

## Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/30652 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Wie viele Ausschreibungen mit welchem Finanzvolumen hat die DB Netz AG in den Jahren 2010 bis 2020 durchgeführt (bitte jeweils jährlich angeben)?

Jahr	Anzahl Verträge	Vergabevolumen in Euro
2020	4.437	4.570.557.634
2019	3.984	3.881.279.246
2018	4.064	4.088.711.467

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 24. Juni 2021 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Jahr	Anzahl Verträge	Vergabevolumen in Euro
2017	4.109	2.670.250.743
2016	3.859	3.240.069.811
2015	5.414	2.288.637.139
2014	6.995	2.681.442.125
2013	7.281	2.266.469.495

Betrachtet werden abgeschlossene Einzelverträge aller Leistungsarten durch den Produktbereich Beschaffung Infrastruktur. Aufgrund von Strukturänderungen im Unternehmen und zwischenzeitlichen Wechseln der Anwendungssysteme stehen die Werte nur für den Zeitraum ab 2013 zur Verfügung.

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?

Für die Vergabe von Infrastrukturleistungen werden im Rahmen der Angebotswertung Zuschlags- bzw. Wertungskriterien zugrunde gelegt. Zur Ermittlung des besten Preis-Leistungs-Verhältnisses eines Angebots können neben dem Kriterium Preis weitere Zuschlagskriterien gewählt werden. Der Preis wird bei der Vergabe von Bauleistungen mit einer Mindestgewichtung von 70 Prozent bewertet. Die weiteren Kriterien sollten nicht weniger als eine Gewichtung von jeweils 15 Prozent haben. Die Zuschlagskriterien sind aufgrund der Vielzahl der Beschaffungsvorgänge im Bereich Infrastruktur standardisiert. Als weitere Zuschlagskriterien kommen bei der Vergabe von Bauleistungen folgende Kriterien in Betracht:

- Terminplanung;
- Logistik/Baustellenorganisation;
- Sperrpausenverkürzung;
- Organisation, Qualifikation und Erfahrung des vorgesehenen Personals.

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)?

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) beschafft auf der Grundlage von Planungen, die nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure beauftragt und erstellt wurden. Nach den Leistungsphasen 2 und 3 ist die Berücksichtigung der sogenannten Lebenszykluskosten Gegenstand der Planerstellung. Eine erneute Berücksichtigung im Vergabeverfahren erfolgt nicht.

Zudem beschafft die DB AG nach DB Standard (DBS) freigegebene und betriebserprobte Infrastrukturmaterialien. Die Beschreibung der Anforderungen an ein Produkt im DBS erfolgt auch unter dem Gesichtspunkt des Lebenszyklus.

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?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine gesonderte Berücksichtigung von Most Economically Advantageous Tender (MEAT)-Kriterien im Vergabeverfahren über die dargestellten Punkte (siehe Antworten zu Frage 2 und 3) hinaus, z. B. über eine Erweiterung der DB-Wertungsmatrix, erfolgt vor diesem Hintergrund noch nicht regelmäßig.

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?
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?

Die Fragen 7 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Öffentliche Auftraggeber sind bei der Beschaffung von Leistungen an das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gebunden. Die DB AG bzw. die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des DB-Konzerns unterliegen als Sektorenauftraggeber dem EU-Vergaberecht gemäß dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen und der Sektorenverordnung. Sofern die DB-Unternehmen für beschaffte Leistungen Zuwendungen erhalten, sind auch nationale Vergabevorschriften zu beachten. Die DB AG ist insoweit bei der Beschaffung von Leistungen ebenso dem Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit verpflichtet.

Im Zuge von Ausschreibungen zur Beschaffung von Leistungen nutzen die Auftraggeber einen umfangreichen Spielraum bei der Festlegung von technischen, qualitativen und sonstigen Kriterien, um das wirtschaftlichste Angebot zu ermitteln (Anwendung MEAT-Ansatz). Die DB AG hat in langjähriger Entwicklung die Anwendung von MEAT-Kriterien in eigenen Ausschreibungen eingeführt und treibt diese für die Vergabe von Bauleistungen weiter voran. Sie

hat dazu unter anderem mehrfach im Gesprächskreis Auftragsvergabe Bahn (GKAV) aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Bauverbände Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen und Zentralverbands Deutsches Baugewerbe sowie der DB AG berichtet.

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)?
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?

Die Fragen 8, 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG kann das Ziel von MEAT-Kriterien sowohl während eines Vergabeverfahrens durch Zuschlagskriterien als auch durch Mindestanforderungen an die Teilnahme an der Ausschreibung erreicht werden. Die DB AG wählt situationsbezogen zwischen den beiden Vorgehensweisen.

Erfüllen alle Wettbewerbsteilnehmer die formulierten Zuschlagskriterien im ersten Fall sowie die Mindestanforderungen im zweiten Fall in gleicher Weise, bestimmt der verbleibende Preiswettbewerb den Zuschlag.

Die DB AG hat ein Lieferantenmanagementsystem bestehend aus vier Phasen eingeführt (abrufbar unter: <https://www.deutschebahn.com/de/geschaefts/lieferantenportal/lieferantenmanagement/grundlagen-1193896>).

