



# SUITS



Deliverable Nr.:	D4.3
<b>Leitfaden für ein innovatives öffentliches Auftragswesen</b>	
Projekt Akronym:	SUITS
Titel:	
Supporting Urban Integrated Transport Systems; Transferable Tools for Authorities (Unterstützung urbaner integrierter Verkehrssysteme; übertragbare Tools für lokale Behörden)	
Grant Agreement Nr.:	690650 / 2016
Arbeitspaket Nr.:	4
Arbeitspaket-Bezeichnung:	
Innovative and sustainable financing, procurement and business innovation (Innovative und nachhaltige Finanzierung, Beschaffung und Unternehmensinnovation)	
Verantwortliche(r) Auto(ren):	
<b>Integral Consulting R&amp;D, Rumänien</b> Dan Caraman, Isolda Constantin, Cristiana Damboianu, Ștefan Roșeanu	
Verantwortliche(r) Co-autor(en):	
Datum:	28.11.2019
Status:	V2.0
Veröffentlichungsstatus:	PU



Cleaner and better transport in cities



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

### Disclaimer

Der vorliegende Leitfaden wurde im Rahmen des SUITS-Projekts (Supporting Urban Integrated Transport Systems; Transferable Tools for Authorities) entwickelt, einem vierjährigen Forschungs- und Innovationsprojekt, das darauf abzielt, den Auf- und Ausbau der Handlungsfähigkeit von lokalen Behörden zur Umsetzung nachhaltiger Verkehrsstrategien zu unterstützen. SUITS ist eines der drei Projekte der EU-Initiative CIVITAS 2020, die ihren Fokus auf sustainable urban mobility plans richten. Das SUITS-Projekt wurde im Rahmen der Fördervereinbarung Nr. 690650 / 2016 aus dem Forschungs- und Innovationsprogramm Horizon 2020 der Europäischen Union gefördert.

Bei diesem Dokument handelt es sich um einen Entwurf mit der Verbreitungsstufe PP - Beschränkt auf andere Programmteilnehmer (einschließlich der Europäischen Kommission) - der für Tests und Feedback zur Verfügung gestellt wird. Diese Version ist im Einklang mit der gültigen europäischen Gesetzgebung.

Diese Version wird im Einklang mit der geltenden Gesetzgebung verwendet.

Die endgültige Fassung des Leitfadens wird im November 2019 in 8 Amtssprachen der Europäischen Union (Englisch, Rumänisch, Italienisch, Spanisch, Deutsch, Griechisch, Portugiesisch, Lithauisch) veröffentlicht werden.

Es ist verboten, den Inhalt der in diesen Richtlinien enthaltenen Materialien in irgendeiner Form von einer natürlichen oder juristischen Person ohne die schriftliche Zustimmung der Autoren zu kopieren, zu verteilen oder zu veröffentlichen.

Die in diesem Leitfadentwurf enthaltenen Informationen und Ansichten entsprechen denen der Autoren und spiegeln nicht unbedingt die offizielle Meinung der Europäischen Union wider. Weder die Organe und Einrichtungen der Europäischen Union noch eine in ihrem Namen handelnde Person können für die Verwendung der darin enthaltenen Informationen verantwortlich gemacht werden.

Bei allen Anliegen in Bezug auf den vorliegenden Leitfaden kontaktieren sie uns bitte unter: [office@integralconsulting.ro](mailto:office@integralconsulting.ro)

### Abstract

Der neue Rechtsrahmen für das öffentliche Auftragswesen [1] in der gesamten EU führt zu einer Veränderung der im Auftragswesen angewendeten Verfahren und verlangt nach einer Überprüfung bisher bewährter Praktiken seitens der Behörden.

Im Rahmen der Vergabeverfahren können die Auftraggeber und Vergabeinstitutionen zukünftig, über die starre Anwendung formaler Vorgaben hinaus, ökologische, soziale und innovative Zielsetzungen verfolgen.

Das Ziel dieser komplexen Reform des Beschaffungswesens besteht darin, den größtmöglichen Nutzen für die Gesellschaft mit Blick auf eine nachhaltige Entwicklung zu erzielen, ohne ausschließlich den niedrigsten Preis als Zuschlagskriterium in Betracht zu ziehen.

Dieses Dokument bietet Kommunalverwaltungen und anderen Interessensgruppen einen Leitfaden für die Anwendung von Verfahren zur innovativen Beschaffung bei der Planung und Durchführung innovativer Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität.

