

---

**54/A XXVI. GP**

---

**Eingebracht am 31.01.2018**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

## **ANTRAG**

**der Abgeordneten Douglas Hoyos, Mag. Gerald Loacker, Kolleginnen und Kollegen**

**betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesvergabegesetz 2006 geändert wird**

Der Nationalrat wolle beschließen:

**Bundesgesetz, mit dem das Bundesvergabegesetz 2006 geändert wird**

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Bundesgesetz über Bundesvergabegesetz 2006, BGBl. Nr. BGBl. I Nr. 17/2006, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. BGBl. II Nr. 250/2016, wird wie folgt geändert:**

Die Wortfolge "die Anwendung des Art. 5 Abs. 2 und 4 bis 6 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bleibt unberührt" in §11 entfällt.

## **Begründung**

Bezüglich der Vergabe von Leistungen des öffentlichen Verkehrs herrscht zwischen dem Verkehrsministerium und relevanten EU Institutionen nicht immer Einigkeit.

Das bereits ausverhandelte Paket soll 2023 weitere Liberalisierungsschritte im europäischen Schienenpersonenverkehr setzen. Eine wichtige Neuerung ist, dass europaweite Ausschreibungen für Aufträge im Personenverkehr ab dann die Regel, Leistungsbestellungen über Direktvergaben hingegen nur mehr die Ausnahme sein sollen.

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'

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

zu nutzen ist. Somit steht das aktuelle österreichische Regierungsprogramm diesbezüglich im Gegensatz zum EU-Recht. Im aktuellen Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung heißt es im Passus über die Bevorzugung der Direktvergabe: "Vorbereitung auf den Wettbewerb bei überregionalen Schienen-Verbindungen: Entwicklung eines Maßnahmenplanes zur schrittweisen Einführung wettbewerblicher Vergabeverfahren für gemeinwirtschaftliche Personenverkehrsleistungen unter Berücksichtigung der optionalen Möglichkeit für Direktvergaben bei der Erbringung von regionalen und kommunalen Verkehrsdienstleistungen."

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.

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 selbst.

*In formeller Hinsicht wird verlangt, eine erste Lesung innerhalb von drei Monaten durchzuführen. Weiters wird vorgeschlagen, den Antrag dem Verkehrsausschuss zuzuweisen.*