

Beschluss Nr. 430/2020

Schwyz, 3. Juni 2020 / ju

Interpellation I 7/20: Beschaffung von Kommunalfahrzeugen mit Problemen?

Beantwortung

1. Wortlaut der Interpellation

Am 5. März 2020 hat Kantonsrat Walter Züger folgende Interpellation eingereicht:

«Zum wiederholten Mal wurde einem ausländischen Kommunalfahrzeugmodell gegenüber einem einheimischen Modell der Vorzug gegeben. Das Baudepartement hat mit einer nicht-gestaffelten Beschaffung die Möglichkeit verpasst einen geladenen Wettbewerb zu ermöglichen.

Während des Beschaffungsprozesses der letzten Fahrzeuge "Bucki" hat sich gezeigt, dass die Vorgaben der Submission nicht eingehalten wurden. So wurde z.B. festgestellt, dass die gelieferten Fahrzeuge nicht den vertraglich vereinbarten Abgasnormen entsprachen. Die Nachbesserung hatte zur Folge, dass nur mit verminderter Geschwindigkeit gefahren werden kann, damit die Abgaswerte eingehalten werden können. Dies ist eine klare Verletzung der Wettbewerbsbedingungen.

Mit der neuen Bestellung scheint sich das gleiche Debakel zu wiederholen. Bei der letzten Vergabe musste gemäss Submissionsverordnung einem kroatischen Fahrzeug der Vorzug gegeben werden. Nun zeigt sich, dass es wiederum Schwierigkeiten mit der Einhaltung der vertraglichen Vorgaben und der Betriebstauglichkeit des Fahrzeuges gibt. Man fragt sich, warum nicht ein einheimisches Produkt bevorzugt wird, wie es auch in anderen Kantonen und Kommunen mit Erfolg eingesetzt wird? Mit der Firma Meili in Schübelbach gibt es einen einheimischen Betrieb in nächster Umgebung, der führend in der Entwicklung und Herstellung von Kommunalfahrzeugen ist und zusätzlich Arbeitsplätze im Kanton bietet. Als erster Betrieb auf dem Markt ist diese Firma in der Lage Kommunalfahrzeuge mit Elektroantrieb anzubieten. Klar, die Kosten eines Elektrofahrzeugs sind momentan generell noch etwas höher als diejenigen eines herkömmlichen Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor. Aber Umweltpolitik besteht nicht nur aus Worten. Die öffentliche Hand sollte hier einschreiten und die Beschaffung einzelner Fahrzeuge ermöglichen. So könnte die offene Submission umgangen werden und nur geladene Firmen könnten offerieren. Es wäre schliesslich Verhandlungssache die Preise in einem tragbaren Rahmen zu halten. Heute stellen sich folgende Fragen:

1. *Worin bestehen die Probleme bei der Einführung und Handhabung der zwei letzten eingeführten Kommunalfahrzeugen?*
2. *Ist das Baudepartement willens trotz höheren Beschaffungskosten umweltfreundliche, mit Elektroantrieb ausgestattete Fahrzeuge zu beschaffen?*
3. *Wird nach diesen negativen Erfahrungen die Ausschreibung in der Losgrösse und den Anforderungen so angepasst, dass einheimische Produkte auch eine reale Chance haben?*
4. *Wird vor der Auftragsvergabe abgeklärt ob das Produkt den Anforderungen und der Ausschreibung entspricht und wer trägt bei Nichteinhaltung dafür die Verantwortung?*

Ich danke dem Regierungsrat für die Beantwortung der Fragen.»

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Allgemeines

2.1.1 Beschaffungsplan

Das Tiefbauamt führt einen Fahrzeugbeschaffungsplan, welcher alle vier Jahre überarbeitet wird. Der Beschaffungsplan umfasst jeweils zwei Hauptblöcke, nämlich Kommunalfahrzeuge bestehend aus Schnell- und Langsamläufers.

Aufgrund des Fahrzeugbeschaffungsplans werden pro Jahr jeweils circa drei bis fünf Fahrzeuge beschafft. Die Ausschreibung erfolgt pro Fahrzeugtyp (Schnell- oder Langsamläufer).

2.1.2 Gesetzliche Grundlagen

Dieses Vorgehen entspricht den Grundsätzen der Haushaltsführung nach § 4 der Verordnung über den kantonalen Finanzhaushalt vom 9. Dezember 2015 (FHV, SRSZ 144.111), indem zum einen Synergien in der Beschaffung (Verwaltungsaufwand) und zum anderen Synergien in der Anschaffung (Mengenrabatt) genutzt werden und somit mit den Steuergeldern haushälterisch umgegangen wird.

