

946/J XXI.GP

ANFRAGE

**der Abgeordneten Fischl, Firlinger, Staffaneller, Hofmann, Haigermoser und Kollegen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie**

**betreffend der seinerzeitigen Vergabe des Ökopunktesystems bzw.
der derzeit laufenden Maßnahmen der ASFINAG zur Implementierung
eines flächendeckenden Mautsystems ab dem Jahr 2002**

Im zeitlichen Ablauf der Einführung eines Systems zur automatischen Kontrolle von Ökopunkten (Ökopunktesystem) bzw. der praktischen Erprobung der Praxistauglichkeit eines solchen sind nach verschiedensten Informationsquellen nach immer wieder Unregelmäßigkeiten festgestellt worden, die bis heute keine endgültige und nachvollziehbare Klärung erfahren haben.

Das Bundesvergabeamt stellte im Mai 1997 dazu fest, daß

- die Vergabe eines Systems nicht an den Bestbieter erfolgt ist
- bei der seinerzeitigen Angebotseröffnung ein im Anbot des Ausschreibungsgewinners Kapsch enthaltener Preisnachlaß nicht verlesen worden ist
- Kapsch mit der Durchführung eines Pilotversuches im Jahr 1995 zudem unzulässige Wettbewerbsvorteile erlangt habe, da die Ergebnisse des Versuchsprojektes in die Leistungsbeschreibung der Ausschreibung eingeflossen sind
- der Senat ernste Zweifel dran hegt, ob die Seite 15 des Anhangs XII.8 des Angebotes der Firma Kapsch tatsächlich zum Zeitpunkt der Angebotsöffnung vorlag (... insbesondere aufgrund des unterschiedlichen Schriftbildes, der nicht übereinstimmenden Lochung und....)

Im September 1997 dementiert die Ingenieurgemeinschaft Lässer - Feizlmayr (ILF), welche vom Verkehrsministerium mit der Ausschreibung und Vorbereitung der Vergabe eines elektronischen Ökopunktesystems beauftragt war, jegliche Manipulationsvorwürfe zugunsten des Vergabesiegers Kapsch. ILF: Daß eine Angebotsseite nicht, wie behauptet wurde, im Originalangebot von Kapsch enthalten war, sei auszuschließen.

Vor allem ist bis heute nicht restlos geklärt, inwieweit und in welcher Höhe die Öffentlichkeit durch nicht gesetzteskonformes Vorgehen bei der Vergabe möglicherweise geschädigt wurde.

In diesem Zusammenhang beanstandet der EuGH - Generalanwalt im Juni 1999, daß Österreichs Vergaberecht dem EU - Recht widerspreche und urteilt der EuGH im Oktober 1999, daß Österreich sein Vergabe recht für öffentliche Aufträge ändern muß.

Zudem wurde in diversen parlamentarischen Anfragen der XX. GP (zB. Anfrage 2517/J XX. GP, 1640/J XX. GP oder 303/J XX. GP) auf die fragwürdige Vergabe des Ökopunktesystems und weiterer Mängel in der beabsichtigten Mauteinführung eingegangen. Die seinerzeitigen Beantwortungen haben viele Fragen unbeantwortet gelassen.

Schlußendlich wurden hinsichtlich der Vergabe des Ökopunktesystems und der Umstände Vorerhebungen der Staatsanwaltschaft eingeleitet. Diese Ermittlungen wurden vor kurzem laut Bericht des Magazins FORMAT(Ausgabe 18/2000, Seiten 80 und 81) mangels „strafrechtlichen Substrats“ gemäß Vorhabensbericht von Staatsanwalt Orasche eingestellt, obwohl vielerlei Fakten eindeutig auf klärensvalue Unregelmäßigkeiten hinweisen.

Zitate aus dem Gutachten des Gerichtssachverständigen Walter Jaburek:

... ergibt sich, daß Kapsch aktiv an der Erstellung des Ausschreibungstextes mitgearbeitet hat.

