

GSV: „Innovationspartnerschaft“ hängt in der Warteschleife

UT: Auftraggeber und Bieter begrüßen neues Vergabeverfahren

Mit der als Regierungsvorlage vorbereiteten Novelle des Vergabegesetzes soll das neue Vergabeverfahren ‚Innovationspartnerschaft‘ die Beschaffung aktuell nicht am Markt verfügbarer innovativer Lösungen erleichtern. In ihrem Einleitungsstatement beim GSV-Forum¹ „Das neue Vergabeverfahren „Innovationspartnerschaft“ – Chance für Beschaffer und Lieferanten“ in Kooperation mit der IÖB-Serviceestelle² am 9. Oktober 2017 in der WKO betont Ulrike Rabmer-Koller, Vizepräsidentin der Wirtschaftskammer Österreich, die Bedeutung der öffentlichen Hand als wesentlicher Auftraggeber für die österreichische Wirtschaft: Das jährliche Volumen beträgt zwischen 40 und 60 Milliarden Euro. Dementsprechend groß sei das Potential für innovationsfördernde Beschaffung.

Ziel der Innovationspartnerschaft ist die Entwicklung und der anschließende Erwerb einer innovativen Leistung in einem Beschaffungsvorgang. Diese Verschmelzung der Forschungs- und Entwicklungsphase mit dem Erwerb – die derzeit in dieser Form nicht möglich ist – wurde sowohl seitens der öffentlichen Beschaffer ASFINAG, ÖBB und BBG als auch seitens des potentiellen Bieters SWARCO ausdrücklich begrüßt. Beide Seiten sehen die Chance, dass damit Innovationen weiteren Auftrieb erhalten. Anerkannt wird auch der wesentliche Fortschritt zum suboptimalen Vergabeverfahren Pre-Commercial-Procurement (PCP). Andrea Schneider, ASFINAG weist allerdings darauf hin, dass die Umsetzung dieses Instrumentes „wohl nicht weniger Aufwand bedeuten wird“. Auch der Top-Experte des BKA, Michael Fruhmann, betont in seiner Keynote: „Dieses neue Instrument ist nicht als Allheilmittel für Innovationen zu sehen. Für bestimmte Situationen ist es gut geeignet, für andere werden andere – weniger zeitintensive – Vergabeverfahren geeigneter sein.“

In Deutschland konnte man bereits erste Erfahrungen zur Innovationspartnerschaft sammeln: Esther van Engelshoven vom Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein berichtet über die Bemühungen ihres Landes, eine umweltfreundliche Alternative zu Dieselmotoren auf nicht elektrifizierten Strecken zu finden, die es derzeit am Markt noch nicht gibt. Es wird technologieoffen nach einer Lösung gesucht, die eine CO₂ Minderung gegenüber aktuellen Antrieben erreichen und die über elektrische Energiespeicher zur Rückspeisung der Bremsenergie verfügen muss. Der Hersteller ist in diesem Verfahren für Entwicklung, Bau, Auslieferung und Instandhaltung verantwortlich. Auch wenn die finalen Angebote erst im Laufe 2018 eintreffen werden, begegnete Engelshoven bereits einigen Herausforderungen wie die Entwicklung eines Wertungssystems für die verschiedenen technischen Ansätze, stellte jedoch gleichzeitig hohes Interesse und Beteiligungswillen seitens mehrerer Hersteller fest.

Michael van Scheijndel, Niederländisches Ministerium für Infrastruktur und Umwelt, berichtet über die Innovationspartnerschaft „Talking Traffic Partnership“. Bis Ende 2020 soll mit 3 Clustern ein Verkehrs-Ökosystem im Bereich des vernetzten und kooperativen Fahrens geschaffen werden. U.a. sollen Ampeln intelligent werden, aktuelle Verkehrsinformation ins Auto geliefert und damit der Verkehrsfluss verbessert werden. Die gewünschten Anwendungen sind derzeit nicht am Markt verfügbar. Auch Scheijndel bestätigt, dass es viele Verhandlungsrunden brauche, um zu guten Ergebnissen zu kommen.

Was sind weitere Knackpunkte?

Wer hat die Verwertungsrechte? „Diese Frage stellte ein wesentliches Problem im PCP-Verfahren dar“, berichtet Karlheinz Moick, Forschungsförderungsgesellschaft (FFG). Das PCP-Verfahren

¹ Dieses Forum wurde vom BMVIT gefördert.

² IÖB - Innovationsfördernde Öffentliche Beschaffung, eine Initiative des BMVIT und des BMWFW

erfordert nämlich, dass sowohl Auftraggeber als auch Auftragnehmer die Verwertungsrechte haben (geteilte Rechte). Das führte dazu, dass sich einige Unternehmen – zum Schutz ihres Know-Hows – nicht mehr an PCP-Verfahren beteiligt haben. Moick: „Die Innovationspartnerschaft lässt hier mehr Freiraum, den wir auch nutzen möchten. Möglich sind zwar auch hier wieder geteilte Rechte, jedoch sollte der Auftraggeber die Rechte nur in einem Ausmaß verwenden, das der Markt auch mitträgt.“

Was passiert, wenn die Entwicklung nicht praxistauglich wird? Allgemeiner Tenor am Podium ist, dass eine Partnerschaft ausgewogen sein müsse. Der Ansatz, dass eine Seite den Gewinn lukriert und die andere das Risiko trägt, werde nicht funktionieren. Andreas Nemeč, Bundesbeschaffungsgesellschaft (BBG), stimmt zu und ergänzt, dass die öffentliche Hand das Entwicklungsrisiko wohl nicht alleine tragen werde. Die Risikoübernahme müsse jedenfalls vorher geregelt werden.

Im Praxisbeispiel in Deutschland ist es so geregelt, dass der Hersteller bis zu einer Obergrenze haftet und darüber hinaus die öffentliche Hand.

Österreich mit der Umsetzung im Verzug

Um dieses neue Vergabeinstrument auch in Österreich zwecks innovationsfördernder öffentlicher Beschaffung einsetzen zu können, ist eine zügige Umsetzung der Vergaberechtsnovelle unerlässlich. Bereits mit 18. April 2016 ist die Frist zur Umsetzung der zugrundeliegenden EU-Richtlinien abgelaufen. Vergaberechtsexperte Fruhmann hofft ebenfalls auf rasche Umsetzung, doch vor Mitte November erscheine aufgrund der Wahlsituation eine Umsetzung nicht möglich.

Der Generalsekretär der GSV, Mario Rohracher, fordert daher auch in der Rolle als IÖB-Kompetenzstelle für Mobilität nach der Regierungsbildung eine zügige Umsetzung der Vergaberechtsnovelle, damit das neue Vergabeinstrument „Innovationspartnerschaft“ auch in Österreich rasch seine Wirkung entfalten kann.

Fotos zu dieser Veranstaltung ab 11 Uhr unter: http://www.gsv.co.at/?page_id=172

Rückfragehinweis

Dipl.-Ing. Mario Rohracher

Generalsekretär

GSV – Die Plattform für Mobilität

Mobil: 0660 613 1200

mario.rohracher@gsv.co.at

12.10.2017