SUITS unterstützt lokale Behörden und Interessenvertreter in den Partnerstädten des Projektes bei der Erstellung von nachhaltigen Verkehrsplänen und deren Umsetzung

## Projektpartner

Organisation	Abbreviation	Country	Main team for Procurement Guidelines
Integral Consulting R&D – WP4 Leader	INTECO	RO	Dan Caraman, Isolda Constantin, Ștefan Roșeanu, Cristiana Damboianu
Coventry University	COV UNI	UK	Andree Woodcock
Eurokleis s.r.l.	EUROKLEIS	IT	Iana Dulaskaia
Instituto Tecnológico del Embalaje, Transporte y Logística	ITENE	ES	Dolores Herrero, Mireia Calvo
VTM - Consultores em Engenharia e Planeamento LDA	VTM	PT	Sofia Martins, Ana Diaz
Lever Development Consultants	LEVER	EL	Georgios Georgiadis, Olympia Papadopoulou
SmartContinent LT UAB	SC	LT	Andrius Jarzemskis, Egle Drungiene
Technische Universität Ilmenau	TUIL	DE	Sebastian Spundflasch
Sboing	SBOING	EL	Fotis K. Liotopoulos
Citta di Torino	TORINO	IT	Giuseppe Estivo
Coventry City Council	CCC	UK	Sunil Budhdeo
Municipality of Kalamaria	KALAMARIA	EL	Iannis Krinos
Fundacion De La Comunitat Valenciana Para La Promocion Estrategica El Desarrollo Y La Innovacion Urbana	INNDEA	ES	Angel Navarro
MAKIOS S.A.	MAKIOS	EL	Theodoros Theodoulidis, Nikos Sfitis
Logdrill Informatikai es Szolgaltato Korlatolt Felelossegu Tarsasag	LogDrill	HU	Laszlo Kurti
Wuppertal Institute für Klima, Umwelt, Energie GmbH	WI	DE	Frederic Rudolph
Roma Servizi per la Mobilita	RSM	IT	Marco Surace
Alba Iulia Municipality	AIM	RO	Tudor Dramborean, Ovidiu Podaru, Cristina Fica, Dana Naghiu
Arcadis	ARCADIS	UK	Aleksei Lugovoi, Olga Feldman, Eliza Shaw, Alice Parker
West Midlands Combined Authority	WMCA	UK	Keelan Fadden-Hopper, Chris Lane

## Dokumentenhistorie

Datum	Autor	Maßnahme	Status	Veröffent- lichung
07.07.17	INTECO -Dan Caraman Isolda Constantin, Stefan Roseanu	Allgemeine Form und Einleitung für alle Richtlinien zu WP4	V0.0 - Entwurf	RE
30.09.17	INTECO -Dan Caraman Isolda Constantin Stefan Roseanu	Erstellung des Leitfadens	V0.1 - Entwurf	RE
29.09.17	INTECO -Dan Caraman Isolda Constantin Stefan Roseanu	Vorlage für Feedback an die SUITS-Partner 'Richtlinien für ein innovatives Auftragswesen _ v0.1'	V0.1 - Entwurf	RE
13.11.17	ARCADIS - Aleksei Lugovoi, Olga Feldman	Kommentare, Vorschläge zur Fertigstellung, Empfehlungen zum ersten Teil und zu den Kapiteln 4, 5, 6		RE
16.11.17	EUROKLEIS - Iana Dulckaia	Überprüfung der Richtlinien		RE
22.11.17	WI- Frederic Rudolph	Vorschläge zur Darstellung von Kriterien und Beispielen der Beschaffung von Leistungen, Dienstleistungen und Bauarbeiten		RE
11.12.17	INTECO - Dan Caraman Isolda Constantin Stefan Roseanu	Aktualisierung des Inhalts und Einfügen der Partnerbeiträge. Änderung des Kapitels 5.2. Umbenennung und Neunummerierung der Kapitel 5. 6. 7. 8. Erarbeitung der Anlage 2.1.	V0.2- Entwurf	RE
31.01.18	ITENE - Dolores Herrero	Kommentare, Vorschläge zur Fertigstellung, Empfehlungen zu den Kapiteln 1.2.1 und 7		RE
01.02.18	INNDEA - Angel Navarro	Kommentare, Vorschläge zur Fertigstellung, Empfehlungen, Aufwertungen zu den Kapiteln 3.1,3.3, 5.1, 5.2.3, 7		RE
30.03.18	INTECO - Dan Caraman Cristiana Damboianu Stefan Roseanu	Aktualisierung des Inhalts und Einfügen der Partnerbeiträge. Fertigstellung und Neuformulierung zu den Kapiteln 1, 5, 7 Änderungen zu den Anlagen	V0.3- Entwurf	RE
11.04.18	CU-Andree Woodcock	Review		RE
22.05.18	INTECO – Dan Caraman Cristiana Damboianu, Stefan Roseanu	Version für die zu übersetzende Pilotanwendung und Einfügen des Disclaimers	V1.0	PP
10.09.18	INTECO – Cristiana Damboianu	Aufteilung des Leitfadens und der Anhänge A1, A2 und A3 in getrennte Bände, analog für alle drei Leitfäden.		

## D4.3 Leitfaden für ein innovatives öffentliches Auftragswesen

---

27.05.19	INTECO – Dan Caraman Cristiana Damboianu, Stefan Roseanu	Version überprüft und aktualisiert	V1.1	PP
07.11.19	INTECO - Dan Caraman	Finale Version für die Übersetzung	V1.2	PP
27.11.19	INTECO - Dan Caraman	Finale Version des Deliverable 4.3	<b>V2.0</b>	PU

### Status:

- V1.0 erste Version für Pilotanwendung,
- V1.1 Version vom 27.05.2019
- V2.0 erste Version der finalen Richtlinien, Schlussversion zur Vorlage bei der Europäischen Kommission
- Final Eingereicht (bei der Europäischen Kommission)