Der Handlungsspielraum der Vergabebehörde wird durch das öffentliche Beschaffungsrecht vorgegeben. Zur Anwendung kommen die gesetzlichen Bestimmungen der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 25. November 1994 / 15. März 2001 (IVöB, SRSZ 430.120.1) und der Verordnung zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. Dezember 2004 (VIVöB, SRSZ 430.130). Ausser bei weitgehend standardisierten Gütern und Dienstleistungen sind nebst dem Preis stets noch weitere Zuschlagskriterien zu bestimmen, was auch bei den Fahrzeugbeschaffungen entsprechend praktiziert wird. Eine Vorgabe, wonach inländische respektive kantonale Unternehmungen bei annähernd gleich günstigen Angeboten bevorzugt werden können, gibt es nicht und wäre gesetzeswidrig. Es gelten ausnahmslos die Grundsätze des Gleichbehandlungsgebots und Diskriminierungsverbots (vergleiche Art. 11 IVöB).

Die Interpellation bezieht sich auf zwei konkrete Vergaben. Bei der Beurteilung der entsprechenden Angebote zählten neben dem Preis (Gewichtung 50%) auch die Einhaltung technischer Angaben und Voraussetzungen (Gewichtung 40%), die Qualität / Erfahrung / Referenzen (Gewichtung 5%) sowie die Termine (Gewichtung 5%). Die eingereichten Angebote wurden entsprechend beurteilt. In der Gesamtbewertung war also der Preis nie alleine ausschlaggebend. Zudem wurde der Preis mit dem tiefsten Faktor bewertet (50%), welche die Richtlinie über die Festlegung der Eignungs- und Zuschlagskriterien (RRB Nr. 912/2006) für Lieferungen zulässt.

2.2 Beantwortung der Fragen

2.2.1 Worin bestehen die Probleme bei der Einführung und Handhabung der zwei letzten eingeführten Kommunalfahrzeugen?

2.2.1.1 Einführung 1: Kommunalfahrzeug vom Typ Schnellläufer

Die Ausschreibung beinhaltete die Beschaffung von 16 Unterhaltsfahrzeugen, mit Schneepflug und Aufbaustreuer, gestaffelt auf vier Jahre (2014–2018).

Das Ausschreibungsverfahren richtete sich nach der IVöB und der VIVöB. Es kam ein offenes Verfahren gemäss Art. 12 Abs. 1 Bst. a IVöB zur Anwendung. Der Auftrag war dem Staatsvertragsbereich unterstellt.

Bei der Einführung vom Fahrzeug Typ Boki BM 1152 gab es keine Probleme. Probleme gab es erst mit den Motoren beziehungsweise mit den Abgasnormen, was auch bei anderen Fahrzeugen unabhängig vom Anbieter zu Problemen geführt hätte. Während der Beschaffungszeit 2014–2018 wurde die Abgasnorm fünf Mal angepasst (Euro 5, Euro 6, Euro 6a, Euro 6b und Euro 6c), was jedes Mal zu technischen Veränderungen am Fahrzeug und zu «Kinderkrankheiten» bei der Motorsteuerung und der Abgasanlage führte.

Ab 1. Januar 2017 durften Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h (Schnellläufer) und mehr, nur noch mit Motoren Euro 6c in die Schweiz eingeführt werden. Fahrzeuge bis 45 km/h (Langsamläufer) bekamen vom Bund eine Übergangsfrist und mussten erst ab 1. Januar 2018 diese gesetzlichen Vorgaben (Schadstoffwerte) erfüllen. Im Frühling 2017 führte Iveco die ersten Fahrversuche mit dem neuen Euro 6c Motor in einem modifizierten BM-1152-B durch.

Da der Motorenhersteller Iveco keine Homologation des Motors Euro 6c vor Herbst 2017 in Aussicht stellen konnte, entschied man sich im Frühling für die Variante «Schnonfrist» vom Bund und bestellte beim Fahrzeuglieferant fünf Bokis vom Typ BM-1152-H (Hydrostat), mit Iveco Motoren Euro 6a und mit einer Geschwindigkeit bis 45 km/h (Langsamläufer). Dadurch konnten fünf reparaturfähige Toyotas ausgemustert, das Budget und der Auslieferungstermin vor dem Winter (Lieferzeit vier bis sechs Monate) eingehalten werden.

Ab 1. Januar 2018 durften dann nur noch Fahrzeuge mit Motoren Euro 6c in die Schweiz eingeführt werden. Dies galt auch für Fahrzeuge bis 45 km/h (Langsamläufer). Im Frühling 2018 bestellte man die restlichen vier Fahrzeuge vom Typ BM-1152 mit Iveco Motoren Euro 6c. Diese Fahrzeuge sind wieder auf eine Geschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt (Schnellläufer). Bei der Handhabung dieses Fahrzeugtyps gab respektive gibt es keine Probleme.

