



Billige Busse und Züge sind zu teuer

Der Auftraggeber kann für alle Bieter verbindliche Vorgaben an den Energieträger des Fahrzeuges stellen. Ein Ausschluss von Dieselfahrzeugen ist ebenso möglich wie die Forderung von reinen Brennstoffzellen- und/oder Batteriefahrzeugen (Bild: Nahverkehrs-praxis).

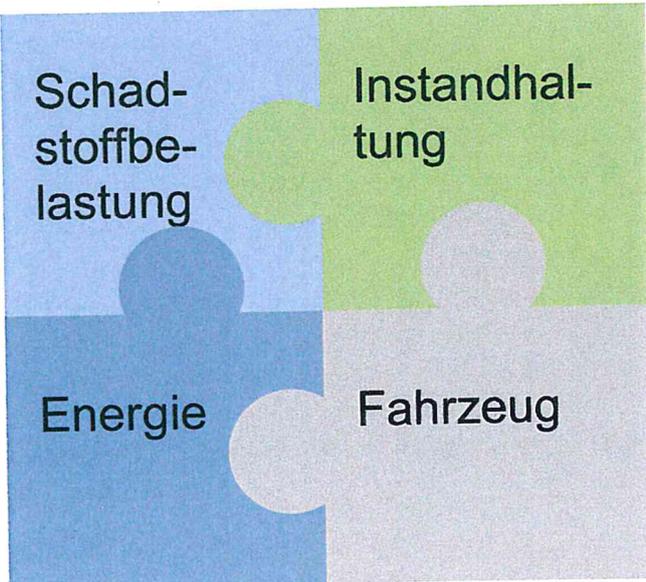
Auch früher kauften Verkehrsunternehmen nicht einfach die billigsten Busse und Züge. Schon immer setzten die Einkäufer auf ein gutes Preis-Leistungsverhältnis. Allerdings schauten Sie dabei auf die Qualität des Fahrzeugs, Klimaanlage, Neigetechnik oder Motoren. Inzwischen denken die Verkehrsunternehmen mindestens ökonomisch langfristig, oft auch ökologisch nachhaltig. Sie prüfen und vergleichen die Gesamtkosten des Systems: Fahrzeug, Instandhaltung, Energie und binden oft sogar als 4. Baustein Schadstoffbelastung ein.

Wenn neue Busse und Züge so beschafft werden, dann verlangt das eine ganz neue Herangehensweise an Ausschreibung und Vergabe. Ein reiner Preiswettbewerb ist dann nicht möglich. Denn anders als für Fahrzeuganschaffung, Instandhaltung und Energieverbrauch lässt sich für die Schadstoffbelastung nicht ohne weiteres ein Preisschild festlegen.

Kombinierte Wertung von Preis und Qualität über die Lebensdauer

Entscheidet sich der Auftraggeber, die Fahrzeuge im Rahmen eines Lebenszyklusmodells zu beschaffen, wird der Fahrzeughersteller nicht nach Ablauf der Gewährleistungsfristen von seinen Pflichten frei. Der Fahrzeughersteller muss das Fahrzeug nicht nur liefern, sondern auch oftmals instandhalten und für den Energieverbrauch der Fahrzeuge einstehen.

Der Auftraggeber kann die von den Fahrzeugherstellern hierfür angebotenen Preise gegeneinander werten. Vergibt der Auftraggeber den Auftrag nach dem günstigsten Preis, hat der Fahrzeughersteller ein Ziel: die Lebenszykluskosten zu minimieren. Dabei setzen sich die Lebenszykluskosten aus dem Anschaffungspreis, dem Preis für die Instandhaltung und den Energieverbrauchskosten zusammen.



Die Autoren:

Dr. Ute Jasper ist seit 1991 Rechtsanwältin und seit 1994 Partnerin der Sozietät Heuking Kühn Lüer Wojtek. Sie leitet das Dezernat und die standortübergreifende Practice Group „Öffentlicher Sektor und Vergabe“. Dr. Ute Jasper betreut die öffentliche Hand bei Beschaffungsvorhaben, Privatisierungen und Umstrukturierungen.

