

2563/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr.2517/J-NR/1997, betreffend Ausschreibung für die Vergabe eines automatischen Ökopunktesystems, die die Abgeordneten Rauch—Kallat und Kollegen am 5. Juni 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Angesichts des Umstandes, daß die Kapsch AG mit ihrem Angebot ca. 100 Mio ÖS über dem günstigsten Angebot (Bieterkonsortium Alcatel-Forschungszentrum Seibersdorf-STUAG) lag, drängt sich die Frage auf, warum nicht jener Bieter den Zuschlag erhalten hat, der nach den Ausschreibungskriterien (primär Preis!) das beste Angebot abgegeben hat? Warum wurden keine renommierten Gutachter involviert um festzustellen, ob dieses Angebot technisch ausreichend ist oder nicht?

Bei der Ausschreibung galt grundsätzlich das Bestbieterprinzip und nicht das Billigstbieter-Prinzip. Zudem handelt es sich beim gegenständlichen Projekt insbesondere hinsichtlich seiner Funktionalität um Neuland. Dieser Besonderheit mußte auch bei der Ausschreibung Rechnung getragen werden. Es wurden renommierte Gutachter involviert, die zum Ergebnis kamen, daß das Anbot der Firma Kapsch AG hinsichtlich der Ausschreibungskriterien am besten geeignet ist.

2. Aufgrund des Bescheides des Bundesvergabeamtes müssen wir an Sie die Frage richten, warum auf der Grundlage dieses bei der Angebotseröffnung am 15. Juli 1996 nicht verlesenen Angebotes der Firma Kapsch AG Ihr Vorgänger BM Dr. Rudolf Scholten der Firma Kapsch AG den Zuschlag für das automatische Okopunktesystem erteilt hat?

Zur Klärung von rechtlichen Fragen im Zuge der Ausschreibung wurde Herr Univ. Prof Dr. Josef Aicher, ein renommierter Experte auf dem Gebiet des Vergaberechtes, zugezogen. Laut seiner Rechtsmeinung war die Berücksichtigung des Alternativangebots zulässig. Diese Auffassung wird zudem auch vom führenden deutschen Kommentar, Heiermann, Riedl, Husann - Kommentar zur VOB, bekräftigt.

3. Die Entscheidung des Bundesvergabebeamten berechtigt den übergangenen Bieter Schadenersatz zu verlangen. Können Sie abschätzen, in welcher Höhe der Bund Schadenersatzforderungen ausgesetzt sein wird?

Bisher wurden keine Schadenersatzansprüche geltend gemacht. Zudem würde die konkrete Höhe letztlich durch richterlichen Entscheid bestimmt.

4. Wie können Sie sich, angesichts der so massiven Hinweise darauf, daß das Angebot der Kapsch AG nachträglich verbessert wurde, erklären, daß seitens des Verkehrsministeriums diesen so offensichtlichen Verdachtsgründen nicht nachgegangen wurde?

Welche Art von Kontrolle hat über die beratende Ingenieursgemeinschaft Lässer-Feizlmayer (ILF) stattgefunden?

Dem Verkehrsministerium lagen im Zuge des Verfahrens keine Fakten vor, die Anlaß zur Vermutung von Unregelmäßigkeiten gaben. Den im Bescheid des Bundesvergabebeamten geäußerten Mutmaßungen, die vom Bundesvergabebeamten selbst nicht nachgewiesen, sondern bloß aufgrund einer subjektiven Betrachtung von Schriftarten getätigt wurden, kann von den dafür zuständigen Gerichten nachgegangen werden. Dem Verkehrsressort liegen auch keine Verdachtsgründe gegen die Ingenieursgemeinschaft Lässer-Feizlmayr (ILF) vor. Diese Firma hat nicht nur national sondern auch international einen ausgezeichneten Ruf

5. Warum wurde seitens des Verkehrsministeriums nicht sichergestellt (z.B. durch Verschließen einer Kopie der Angebote), daß eine nachträgliche Manipulation (Verbesserung) eines Angebots ausgeschlossen werden kann?

Das Verkehrsministerium hat mit der Ausschreibung, wie auch in anderen Bereichen üblich, ein privates Unternehmen, das bereits zahlreiche Ausschreibungen durchgeführt hat, betraut. Von seiten dieses Unternehmens wurden auch alle rechtlich gebotenen Maßnahmen ergriffen, um nachträgliche Veränderungen auszuschließen.

6. Wie begründet sich für das damalige Bundesministerium für Verkehr die Qualifikation der Ingenieursgemeinschaft Lässer-Feizlmayer (ILF), wenn doch bekannt sein mußte, daß ILF primär auf dem Gebiet von Tiefbauverfahren und weniger im Bereich der Telematik bzw. Elektronik über entsprechende Expertisen verfügt?

„Es ist unrichtig, daß ILF primär auf dem Gebiet von „Tiefbauverfahren“ tätig ist. Der Projektleiter im gegenständlichen Verfahren von ILF ist zudem Dipl. Ing. der Elektrotechnik. Der Firma ILF fachliche Qualifikation abzusprechen, ein derartiges Projekt zu managen, ist, wenn man den Tätigkeitsbereich dieser Firma kennt, unhaltbar.