Von diesen Anpassungen wäre auch jeder andere Anbieter betroffen gewesen.

2.2.1.2 Einführung 2: Kommunalfahrzeug vom Typ Langsamläufer

Die Ausschreibung beinhaltete die Beschaffung von vier Unterhaltsfahrzeugen mit Schneepflug, Aufbaustreuern, Schneefräsen und einer Kehreinheit für ein Jahr (2019). Die Fahrzeugausschreibung wurde dabei in zwei Lose (mit und ohne Zentralaufnahme für die Kehreinheit) aufgeteilt. Damit wurde der Anbieterkreis möglichst offen gehalten. Somit spielte der (Preis-) Wettbewerb auch mit. Bei einem Los hat eine Schwyzer Unternehmung mitofferiert.

Das Ausschreibungsverfahren richtete sich nach der IVöB und der VIVöB. Es kam ein offenes Verfahren gemäss Art. 12 Abs. 1 Bst. a IVöB zur Anwendung. Der Auftrag war dem Staatsvertragsbereich unterstellt.

Bei der Einführung und bei der Handhabung dieses Fahrzeugtyps gab respektive gibt es keine Probleme.

2.2.2 Ist das Baudepartement willens trotz höheren Beschaffungskosten umweltfreundliche mit Elektroantrieb ausgestattete Fahrzeuge zu beschaffen?

Das Baudepartement ist bei jeder Beschaffung darauf bedacht, dass die Grundsätze der Haushaltsführung eingehalten werden. Darunter fällt auch die Prüfung des Einsatzes von umweltfreundlichen Baumaterialien, Geräten, Maschinen und Fahrzeugen.

Aktuell ist die Marktlage so, dass für Kommunalfahrzeuge mit Elektroantrieb, je nach Grösse und Leistung, mit Mehrkosten von bis zu Fr. 100 000.-- gerechnet werden muss. Die Praxis zeigt, dass die zurzeit auf dem Markt erhältlichen Kommunalfahrzeuge nicht alle Anforderungen für die kantonalen Bedürfnisse (z.B. lange Einsatzzeiten, Einsatz bei tiefen Temperaturen im Winterdienst, ständige Verfügbarkeit) erfüllen können. Elektrofahrzeuge erfordern auch die nötige Infrastruktur (Ladestationen, Solaranlagen, usw.) und technisches Know-How im Unterhalt, über welche das Tiefbauamt in seinen Werkhöfen und Magazinen zurzeit nicht verfügt resp. nur sehr kostenintensiv beschafft werden müsste (zusätzlich zu den Anschaffungskosten der Fahrzeuge).

Das Baudepartement verfolgt die technische und finanzielle Entwicklung bei allen Kommunalfahrzeugen, auch elektroangetriebenen, laufend. Wenn alle zwingenden Anforderungen erfüllt werden können, würde auch eine Beschaffung mit Elektroantrieb in Betracht gezogen, allenfalls auch bei einem vertretbaren Mehrpreis.

2.2.3 Wird nach diesen negativen Erfahrungen die Ausschreibung in der Losgrösse und den Anforderungen so angepasst, dass einheimische Produkte auch eine reale Chance haben?

Bei den Ausschreibungen wurden keine negativen Erfahrungen gemacht. Die Ausschreibungen erfolgen grundsätzlich nach den gesetzlichen Grundlagen, welche u.a. die Sparsamkeit und die Wirtschaftlichkeit (§ 4 FHV) erfordern, wie auch dem Beschaffungsrecht zu genügen haben. Wenn ein Anbieter diese Anforderungen erfüllt, kann er jederzeit eine geeignete Offerte einreichen.

2.2.4 Wird vor der Auftragsvergabe abgeklärt ob das Produkt den Anforderungen und der Ausschreibung entspricht und wer trägt bei Nichteinhalten dafür die Verantwortung?

Jede Ausschreibung wird durch die zuständige ausschreibende Stelle dahingehend geprüft, ob die Eignungs- und Zuschlagskriterien erfüllt sind. Anschliessend wird ein Vergabeantrag an die Vergabestelle gerichtet, welche auch die Verantwortung für die rechtmässige Vergabe trägt. Je nach Verfahrensart haben die Anbieter die Möglichkeit, gegen die Vergabe (sofern sie der Ansicht sind, ungerecht behandelt zu werden) ein Rechtsmittel zu ergreifen.

Beschluss des Regierungsrates

1. Der Vorsteher des Baudepartements wird beauftragt, die Antwort im Kantonsrat zu vertreten.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.

3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