### Verbreitungsebene:

- PU öffentlich
- PP Begrenzt auf andere Programmteilnehmer (einschließlich Kommissionsdienststellen)
- RE Begrenzt auf eine von der AG festgelegten Gruppe (einschließlich Kommissionsdienststellen)
- CO Vertraulich, nur für Mitglieder der AG (einschließlich Kommissionsdienststellen)

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abstract</b> .....	<b>3</b>
<b>Executive Summary</b> .....	<b>11</b>
<b>1. Einleitung</b> .....	<b>13</b>
<b>1.1. Die Ziele des SUITS Projektes</b> .....	<b>13</b>
<b>1.2. Guidelines to Innovative Procurements</b> .....	<b>14</b>
1.2.1. Ziele.....	14
1.2.3. Die Bedeutung innovativer Verbesserungen von Strategien und Verfahren der Auftragsvergabe.....	15
1.2.4. Wie die vorliegenden Richtlinien zu nutzen sind .....	17
1.2.5. Grenzen.....	18
1.2.6. Die Rolle von Interessenvertretern bei der Erarbeitung der vorliegenden Richtlinien.....	18
<b>2. Forschungsmethodik</b> .....	<b>20</b>
<b>3. Öffentliches Auftragswesen im Bereich Urbane Mobilität</b> .....	<b>21</b>
<b>3.1. EU-Auftragswesen – rechtliche Rahmenbedingungen</b> .....	<b>22</b>
<b>3.2. Der Rechts- und Regulierungsrahmen der EU-Mitgliedsstaaten im Bereich Auftragswesen</b> .....	<b>24</b>
<b>3.3. Strategien des öffentlichen Auftragswesens</b> .....	<b>24</b>
<b>3.4. Verwaltung des öffentlichen Auftragswesens</b> .....	<b>24</b>
<b>4. Innovative Ansätze für öffentliche Vergabeverfahren im Bereich urbaner Mobilität</b> .....	<b>25</b>
<b>4.1. Die Reform des öffentlichen Auftragswesens</b> .....	<b>25</b>
4.1.1. E-Procurement (elektronische Beschaffung), Effizienzsteigerung .....	26
4.1.2. Förderung der Beteiligung von KMU an öffentlichen Ausschreibungen.....	27
4.1.3. Die Schaffung einer Kultur der Integrität und des Fairpla .....	27
4.1.4. Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen .....	29
4.1.5. Die neuen Regeln fördern den Binnenmarkt und steigern Beschäftigung, Wachstum und Investitionen.....	30
<b>4.2. Modernisierung öffentlicher Dienstleistungen und des öffentlichen Auftragswesens</b> .....	<b>30</b>
4.2.1 Vereinfachung der Vorschriften für öffentliche Auftraggeber bei der Modernisierung der öffentlichen Verwaltungen.....	30
4.2.2. Innovationspartnerschaften halten die öffentlichen Dienste auf dem neuesten Stand.....	31
4.2.3. Mehr Wettbewerb mit neuen Konzessionsregeln.....	34
4.2.4. Beschaffungskoooperation zwischen öffentlichen Behörden .....	34
4.2.5. Einfachere Bestimmungen für den Versorgungssektor (utilities sector) einschl. Verkehr.....	34
<b>5. Innovative Vergabeverfahren</b> .....	<b>35</b>

<b>5.1. Innovative Kriterien für Verkehr und Mobilität.....</b>	<b>35</b>
5.1.1. Lebenszykluskosten (Life Cycle Costs, LCC) .....	37
5.1.2. Kriterium der Verringerung der Schadstoffemissionen.....	41
5.1.3. Energieverbrauch .....	42
5.1.4. Externe Verkehrskosten .....	43
<b>5.2. Innovative Verfahren im öffentlichen Auftragswesen .....</b>	<b>44</b>
5.2.1. Allgemeines .....	44
5.2.2. Vergabeverfahren.....	46
5.2.3. Finanzierungsinstrumente zugunsten eines innovativen öffentlichen Auftragswesens.....	51
5.2.4. Spezifische Tools und Verfahren für die Zuschlagserteilung im öffentlichen Auftragswesen .....	53
5.2.5. Schlussfolgerungen.....	53
<b>6. Betrachtungen zu bestimmten Beschaffungsarten .....</b>	<b>54</b>
<b>6.1. Beschaffung von öffentlichen Verkehrsmitteln .....</b>	<b>54</b>
6.1.1. Empfehlungen zur Auswahl der Art der Auftragsvergabe / Partnerschaft.....	54
6.1.2. Empfehlungen zur Erstellung der technischen Spezifikationen .....	55
6.1.3. Empfehlungen zur Festlegung von Innovationskriterien und Bewertungsmodalitäten.....	56
6.1.4. Empfehlungen zur Erstellung der Beschaffungsdokumentation. Nutzung des elektronischen Vergabeverfahrens .....	56
6.1.5. Empfehlungen zu einzelnen Vertragsbestimmungen.....	57
<b>6.2. Ausschreibungen öffentlicher Dienstleistungen .....</b>	<b>57</b>
6.2.1. Öffentliche Verkehrsdienste / ÖPNV .....	58
6.2.2. Komplexe Arbeitsvorhaben .....	61
<b>7. Verbesserung des Leistungsvermögens lokaler Behörden zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität durch öffentliches Auftragswesen.....</b>	<b>62</b>
<b>Bibliography .....</b>	<b>64</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1. Award Criteria in EU countries (2014-2016). The 'Award Criteria' indicator measures the proportion of procedures which were awarded only based on lowest price.... 36