7. Sind dem Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr Geschäftsbeziehungen zwischen ILF und der Kapsch AG bekannt?

Nein.

8. Ist es richtig, daß Vertreter des Verkehrsministeriums in Brüssel bei der EU-Kommission (GD VII) gegen Ende 1995 - also lang vor der Ausschreibung des gesamten automatischen Ökopunktesystems - nur Vertreter der Firma Kapsch AG zur Präsentation der österreichischen Vorschläge zum Ökopunktesystem eingeladen und mitgenommen haben?

Ist es weiters richtig, daß bereits zu diesem Zeitpunkt gegenüber der EU-Kommission von einem „Kapsch-System“ gesprochen wurde, obwohl noch nicht einmal die Ausschreibung dafür erfolgte?

Glauben Sie, daß durch eine derartige Vorgangsweise die ohnehin angeschlagene Reputation Österreichs im Bereich des öffentlichen Vergabewesens verbessert wurde?

Richtig ist, daß die EU-Kommission Vertreter der Firma Kapsch AG zu einer Sitzung eingeladen hat, um den Pilotversuch zu erläutern und zu dokumentieren und somit einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Warum eine Einladung eines österreichischen Unternehmens durch die EU-Kommission die Reputation Österreichs im Bereich des öffentlichen Vergabewesens beeinträchtigen sollte, ist nicht nachvollziehbar.

9. Warum hat der damalige Bundesminister für Verkehr Mag. Viktor Klima im Herbst 1995 das Pilotprojekt für ein automatisches Punktesystem freihändig, also ohne Ausschreibung und branchengeheim an die Firma Kapsch AG vergeben?

Was hat die Republik Österreich der Firma Kapsch AG für dieses Pilotprojekt bezahlt?

Warum hat der damalige Sektionschef auf Anfrage mitgeteilt, daß dieses Ökopunktepilotprojekt lediglich ein kleiner Forschungsauftrag sei?

Wenn das ein Forschungsauftrag aus öffentlichen Geldern war, warum wurden die wissenschaftlichen Ergebnisse nicht öffentlich zugänglich gemacht bzw. in welcher Art und Weise wurden die Forschungsergebnisse veröffentlicht?

Die Vergabe des Pilotprojekts konnte ohne Ausschreibung durchgeführt werden, da der Schwellenwert der einschlägigen Vorschriften nicht überschritten wurde. Was mit dem Wort "branchengeheim" in der Anfrage gemeint ist, ist nicht nachvollziehbar, da bereits im Vorfeld mit allen dafür in Frage kommenden Firmen über das beabsichtigte Pilotprojekt ausführlich gesprochen wurde. Die Ergebnisse des Pilotprojektes wurden auch allen interessierten Stellen zur Verfügung gestellt.

Für das Pilotprojekt wurden S 986.259,-- exkl. MWSt. bezahlt.

10. Angesichts der nunmehr festgestellten Rechtswidrigkeit des Vergabevorganges ist zu fragen, ob die Berater des Verkehrsministeriums ihr Honorar bereits erhalten haben bzw. erhalten werden. Wird ein Regreß gegen diese Berater wegen der Schadenersatzforderungen stattfinden, denen der Bund nun ausgesetzt ist?

Die Honorare wurden nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechtes, daß nach Erbringung der Leistungen die Gegenleistung fällig ist, abgewickelt. Da derzeit keine Schadenersatzforderungen vorliegen, stellt sich die Frage eines eventuellen Regresses derzeit nicht.

11. Wie können Sie angesichts der offensichtlichen Bevorzugung, die die Kapsch AG seitens des Verkehrsministeriums feststelltermaßen erhalten hat, ausschließen, daß es bei der Ausschreibung für die technische Umsetzung des Road-Pricing nicht zu ähnlichen Mißständen bzw. einer ähnlichen Bevorzugung kommen wird, welche wiederum enorme zusätzliche Kosten für den Bund und damit den Steuerzahler nach sich ziehen wird?

Die Firma Kapsch AG hat seitens des Verkehrsministeriums keinerlei Bevorzugung erhalten. Das Verkehrsministerium hat sich für die rechtliche Beratung eines renommierten Univ. Prof. bedient und für den technischen Teil sich einer Firma, deren Ruf nicht nur national sondern auch international ausgezeichnet ist, bedient. Dabei ist festzuhalten, daß an zweiter Stelle nicht - wie offenbar irrtümlich in der Anfrage angenommen - Alcatel gereiht war, sondern die Bietergemeinschaft Ecoroute, die jedoch vom Preis her über dem Angebot der Firma Kapsch AG lag. Daher ist es unrichtig, daß dem Steuerzahler ein Schaden von S 100 Mio. entstanden wäre, da im Falle der Nichterteilung an die Firma Kapsch AG der Zuschlag aufgrund der Reihung nicht an die Firma Alcatel ergangen wäre, da sie nicht an zweiter Stelle gereiht war.

Darüberhinaus ist für die Umsetzung des Road-Pricing nach dem Bundesministeriengesetz der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten zuständig. Zudem darf hierzu auf die Anfragebeantwortung Nr.1871/J-NR vom 21.2.1997 verwiesen werden.