Sie verfügt über umfassende Erfahrungen mit SPNV-Projekten. Sie war maßgeblich an der Entwicklung des VRR-Modells und des Rhein-Ruhr-Express beteiligt und setzt diese im Auftrag des VRR in diversen Verfahren erfolgreich um. Aufgrund ihrer besonderen fachlichen Expertise im ÖPNV ist Dr. Jasper Mitglied des Fachbeirats der Nahverkehrspraxis.



Dr. Christopher Marx ist Rechtsanwalt und Salaried Partner in der Praxisgruppe „Öffentlicher Sektor und Vergabe“ der Sozietät HEUKING KÜHN LÜER WOJTEK. Der Schwerpunkt seiner Tätigkeit liegt in der vergabe- und vertragsrechtlichen Beratung bei innovativen SPNV-Projekten. Er gestaltet die Vergabeverfahren und entwirft die zu vergebenden Verträge.

Für die SPNV-Aufgabenträger in NRW, den SPNV-Nord und den NVV begleitete er mit dem Rhein-Ruhr-Express (RRX) eines der größten Infrastrukturprojekte Europas. Derzeit berät Dr. Marx das Land Baden-Württemberg bei zahlreichen SPNV-Ausschreibungen.



Damit hat der Auftraggeber die Schadstoffbelastung noch nicht berücksichtigt. Hierfür kann der Auftraggeber eine Wertungsmatrix entwerfen, die z. B. einem geringeren CO₂-Ausstoß oder die Einhaltung bestimmter Umweltsiegel honoriert. Anschließend stellt der Auftraggeber die Wertungspunkte für die Schadstoffbilanz ins Verhältnis zur Preiswertung. Wichtig ist, dass der Auftraggeber diese Wertungskriterien vorausschauend gewichtet, um nicht Extremfälle zu bevorzugen. Auch das schadstoffärmste Fahrzeug nützt nichts, wenn der Unterhalt nicht finanzierbar ist. Hier kann sich der Auftraggeber absichern, wenn er eine Finanzierungsobergrenze festlegt.

Kleine Lösung: Mindestvorgaben an den Energieträger

Möchte der Auftraggeber die Schadstoffbelastung nicht als Qualität werten, steht ihm noch eine „kleine“ Lösung zur Verfügung: Er kann für alle Bieter verbindliche Vorgaben an den Energieträger des Fahrzeuges stellen. Ein Ausschluss von Dieselfahrzeugen ist ebenso möglich wie die Forderung von reinen Brennstoffzellen- und/oder Batteriefahrzeugen. Außerdem kann er Vorgaben an die Energieproduktion stellen, z. B. „grünen“ Wasserstoff, Ökostromzertifikate, Lieferwege für Wasserstoff.

Dies funktioniert nur, wenn der Fahrzeughersteller auch für die Energieversorgung verantwortlich ist. Der Fahrzeughersteller bietet dem Auftraggeber also neben der Lieferung und Wartung auch die Energieversorgung der Fahrzeuge zu einem festgelegten Preis (z. B. €/kWh) an und garantiert zugleich deren Energieverbrauch. Die Höhe des garantierten Energieverbrauchs kann sich dabei nur auf eine „Musterstrecke“ beziehen. Anderenfalls müsste der Fahrzeughersteller auch für die Fahrweise der Busfahrer/Triebfahrzeugführer einstehen, auf die er keinen Einfluss hat. Der Auftraggeber zahlt an den Fahrzeughersteller die tatsächlich verbrauchte Energie.

Der Auftraggeber wertet bei der „kleinen“ Lösung die Preise für die Lieferung, Instandhaltung und Energieversorgung. Dabei berücksichtigt er den garantierten Energieverbrauch.

Ausblick

Wenn die Auftraggeber den Lebenszyklus als umfassenden Ansatz für eine nachhaltige und kostengünstige Fahrzeugbeschaffung verstehen, werden sie auch die Schadstoffbelastung berücksichtigen. Wirklich angemessen kann der Auftraggeber die Schadstoffbelastung nur als „Qualität des Fahrzeugs“ werten. Die „kleine“ Lösung ist lediglich ein Zwischenschritt zu sauberen und günstigen Fahrzeugen.