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1. Cost structure for a passenger transport vehicle .... **Error! Bookmark not defined.**

## Verzeichnis der Anlagen

### A1. Institutionelles System und rechtliche Rahmenbedingungen im Bereich Beschaffung

- A1.1. Rechtsrahmen im Bereich öffentliches Auftragswesen der EU
- A1.2. Institutionelles System und Rechtsrahmen im Bereich öffentliches Auftragswesen in Rumänien
- A1.3. Institutionelles System und Rechtsrahmen im Bereich öffentliches Auftragswesen in Großbritannien
- A1.4. Institutionelles System und Rechtsrahmen im Bereich öffentliches Auftragswesen in Griechenland
- A1.5. Institutionelles System und Rechtsrahmen im Bereich öffentliches Auftragswesen Spanien
- A1.6. Institutionelles System und Rechtsrahmen im Bereich öffentliches Auftragswesen Italien
- A1.7. Institutionelles System und Rechtsrahmen im Bereich öffentliches Auftragswesen in Portugal

### A2. Innovative Bewertungskriterien

- A2.1. Lebenszykluskosten (LCC)
- A2.2. Externe Verkehrskosten

### A3 Innovative Vergabeverfahren

- A3.1. Innovative Vergabeverfahren im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den städtischen Personenverkehr
- A3.2. Gemeinsame Beschaffung Gruppen von Städten/Regionen (auch länderübergreifend)
- A3.3. Innovative Partnerschaften bei Vergabeverfahren
- A3.4. Langfristige Beschaffungsstrategien und -pläne
- A3.5. Beschaffungsverfahren mit mehreren Finanzierungsquellen

**Hinweis:** Die Anlagen liegen in separaten Bänden vor (Anlage A1, A2 and A3)

## Abkürzungen

CIP	Capital Improvement Programme
CSA	Coordination and Support Actions (Koordinierungs- und

	Unterstützungsmaßnahmen)
DG Grow	Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
EC	European Commission (Europäische Kommission)
EIB	European Investment Bank (Europäische Investitionsbank)
EEA	European Environment Agency (Europäische Umweltagentur)
EIF	European Investment Fund (Europäischer Investitionsfonds)
ESIF	European Structural and Investment Funds (Europäische Struktur- und Investitionsfonds)
ESPD	The European Single Procurement Document (Beschaffungsdokument für europäischen Binnenmarkt)
EU	European Union (Europäische Union)
BIP	Bruttoinlandsprodukt
H2020	Horizon 2020
LAs	Local Authorities
LCCs	Life Cycle Costs (Lebenszykluskosten)
OECD	The Organisation for Economic Co-operation and Development (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung)
OJEU	Official Journal of the European Union (Amtsblatt der europäischen Union)
PCP	Pre-Commercial Procurement (vorkommerzielle Auftragsvergabe)
PM	Particulate Matter (Feinstaub)
PPI	Public Procurement of Innovation (Vergabe öffentlicher Aufträge für innovative Lösungen)
PTO	Public Transport Operator (ÖPNV-Betreiber)
S-M	Small and Medium, klein und mittelständisch
KMU	Kleine und mittelständische Unternehmen
SUITS	Supporting Urban Integrated Transport Systems
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (Plan für nachhaltige urbane Mobilität)
TED	Tenders Electronic Daily (EU-Datenbank für Ausschreibungen; online)
WP	Work Package (Arbeitspaket)

### Kurzfassung

Das übergeordnete Ziel des SUITS-Projekts ist die Unterstützung von lokalen Behörden kleiner und mittelgroßer Städte, bei der Entwicklung und Umsetzung von nachhaltigen, integrativen, ganzheitlichen und barrierefreien Verkehrsstrategien. Der Fokus liegt auf Maßnahmen, Technologien, Praktiken, Verfahren und Instrumenten, die einen Beitrag dazu leisten den nachhaltigen Transport von Nutzern und Gütern zu verbessern.

Das Ziel der in diesem Dokument beschriebenen neuen Verfahren und Kriterien ist es, das öffentliche Auftragswesen in Einklang mit den langfristigen Interessen zur nachhaltigen Entwicklung der Gesellschaft zu bringen.

Die bereitgestellten Werkzeuge sollen die Verantwortlichen im Prozess der Entscheidungsfindung unterstützen, z.B. in Bezug auf innovative und nachhaltige Finanzierung, der Anwendung von innovativen Methoden im Auftragswesens und der Entwicklung neuer Geschäftsmodelle und Partnerschaften im Mobilitätssektor.

Die Richtlinien zum öffentlichen Auftragswesen sind eine von drei Entscheidungshilfen für lokale Behörden und Interessenvertreter, die im Rahmen des SUITS Projektes entwickelt werden. Sie zielen auf die Verbesserung des administrativen Handlungsvermögens von örtlichen Behörden ab und werden zur Weiterentwicklung des Personals beitragen, das für die öffentliche Auftragsvergabe zuständig ist. Dies erfolgt nicht unbedingt durch die Vorgabe von konkreten Handlungsmustern, sondern vielmehr durch Anregungen, kreativ zu denken und den Handlungsrahmen so auszunutzen, dass Produkte und Dienstleistungen, die durch die öffentliche Auftragsvergabe beschafft werden, den Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung von Mobilität und Lebensqualität entsprechen.

