

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

**der Abgeordneten Douglas Hoyos, Kolleginnen und Kollegen
betreffend Erstellung einer Studie zur Direktvergabe im Verkehr**

eingebracht im Zuge der Debatte über den Bericht des Verfassungsausschusses über die Regierungsvorlage (69 d.B.): Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen (Bundesvergabegesetz 2018) und ein Bundesgesetz über die Vergabe von Konzessionsverträgen (Bundesvergabegesetz Konzessionen 2018 – BVergGKonz 2018) erlassen werden sowie das Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 geändert wird (Vergaberechtsreformgesetz 2018) (96 d.B.) – TOP 7

Bezüglich der Vergabe von Leistungen des öffentlichen Verkehrs herrscht zwischen dem Verkehrsministerium und relevanten EU Institutionen nicht immer Einigkeit. Konkreter heißt das: Die EU Kommission hat in der Konferenz zur Präsentation ihrer Auslegungsleitlinien für die Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen im öffentlichen Verkehr (1370/2007) am 18.06.2014 Klartext gesprochen. Nach den europäischen Richtlinien müssen Direktvergaben seit Inkrafttreten der Verordnung 1370/2007 gesetzlich die Ausnahme bleiben. In den Richtlinien steht jetzt dezidiert, dass die EU Kommission fordert, dass die Ausnahme regelkonform, also 'restriktiv' zu nutzen ist. Somit steht das aktuelle österreichische Regierungsprogramm diesbezüglich im Gegensatz zum EU-Recht. Im Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung heißt es im Passus über die Bevorzugung der Direktvergabe bei gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen zum Thema Verkehrsdienstvertrag (VDV): "VDV-Bestellungen: Die Anwendung wettbewerblicher Verfahren wird weiter verfolgt. Dabei ist nach Maßgabe fairer und transparenter Wettbewerbsbedingungen und nach den Kriterien des Kundennutzens und der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit vorzugehen. Priorität bleibt die Nutzung der Direktvergabe; (...)" (Quelle: Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung 2013-2018, S. 36.).

Aktuell wird auch darüber diskutiert, wie der öffentliche Nahverkehr im Bundesland Vorarlberg vergeben wird. Wenn der Nahverkehr 2019 in Vorarlberg neu ausgeschrieben wird, umfasst das 3,1 bis 3,2 Millionen Kilometer und hat ein Auftragsvolumen von rund 400 Millionen Euro. Wenn das vierte Eisenbahnpaket in Kraft tritt – wobei dieser Zeitpunkt erst nach der Vorarlberger Vergabe sein wird – wäre eine Ausschreibung in jedem Fall verpflichtend. Das Bahnpaket sieht nämlich vor, dass von Direktvergaben abzusehen ist, wenn es um weniger als 500.000 Zugkilometer und um weniger als 3,5 Millionen Euro Auftragsvolumen geht. Allerdings unterstreicht das Verkehrsministerium, dass auch dann direkt vergeben werden kann, wenn gesichert sei, dass der neue Anbieter besser sei als der alte Anbieter.

Bei all den rechtlichen Differenzen bleiben die Interessen der Steuerzahler_innen auf der Strecke. Daher ist es wichtig zu eruieren, was bei einer Ausschreibung für gemeinschaftliche Leistungen gespart werden kann. Voraussetzung ist natürlich eine gleichbleibende Qualität. Erfahrungen aus anderen Ländern sind dabei genauso wichtig wie Beispiele aus Österreich.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

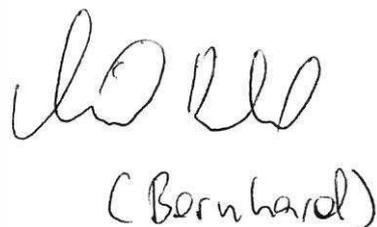
"Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert eine Studie in Auftrag zu geben, mit dem Ziel zu eruieren:

- Ob und in welchem Umfang öffentliche Ausschreibungen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen zu effizienteren Ergebnissen kommen, wobei gleiche Leistung und Qualität Voraussetzung ist.
- Unter welchen Umständen Direktvergaben, auf Grund der Annahme, dass der neue Anbieter besser sei als der alte, wirtschaftlich sinnvoll sind.

Diese Studie ist sodann dem Nationalrat vorzulegen."



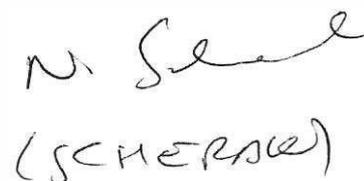
Horos



(Bernhard)



(LOACKER)



(SCHERZ)



(GAISS)

