenwartdienst) geregelt. Zum Großteil werden diese Regelungen unter Mitwirkung der Länder in Ausschüssen erarbeitet. Die Durchführung der Arbeiten obliegt den jeweiligen Landesverwaltungen.

Punkt 11 der Anfrage:

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

Antwort:

Die Betreuungskosten je Fahrstreifen-km Autobahn lagen nach den Betriebskennzahlen der Bundesstraßenverwaltung für das Jahr 1989 (derzeit sind keine aktuelleren Daten verfügbar) zwischen öS

~~Republik Österreich~~
Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 7 -

90.000,-- und öS 193.000,--. Dabei sind jedoch Overheadkosten und Kosten für die Amortisation von Geräten und Hochbauten nicht berücksichtigt.

Punkt 12 der Anfrage:

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?

Antwort:

Da es sich hier um ein Pilotprojekt handelt, wurde bewußt ein überschaubarer, nicht zu langer Abschnitt ausgewählt, an dem die entsprechenden Erfahrungen gesammelt werden können.

Punkt 13 der Anfrage:

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

Antwort:

Die Durchführung dieses Pilotprojektes entspricht den Vorgaben des Regierungsübereinkommens.

Punkt 14 und 15 der Anfrage:

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

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 8 -

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

Antwort:

Die Absicht dieses Autobahnstück als Pilotprojekt für eine Betreuung durch Private heranzuziehen, war dem Amt der Burgenländischen Landesregierung und dem zuständigen Landesrat bereits seit dem Frühjahr 1991 bekannt.

Punkt 16 und 17 der Anfrage:

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

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

Antwort:

Wie bereits zu Punkt 11 und 12 ausgeführt, handelt es sich hier um ein Pilotprojekt für einen relativ kurzen Abschnitt. Der Vergleich mit einem größeren Betreuungsgebiet bzw. einem ganzen Bundesland ist daher nicht zielführend.

Punkt 18 der Anfrage:

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?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 9 -

Antwort:

Auch in der BRD herrscht reges Interesse an der privatwirtschaftlichen Betreuung der Straßenerhaltung. Verwertbare Ergebnisse liegen aber auch hier noch nicht vor.

Punkt 19 der Anfrage:

Wo planen Sie die nächste Privatisierung der gegenständlichen Art?

Antwort:

Wie im Regierungsübereinkommen vorgesehen, werden bei neuen Strecken solche Modelle geprüft werden.