Der erste Entwurf dieses Dokument wurde am 30.09.2017 fertig gestellt und, so wie die folgenden Versionen, den 23 Partnern (aus 10 Ländern) im Rahmen des SUITS-Projekts sowie den im Projekt involvierten lokalen Behörden und Interessenvertretern zur Verfügung gestellt.

Neben den beiden anderen Leitfäden, die im Rahmen des WP4 entwickelt wurden - dem Leitfaden für innovative Finanzierung und dem Leitfaden für die Entwicklung bankfähiger Projekte, neuer Geschäftsmodelle und Partnerschaften - wurde der Leitfaden für ein innovatives öffentliches Auftragswesen im Rahmen einer Pilotanwendung in der Stadt Alba Iulia (Rumänien) im Zeitraum Juni 2018 - Oktober 2019 getestet. Im gleichen Zeitraum wurden die Richtlinien von den Partnerstädten/Stakeholdern im Rahmen des SUITS-Projekts verwendet: WMCA - Coventry, Kalamaria - Griechenland, RSM - Italien, INNDEA - Spanien, Las Naves - Spanien, Stuttgart - Deutschland.

Nach weiteren Forschungsarbeiten und allen eingegangenen Rückmeldungen der Partner wurden die Richtlinien in 11 Stufen aktualisiert und vervollständigt. Der Leitfaden enthält ein Paket von Anhängen mit speziell angepassten Vorlagen zur Unterstützung der Benutzer.

Bei diesem Dokument handelt es sich um eine endgültige Fassung, die für die Verwendung durch lokale Behörden und Akteure in der EU vorgesehen ist, die bereit sind, den Geist der europäischen Reform im öffentlichen Beschaffungswesen zu verstehen und innovative Beschaffungskriterien und -verfahren zur Unterstützung einer nachhaltigen Entwicklung im Bereich der Mobilität anzuwenden.

Zudem wurde im Rahmen des WP4 ein integriertes Entscheidungsunterstützungswerkzeug entwickelt. Auch wenn es sich noch im Test- und Aktualisierungsstadium befindet, ist es bereits auf der folgenden Website zugänglich: [www.rossada.solutions/suits/decision\\_tool/idst.html](http://www.rossada.solutions/suits/decision_tool/idst.html).

HINWEIS: Die finale Version des Tools wird nach der Fertigstellung unter <https://www.suits-project.eu/> zu finden sein.

Zusammen bilden die 3 im Projekt SUITS entwickelten Leitfäden ein benutzerfreundliches Instrument zur Unterstützung der Entscheidungsfindung, bei der Planung und Umsetzung innovativer Maßnahmen im Bereich nachhaltige Mobilität.

# 1. Einleitung

## 1.1. Die Ziele des SUITS Projektes

Supporting Urban Integrated Transport Systems: Transferable tools for local authorities - SUITS (Unterstützung urban-integrierter Verkehrssysteme: Übertragbare Tools für lokale Behörden) ist ein Forschungsprojekt, das im Rahmen des HORIZON 2020-Programm gefördert wird. SUITS widmet sich dem Thema: 'Strengthening the knowledge and capacities of local authorities' (MG-5.4-2015), also der Stärkung des Wissens und der Handlungsfähigkeit der lokalen Behörden in Bezug auf das Thema Nachhaltige Mobilität [2].

Das übergeordnete Ziel von SUITS besteht darin, kleine bis mittlere Städte bei der Planung und Umsetzung nachhaltiger Mobilität zu unterstützen, und damit letztlich auch Einfluss auf die Erhöhung der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zu nehmen. Das Projekt analysiert Rahmenbedingungen und Kapazitäten kleiner und mittelgroßer lokaler Behörden. Diese sind in hohem Maße abhängig von staatlichen und wirtschaftlichen Mitteln, Umstrukturierungen in der Verwaltung, neuen Richtlinien (z.B. Finanzierungs- und Vergabebedingungen), einer sich ständig verändernden Technologielandschaft, neuen Dienstleistern im Mobilitätsbereich, einem veränderten Mobilitätsverhalten sowie veränderten Anforderungen der Bürgerinnen und Bürger.

Das Hauptziel des Projektes liegt in der Verbesserung der Handlungsfähigkeit von kleinen und mittelgroßen lokalen Behörden, bei der Entwicklung und Implementierung nachhaltiger, integrativer, ganzheitlicher und barrierefreier Verkehrsstrategien, Richtlinien, Technologien, Praktiken, Verfahren, Instrumenten, Maßnahmen und intelligenten Verkehrssystemen, die einen wichtigen Beitrag dazu leisten den nachhaltigen Transport von Nutzern und Gütern zu verbessern.

Durch SUITS werden Tools und Methoden bereitgestellt, die auf die Anforderungen von kleinen und mittelgroßen Städten abgestimmt sind und die darauf abzielen, deren Leistungsfähigkeit beim Planen, Finanzieren und Umsetzen nachhaltiger Mobilitätsmaßnahmen zu verbessern.