Zur Auftragsvergabe an ILF betreffend Ausschreibungserstellung:
Unklar bleibt, warum das BMWVK ein Unternehmen aus einem Nebenleistungsbereich mit der Durchführung einer technisch schwierigen Ausschreibung beauftragt hat und warum dieses Unternehmen offenbar als einziger Anbieter die Chance erhielt, seinen Preis nachzubessern.

Es liegt also der Verdacht nahe, daß sich das Ministerium nicht nur eines gewerberechtlich unbefugten, des teuersten und auch eines Beraters bedient hat, der von einem potentiellen Anbieter empfohlen wurde, und diesen nicht einmal vom Projekt abzog, als dieses Naheverhältnis schon allgemein ruchbar wurde.

Auch die Tatsache, daß sich in den bei Kapsch beschlagnahmten Unterlagen eine Reihe von Vorentwürfen für die Ausschreibung des Ökopunktesystems finden erhärtet den Verdacht, daß ein Naheverhältnis zwischen Kapsch und dem angeblich neutralen Berater ILF bestand. Es scheint unwahrscheinlich, daß dieses Naheverhältnis ohne Wissen der vergebenden Stelle gepflegt wurde.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende Anfrage:

1.)

Welche Maßnahmen werden von Ihnen ergriffen werden, um die seinerzeitige Vergabe des Ökopunktesystems im Jahre 1996 an die Firma Kapsch unter dem damaligen Minister Rudolf Scholten einer umfassenden und klärenden Untersuchung zu unterziehen?

1a.)

Warum wurde im November 1994 die Errichtung eines Pilotsystems am Brenner freihändig an die Firma Kapsch vergeben?

1b.)

Warum wurden die Ergebnisse des Pilotsystems Brenner den Konkurrenten erst in den der Vergabe des Ökopunktesystems nachfolgenden Verfahren (Beschwerdeverfahren vor dem Bundesvergabeamt) zugänglich gemacht?

1c.)

Warum wurde der ILF als teuerstem und ohne entsprechende Gewerbe - berechtigung innehabendem Bieter im Oktober 1995 der Zuschlag zur Ausschreibungsplanung erteilt bzw. folgend freihändig die Bauaufsicht übertragen?

1d.)

Welche Konsequenzen sind aufgrund der Feststellungen des Bundesvergabeamtes und der vom Gericht bestellten Gutachter, daß das Angebot des „Gewinners“ mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nachträglich von ILF in Zusammenarbeit mit Ministerialbeamten manipuliert wurde, zu ziehen?

1e.)

Wer hat bei der Vergabe des Ökopunktesystems am 5. September 1996 die notwendige Genehmigung zur Budgetüberschreitung eingeholt?

1f.)

War es im Bundesministerium für Verkehr üblich, daß Schlußbrief und Gegenbrief über eine nicht unwesentliche Investition knapp vor Mitternacht erstellt und gezeichnet wurden und der betroffene Unternehmer dazu spät abends in Ministerium gebeten wird?

1g.)

Welche Konsequenzen sind aufgrund der Feststellungen des vom Gericht bestellten Gutachters, daß der spätere „Gewinner“ mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die Ausschreibung mitverfaß wenn nicht überhaupt in den kritischen Teilen verfaßt hat und ILF sowie mit der Materie befaßte Beamte dabei mitgeholfen oder zumindest davon gewußt haben, zu ziehen?

2.)

Für das im Moment in Ausschreibung befindliche Mauterfassungssystem ist die ASFINAG zuständig. Ist Ihnen bekannt, daß sich die in den Ermittlungen der Staatsanwaltschaft genannte Firma Kapsch hierfür beworben haben?

3.)

Warum wurde die ILF mit der Planung des LKW - Mauterfassungssystems beauftragt?

4.)

Welche Maßnahmen werden von Ihnen bzw. der ASFINAG grundsätzlich gesetzt, um eine Manipulation im laufenden Ausschreibungsverfahren garantiert auszuschließen?

5.)

Inwieweit werden Sie als Eigentümerversorger der Republik Ihre Kontroll - möglichkeit bei der ASFINAG ausüben, um eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Implementierung eines Mauterfassungssystems zu gewährleisten?