

2517/J XX.GP

ANFRAGE

der Abgeordneten Maria Rauch-Kallat
und Kollegen

an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr
betreffend Ausschreibung für die Vergabe eines automatischen
Ökopunktesystems

Der Senat 4 des Bundesvergabeamtes stellt in seinem Bescheid vom
9. April 1997 fest, daß der Zuschlag im Verfahren für die Vergabe eines
"Automatischen Ökopunktesystems" nicht dem Bestbieter erteilt wurde.

Der Zuschlag wurde der Firma Kapsch AG erteilt.

Das Bundesvergabeamt geht in seinem Bescheid davon aus, daß die Vergabe an
die Firma Kapsch AG aus mehreren Gründen unrechtmäßig erfolgt ist.

Im Jahre 1995 hat die Firma Kapsch AG im Auftrag des Verkehrsministeriums
unter dem damaligen Bundesminister Klima gegen Entgelt ein Pilotprojekt auf
der Brennerstrecke zur Erforschung der technischen Machbarkeit und
Funktionsfähigkeit einer automatischen, berührungslosen Kontrolle von
Ökopunkten durchgeführt. Es wurden Demonstrationsanlagen errichtet und auf
ihre Funktionsfähigkeit getestet. Die Evaluierung der Ergebnisse erfolgte durch
die Firma Kapsch AG, die eine Dokumentation der Ergebnisse dem
Verkehrsministerium zur Verfügung gestellt hat. Die Durchführung dieses
Pilotprojektes führte laut Bescheid des Bundesvergabeamtes zu einem
unrechtmäßigen Wettbewerbsvorteil aufgrund der besseren Kenntnislage von
Kapsch, weil genau diese Evaluierungsergebnisse dem Verkehrsministerium als
Grundlage für die technische Ausschreibung dienten. Kapsch wußte daher vor
allen anderen Mitbewerbern von der technischen Konzeption des
Ausschreibungsinhaltes.

Das Bundesvergabeamt hält im Bescheid fest, daß diese Ergebnisse den anderen
Bietern nicht zur Verfügung gestellt wurden.

Im Bescheid des Bundesvergabebeamten wird daher festgehalten, daß laut § 10 Abs. 4 BVergG Unternehmen, die an den Vorarbeiten für eine Ausschreibung unmittelbar oder mittelbar beteiligt sind, von der Teilnahme am Wettbewerb um die Leistung auszuschließen sind. Das Anbot der Firma Kapsch AG wäre daher als unzulässiges Anbot zwingend auszuschneiden gewesen. Die Ausschreibung erfolgte am 13. Mai 1996. An der Ausschreibung beteiligten sich sechs Bietergruppen. Neben der Firma Kapsch AG mit ca. 350 Mio. öS legten unter anderem Siemens mit ca. 297 Mio. öS und Alcatel mit ca. 200 Mio. öS Anbote.

Bei der Anbotseröffnung am 15. Juli 1996 wurden die einzelnen Anbote verlesen. Erst danach hat Kapsch aufgrund einer nicht verlesenen Subvariante mit einem Preisnachlaß von rund 50 Mio. öS, wodurch das Anbot mit 296 Mio. öS knapp unterhalb dem Anbot von Siemens lag, vom damaligen Verkehrsminister Scholten den Zuschlag erhalten.

Das Bundesvergabeamt drückt in seinem Bescheid über diesen Umstand Verwunderung aus: "Der Senat verhehlt nicht, daß er insbesondere aufgrund des unterschiedlichen Schriftbildes, der nicht übereinstimmenden Lochung und der Tatsache, daß im Begleitschreiben vom 15. Juli 1996 noch davon ausgegangen wurde, daß eine genaue Bezifferung der Preisreduktion durch die Alternativangebote erst nach weiterführenden Gesprächen mit dem Auftraggeber vorgenommen werden können, während die Beilage XII. 8 vom 14. Juli 1996 eine außerordentlich exakte Preisaufgliederung enthält, ernste Zweifel daran hegt, ob die Seite 1 5 des Anhangs XII. 8 des Angebotes der Firma Kapsch AG. tatsächlich zum Zeitpunkt der Angebotsöffnung vorlag." Die Staatsanwaltschaft wird Ermittlungen aufnehmen, ob eine nachträgliche Manipulation des Anbotsverfahrens und damit ein strafrechtlich relevanter Sachverhalt vorliegt.

Wegen der wettbewerbswidrigen Umstände wurde von den Mitbewerbern die EU-Kommission eingeschaltet, die in einem Brief an die Bundesregierung Aufklärung verlangt.

Wir gehen davon aus, daß durch die Vergabe des Auftrages an die Firma Kapsch AG durch den damaligen Bundesminister Scholten dem Steuerzahler ein Schaden von ca. 100 Mio. öS entstanden ist, da das Kapsch-Angebot gegenüber dem Bestbieter Alcatel den Zuschlag bekommen hat. Das Anbot von Alcatel war um 100 Mio. öS günstiger. Wir erwarten einen zusätzlichen Schaden für den Steuerzahler, weil zumindest zwei der Mitbieter Schadenersatzklagen gegenüber der Republik Österreich erheben werden, was mehrere Millionen Schilling kosten könnte.

Die unterfertigten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr folgende

ANFRAGE :

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?
2. Aufgrund des Bescheides des Bundesvergabeamtes müssen wir an Sie die Frage richten, Warum auf der Grundlage dieses bei der Angebotsöffnung 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 Ökopunktesystem erteilt hat?
3. Die Entscheidung des Bundesvergabeamtes berechtigt den überangenen Bieter Schadenersatz zu verlangen. Können Sie abschätzen, in welcher Höhe der Bund Schadenersatzforderungen ausgesetzt sein wird?
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?
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?
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 entsprechender Expertisen verfügt?

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

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?