Im SUITS Projekt werden drei Leitfäden als Entscheidungshilfe für Behörden in kleinen und mittelgroßen Städten entwickelt:

- Leitfaden zur Anwendung innovativer und nachhaltiger Finanzierungskonzepte
- Leitfaden zum öffentlichen Auftragswesen
- Leitfaden zur Entwicklung bankfähiger Projekte, neuer Geschäftsmodelle und -Partnerschaften.

Im Rahmen eines Pilotprojektes werden die drei Leitfäden von der Stadtverwaltung von Alba Iulia in Rumänien angewendet. Mit dem Pilotprojekt soll die Nützlichkeit und Effektivität dieser drei Leitfäden, bezogen auf die Umsetzung innovativer, nachhaltiger Mobilitätsmaßnahmen, evaluiert werden. Während dieses Zeitraums wird die Gemeinde Alba Iulia ihre Organisationsstruktur und ihre Arbeitsabläufe in Anlehnung an die Leitfäden weiterentwickeln. Am Ende des Modellversuchs werden die Veränderungen mittels im Projekt definierter Schlüsselindikatoren gemessen.

Während des gesamten Pilotprojekts werden die Entwickler der Guidelines die notwendige fachliche Unterstützung für deren Anwendung leisten, und das Dokument auf Basis der daraus gewonnenen Erkenntnisse iterativ optimieren.

Die anderen Städte und Partner von SUITS werden beratend zur Seite stehen, um sicherzustellen, dass der finale Leitfaden für den europäischen Gesamtkontext von Bedeutung sind.

Nach dem Ende des Pilotversuchs im November 2019 wird im Rahmen eines Workshops in Alba Iulia folgendes präsentiert:

- Ein Bericht zum Verlauf der Pilotanwendung
- Die finale Fassung der drei Leitfäden (in sechs Sprachen)
- Die Methodik, die angewendet wird, um ein integriertes System von Entscheidungsunterstützungswerkzeugen zu entwickeln.

Im Zeitraum von November 2019 - Juli 2020 werden die neun Partnerstädte (Coventry City Council, Stuttgart, Dachau, Palanga, Rom, Valencia, Torino, Alba Iulia, Kalamaria) im Rahmen des SUITS-Projekts das Know-how aus den drei Leitfäden, dem Pilotanwendungsbericht und den integrierten Instrumenten nutzen, um die Leistungsfähigkeit der Verwaltung bei der Umsetzung innovativer Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität zu verbessern.

Im Rahmen des Projektarbeitspaketes WP7 erfolgt die Evaluation und Auswertung der Ergebnisse. Die Verbreitung der Leitfäden und andere Trainingsaktivitäten werden gemeinsam mit WP5, WP8 und WP9 koordiniert.

Im Juli 2020 findet ein gemeinsamer Workshop statt, in dem die Aktivitäten und Ergebnisse in den neun teilnehmenden Städten vorgestellt werden, wobei die Ergebnisse und das Know-how aus allen SUITS-Arbeitspaketen genutzt werden.

## 1.2. Guidelines to Innovative Procurements

### 1.2.1. Ziele

Die Ziele des Leitfadens zum innovativen öffentlichen Auftragswesen sind:

- Die Bereitstellung eines nützlichen und effizienten Instruments, um innovative Maßnahmen in der Auftragsvergabepolitik unter dem Gesichtspunkt einer nachhaltigen Entwicklung im Bereich Mobilität anzuwenden.
- Eine Verbesserung des administrativen Handlungsvermögens der Behörden und Interessenvertreter kleiner und mittelgroßer Städte mit dem Ziel der Unterstützung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.

Der Leitfaden sollen zur Weiterbildung des für die Auftragsvergabe verantwortlichen Personals beizutragen, allerdings weniger durch die Vermittlung von etablierten Handlungsmustern, sondern vielmehr durch Anregungen zum kreativem Denken. Das übergeordnete Ziel besteht darin, dass die finalen Produkte und Dienstleistungen, die im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe beschafft werden, möglichst den erwünschten und förderlichsten Kriterien für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität entsprechen.

Das öffentliche Auftragswesen ist eines der zehn CIVITAS Themen [3] und der Leitfaden für innovatives Auftragswesen soll einen wichtigen Beitrag dazu leisten.

Die Hauptziele der am 18. April 2016 eingeführten neuen EU Vergabe- und Konzessionsregeln sind: [1]

- a) Förderung der Effizienz und Unterstützung von KMU beim Zugang zu öffentlichen Aufträgen
- b) Modernisierung des öffentlichen Dienstes und Verringerung des Verwaltungsaufwandes;
- c) Schaffung einer Kultur der Integrität und des Fair Play;
- d) Ansprechen gesellschaftlicher Herausforderungen
- e) Förderung des Binnenmarktes, Verbesserung der Beschäftigungslage, des Wachstums und von Investitionen.

