

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Kriterien der Vergabe bei Ausschreibungen der Deutschen Bahn AG**

Die Vergabe von Leistungen ist ein in allen Bereichen eingesetztes Mittel zur Umsetzung von infrastrukturellen Vorhaben oder der Durchführung von Dienstleistungen. Dabei richtet sich die Entscheidung der Vergabe gewöhnlich nach dem gebotenen Preis.

In der Zwischenzeit gibt es vermehrt auch Tendenzen zur Ausschreibung nach anderen Kriterien. Bei der Beschaffung von Fahrzeugen für den Schienenpersonennahverkehr verlagert sich der Fokus zunehmend auf die Betrachtung der gesamten Kosten inklusive des Energieverbrauchs und Betriebs (Life Cycle Costs). Ausschreibungen wie beispielsweise für den RRX (Rhein-Ruhr-Express) gelten als erfolgreich und wurden sogar ausgezeichnet (<https://www.rrx.de/blog/hintergrund/digitales-rrx-wartungskonzept-gewinnt-mobilitaetspreis.html>).

Auch bei Vergaben in der Schieneninfrastruktur erfolgen Vergaben nach dem Kriterium der Wirtschaftlichkeit. Damit verlagert sich der Fokus vom billigsten Anbieter zum wirtschaftlichsten Anbieter, was langfristig finanziell vorteilhafter ist. Entscheidend für ein qualitativ hochwertiges Netz ist zudem die möglichst geringe Ausfallsquote von Komponenten. Dies kann auch bei den Ausschreibungen entsprechend berücksichtigt werden. Ein weiterer Vergabeaspekt könnte sein, zukünftig auch Angebote zu bevorzugen, die besonders klimaschonend sind – also möglichst wenig CO<sub>2</sub> und andere Treibhausgase während der Bauphase emittieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Ausschreibungen mit welchem Finanzvolumen hat die DB Netz AG in den Jahren 2010 bis 2020 durchgeführt (bitte jeweils jährlich angeben)?
2. Welche Parameter werden bei einer üblichen Ausschreibung der DB Netz AG für Infrastrukturleistungen in die Vergabeentscheidung mit einbezogen, und welche Gewichtung haben diese Vergabeparameter?
3. Gibt es Ausschreibungen, bei denen der Fokus (Gewichtung von über 50 Prozent) nicht auf dem geringsten Angebotspreis, sondern auf der über den gesamten Lebensraum betrachteten niedrigsten Kosten lag?

Wenn ja, wie viele Ausschreibungen waren dies in den Jahren 2010 bis 2020, und welche Gewichtungen zwischen welchen Kriterien wurden hier jeweils vorgenommen (bitte jeweils jährlich angeben)?

4. Gibt es bei der DB Netz AG derzeit Ausschreibungen, bei denen Klimaschutzaspekte (z. B. geringste Treibhausgasemissionen) in den Vergabekriterien berücksichtigt worden sind?

Wenn ja, wie viele, welche, und wie ist die Gewichtung dieses Kriteriums gegenüber den anderen Kriterien?

5. Gibt es bei der DB Netz AG derzeit Ausschreibungen, bei denen der Energieverbrauch und/oder der Ressourceneinsatz während der Bauphase (z. B. Bewertung der geringsten Treibhausgasemissionen) in den Vergabekriterien berücksichtigt worden sind?

Wenn ja, wie viele, welche, und wie ist die Gewichtung dieses Kriteriums gegenüber den anderen Kriterien?

6. Wie findet die EU-Richtlinie 2014/25 (Artikel 82: „(1) Die Auftraggeber erteilen unbeschadet der für den Preis bestimmter Lieferungen oder die Vergütung bestimmter Dienstleistungen geltenden nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften den Zuschlag auf der Grundlage des wirtschaftlich günstigsten Angebots (MEAT-Prinzip)“) in den Ausschreibungen der Deutschen Bahn AG derzeit Anwendung, und welche Erfahrungen hat die DB AG bisher mit der Anwendung der EU-Richtlinie 2014/25 gemacht?

7. Inwiefern, und mit welchen konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, die Anwendung des MEAT (Most Economically Advantageous Tender)-Prinzips bei Ausschreibungen der DB AG zu forcieren und zu fördern?

8. Welche der Kriterien Qualität, einschließlich technischer Wert, Ästhetik, Zweckmäßigkeit, Zugänglichkeit, „Design für alle“, soziale, ökologische und innovative Eigenschaften spielen in aktuellen Ausschreibungen der DB Netz AG welche Rolle (bitte Ausschreibungen sowie Kriterien und ihre jeweilige Gewichtung darstellen)?

9. Inwiefern plant die Bundesregierung, einen Innovationsbonus zur Anwendung der MEAT-Kriterien zu etablieren?

Wann soll er etabliert werden, und in welchem Umfang soll er gewährt werden?

10. Haben die Transportsparten der DB AG in den Jahren 2018 bis 2021 (DB Regio, Cargo und Fernverkehr) Fahrzeugausschreibungen durchgeführt, bei denen neben dem Preis andere Vergabekriterien berücksichtigt worden sind?

Wenn ja, bei wie vielen (prozentualer Anteil bezogen auf das Vergabevolumen), und welche Kriterien wurden hierbei mit jeweils welcher Gewichtung angewendet?

In welchen Fällen wurden Rechtsmittel gegen die Vergabeentscheidungen auf Grundlage von weiteren Vergabekriterien neben dem Preis eingelegt?

11. Mit welchen Mitteln (z. B. Gestaltung der Verträge) berücksichtigen die Transportsparten der DB AG den Aspekt der Life Cycle Costs bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge?

12. Mit welchen Mitteln berücksichtigen die Transportsparten der DB AG den Aspekt des Energieverbrauchs und die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen während der gesamten Lebenszeit des Fahrzeugs bei der Beschaffung von Fahrzeugen?

Berlin, den 8. Juni 2021

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