Beispielsweise wird bei Beschaffungsvorhaben für Schienenfahrzeuge im Rahmen der Vorbereitung der Ausschreibung eine Bewertungsmatrix mit qualitativen (MEAT) Zuschlagskriterien erstellt. Die Gewichtung des Lieferpreises beträgt in der Regel 50 Prozent bis 70 Prozent der Gesamtbewertung. Der andere Anteil wird über Kriterien abgebildet, die besonderen Kundennutzen, Lebenszykluskosten, Nachhaltigkeitsaspekte, Qualität der Ausführung, Lieferperformance und Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des angebotenen Produktes bzw. des Auftragnehmers betreffen. Im Einzelnen gehören dazu der Energieverbrauch, Instandhaltung, verlängerte Gewährleistung, vertragliche Regelungen zu Pönale und Schadenersatz. Der Aspekt der Lebenszykluskosten wird durchgängig von der Formulierung der Anforderungen an das Fahrzeug (v.a. Technik, Energieverbrauch, Instandhaltbarkeit), über die Vergabekriterien, die Verankerung im zu schließenden Fahrzeugbeschaffungsvertrag sowie das anschließende Vertragsmanagement während der Projektumsetzung bis einschließlich der Gewährleistungsabwicklung berücksichtigt. Der Energieverbrauch und die letztlich damit einhergehenden spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen sind wesentliche Treiber der Lebenszykluskosten.

Aufgrund der Erfahrung bei der Bewertung und Messung beispielsweise des Energieverbrauchs hat die DB AG den Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) und seine Mitgliedsunternehmen gebeten, einen eigenen, branchenweit akzeptierten Vorschlag für Schienenfahrzeuge zu erarbeiten.

Innovationen werden unabhängig vom Beschaffungsprojekt eines Fahrzeugs entwickelt und erprobt. In der Vergangenheit führten nicht ausgereifte Innovationen zu verspäteten Fahrzeuglieferungen und Einschränkungen im Betrieb. Über die Anwendung von MEAT-Kriterien bei den Vergaben der Fahrzeugpools der Länder sowie der privaten Wettbewerber (in Summe bis zu 50 Prozent des Marktes für Regionalfahrzeuge und S-Bahnen) liegen der DB AG keine Kenntnisse vor. Auch bei der Auftragsvergabe im Bereich Infrastruktur kommen seit über zehn Jahren qualitative Wertungskriterien zur Anwendung. Die Erfahrungen in der Anwendung und Anregungen zur Weiterentwicklung werden regelmäßig mit Industrievertretern ausgetauscht.

Bei Bauvorhaben werden vor allem die Güte der Terminplanung und die Planung der Baulogistik mit dem Ziel der termingerechten Fertigstellung auch bei Störungen bewertet. In den letzten zwei Jahren wird vermehrt die Dauer von Sperrpausen (Unterbrechung des Bahnbetriebs zu Lasten des Kunden) herangezogen. Sind aus der Planung der Infrastrukturvorhaben z. B. enge Vorgaben für die zeitliche Abwicklung einzelner Gewerke sowie die zu organisierende Baulogistik gegeben, werden die Anforderungen als Vorgabe in die Ausschreibungsunterlagen eingearbeitet. Das dann verbleibende differenzierende Zuschlagskriterium ist der Preis.

Aspekte wie die Organisation, Qualifikation und Erfahrung des mit der Ausführung beauftragten Personals können ebenfalls eine Rolle spielen. Dieses geschieht vor allem bei Aufträgen im Segment der Architekten- und Ingenieurleistungen (Planung, Projektsteuerung, Bauüberwachung). Energieverbrauch, weitere Lebenszykluskostenunterschiede sowie Umweltaspekte sind insbesondere bei Leit- und Sicherungstechnik, v.a. Stellwerken genutzte Bewertungskriterien. Auch bei der Ausrüstung mit dem European Train Control System kommt der Preis regelmäßig mit einem Anteil unter 70 Prozent bei der Angebotsbewertung zum Tragen.

Soziale, ethische und ökologische Kriterien berücksichtigt die DB AG durch Mindestforderungen an einen verbindlich vereinbarten Code of Conduct, durch gesonderte Vertragsbedingungen an die Kartellprävention sowie standardisierte Ratings zur Corporate Social Responsibility. Die DB engagiert sich als Gründungsmitglied der europäischen Sektorinitiative Railsponsible.

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?

Die zentrale Beschaffungsfunktion der DB AG hat in den Jahren 2018 bis 2021 im Auftrag der Transportsparten DB Regio, DB Cargo und DB Fernverkehr Fahrzeugausschreibungen durchgeführt. Bei allen Vergabeverfahren werden neben dem Preis auch andere Vergabekriterien berücksichtigt. Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

Ausnahmen zu diesem Vorgehen kann es bei DB Regio aufgrund der Bindungen in den Verkehrsverträgen geben. Rechtsmittel gegen die Vergabeentscheidung auf Grundlage weiterer Vergabekriterien neben dem Preis wurden nicht eingelegt.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*