### **1.2.3. Die Bedeutung innovativer Verbesserungen von Strategien und Verfahren der Auftragsvergabe**

Die europäischen Städte stehen vor einer Reihe gemeinsamer Herausforderungen in den Bereichen Verkehr und Mobilität, die sich negativ auf die europäische Wirtschaft und die Lebensqualität der europäischen Bürger auswirken. Hierzu gehören:

- Verkehrsstaus – Mehrere Millionen Stunden werden in städtischen und regionalen Staus verbracht. Verkehrsstaus in der EU sind häufig in und um urbane Gebiete zu finden. Die geschätzten Kosten belaufen sich jährlich auf ca. 130 Mrd. Euro [4], was mehr als einem Prozent des BIP der Europäischen Union entspricht;
- Qualität der Beförderungsdienstleistungen die einen wesentlichen Einfluss auf die Lebensqualität der Bürger haben;
- Zugänglichkeit des urbanen Verkehrssystems für Senioren und Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität. Etwa 16% der EU-Bürger haben Einschränkungen. Gleichzeitig muss berücksichtigt werden, dass die Bevölkerung in den meisten EU- Ländern immer älter wird. Bis 2020 werden Senioren im Alter von 65+ 24% der Bevölkerung ausmachen und bis 2050 sogar 29%. Heute liegt diese Zahl bei etwa 17%. [5]
- Zersiedelung: Notwendigkeit, längere Strecken zurückzulegen, und damit einhergehend die Zunahme der Zahl der Autobesitzer und der Pendlerverkehre;
- Energieverbrauch – Dominanz des Erdöls als Kraftstoff für Verkehrsmittel und sich daraus ergebende Emissionen und Umweltbelastungen;
- Schutz und Sicherheit – ca. 67% aller gemeldeten Straßenverkehrsunfälle in der EU ereignen sich in städtischen Gebieten. Etwa 38% der Straßenverkehrstoten betreffen ebenfalls den städtischen Raum. Diese Zahl bezieht sich auf das Jahr 2015 [6]; für 2016 war diese Quote mit 37% leicht rückläufig [7]. In einem Dokument der EU wird ein Rückgang um 50% bei Verkehrsunfällen bis 2020 (im Vergleich zu 2010) prognostiziert [8]. Dieses Ziel erscheint sehr unwahrscheinlich, da dieser Rückgang seit dem Jahr 2013 eher zu einem Stillstand gekommen ist [9].

- Flächennutzung für Straßen und Parkplätze zum Nachteil der Erhaltung des natürlichen Lebensraumes und der Fußgängerbereiche oder der Bereiche von kulturellem, sozialem und touristischem Interesse;
- Alternde Bevölkerung;
- Gesundheitsprobleme, die durch Luftverschmutzung und Lärm verursacht werden – Herzerkrankungen und Schlaganfälle sind die häufigsten Ursachen für einen frühen Tod. Etwa 80% der Fälle können der Luftverschmutzung zugeschrieben werden [10], [11];
- Klimaveränderungen – Der Stadtverkehr ist für 40% der CO<sub>2</sub>-Emissionen und 70% der Emissionen anderer Schadstoffe verantwortlich [12];
- Anstieg der Mobilitätskosten sowohl für die Gemeinden als auch für die Bürger.

Das Weißbuch "Verkehr" - 2011 [4] schlägt strategische Ziele vor, die bis 2050 zu erreichen sind. Die Städte werden aufgerufen Mischstrategien zu verfolgen, die eine Raumplanung (Raumordnung), Preisfindungsmechanismen, einen effizienten ÖPNV und eine Infrastruktur für nichtmotorisierte Beförderungsarten sowie eine Gebührenerhebung für saubere Fahrzeuge einschließen, um Staus und Emissionen zu verringern. Die Städte werden insbesondere ermutigt, Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität (SUMP) zu entwickeln, die alle diese Elemente zusammenfassen.

Um sich diesen Herausforderungen zu stellen, sind gemeinsame Bestrebungen von örtlichen Behörden, Verkehrsunternehmen, örtlichen Wirtschaftsunternehmen, Logistikunternehmen, Vermietern, Immobilienentwicklern, Interessenvertretern und Bürgern im Rahmen einer jeden Stadt notwendig. Es gibt eine breite Palette von Instrumenten, um diese Bemühungen in die Praxis zu bringen und effiziente Maßnahmen zum Wohle der Gemeinschaften umzusetzen. Die Reform der öffentlichen Auftragsvergabe spielt eine wichtige Rolle bei der Erreichung dieser Ziele, wobei auch Folgendes berücksichtigt wird:

*'Jedes Jahr geben mehr als 250.000 öffentliche Behörden in der EU ca. 14% des BIP für den Erwerb von Liefer- und Dienstleistungen sowie Bauleistungen aus. In vielen Branchen wie Energie, Verkehr, Abfallwirtschaft, Sicherheit und der Bereitstellung von Dienstleistungen in den Bereichen Gesundheit oder Bildung, ist die öffentliche Hand der Hauptauftraggeber. Ein transparentes, faires und wettbewerbsorientiertes öffentliches Auftragswesen auf dem gesamten EU-Binnenmarkt generiert neue Geschäftsmöglichkeiten, wirkt als Wachstumsmotor und schafft Arbeitsplätze [13].'*

*'Der Gesamtwert des öffentlichen Auftragswesens in der EU wird auf zwei Billionen Euro pro Jahr geschätzt – oder ca. 19% des europäischen BIP. Die Art und Weise, wie dieses Geld ausgegeben wird, hat deutliche Auswirkungen auf die Wirtschaft und auf die Organisationen, die es ausgeben, sowie auf die Bürger, die letztendlich davon profitieren sollen.' [14].*

*Der geschätzte Wert der in TED veröffentlichten Ausschreibungen (ohne Versorgung und Verteidigung) zeigt einen 'Anstieg von 9,2%, von 319,66 in 2014 auf 349,18 Milliarden Euro in 2015. [...] signifikante Anstiegswerte waren in Rumänien (33%), Estland (31%), Slowenien (24%), Großbritannien (23%) und Malta (21%) zu verzeichnen' [15].*

Die Prinzipien und der rechtliche Rahmen für die öffentliche Auftragsvergabe innerhalb der EU sind hauptsächlich in den Verordnungen von 2014/24/EU [16], 2014/25/EU [17], 2014/23/EU [18] geregelt, die die Effizienz des öffentlichen Auftragsvergabesystems fördern sowie intelligenteren Standards und elektronische Verfahrensweisen vorschlagen. Gleichzeitig erlauben diese neuen Standards den Behörden die öffentliche Auftragsvergabe zu nutzen, um weitreichendere politische Ziele, z.B. soziale und ökologische Innovationsziele, zu erreichen. Basierend auf diesen Verordnungen hat jeder Mitgliedsstaat ein Gesetzespaket und Verfahren umgesetzt, die einen Rechtsrahmen für die Durchführung öffentlicher Aufträge bieten.

Seit dem 18. April 2016 (die von der EG festgelegte Frist für die Umsetzung der Richtlinien 23, 24, 25/2014 in die jeweiligen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten) haben die drei im Jahr 2014 verabschiedeten Richtlinien über das öffentliche Auftragswesen und Konzessionen, die Art und Weise, wie die Mitgliedstaaten und die Behörden jedes Jahr Geld für das europäische öffentliche Auftragswesen ausgeben, grundlegend verändert.

### 1.2.4. Wie die vorliegenden Richtlinien zu nutzen sind

Im Rahmen der Vergabeverfahren sind die Vergabestellen und –organe natürlich verpflichtet, die gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten, aber auch Kreativität und analytische Fähigkeiten einzubringen, um diese Verfahren effizienter zu gestalten ("bestes Preis-Leistungs-Verhältnis") und den Geist der Beschaffungsreform in die Praxis umzusetzen.

Durch die damit gesetzten Ziele fördern die Richtlinien für innovatives Auftragswesen diesen leistungsorientierten Paradigmenwechsel auf der Ebene der Vergabestellen und anderer beteiligter Institutionen.

Der vorliegende Leitfaden ist zur Anwendung im spezifischen Kontext lokaler Verwaltungen vorgesehen und in Übereinstimmung mit den oben genannten Dokumenten anzuwenden. Der Leitfaden soll auf verschiedene innovative Verfahren aufmerksam machen und wichtige Modalitäten und Beispiele für deren Anwendung erläutern.

Der Leitfaden ist wie folgt strukturiert:

- Kapitel 1 beschreibt den Hintergrund, vor dem die Richtlinien entwickelt wurden (1.1.) sowie Ziele und Grenzen (1.2.);
- Kapitel 2 umreißt die Forschungsmethodik;
- Kapitel 3 beschreibt den rechtlichen und regulatorischen Rahmen für das öffentliche Auftragswesen in der EU und in Teilen ihrer Mitgliedsstaaten. Ebenfalls erfasst werden Bezüge zu Strategien und Steuerungsmaßnahmen für ein innovatives öffentliches Auftragswesen im Bereich städtischer Mobilität,
- Kapitel 4 behandelt die innovativen Herangehensweisen beim öffentlichen Auftragswesen in städtischen Mobilitätsbereichen. Es beinhaltet Darstellungen zur Reform des öffentlichen Auftragswesens (4.1.) und der Modernisierung der öffentlichen Dienstleistungen und des öffentlichen Auftragswesens (4.2.);
- Kapitel 5 bezieht sich auf innovative Vergabeverfahren und schließt die Darstellung von innovativen Vergabekriterien (5.1.), sowie innovativen Verfahren für die Auftragsvergabe bei Liefer- und Dienstleistungen ein (5.2; 5.3);

- Kapitel 6 befasst sich mit wesentlichen Aspekten und Empfehlungen zur Verbesserung der Handlungsfähigkeit der lokalen Behörden und anderer Interessengruppen, ausgehend von den Möglichkeiten, die die Reform des öffentlichen Auftragswesens bietet;
- Der Leitfaden enthält ein Paket von Anhängen mit Informationen über die EU-Rechtsvorschriften im Bereich des öffentlichen Auftragswesens - A1 sowie die Anhänge A2, A3 -, in denen innovative öffentliche Aufträge aus praktischer Sicht diskutiert werden.
  - Anlage A1 – Institutionelles System und rechtlicher Rahmen im Bereich Auftragswesen;
  - Anlage A2 – Innovative Bewertungskriterien;
  - Anlage A3 – Innovative Auftragsvergabeverfahren.

### 1.2.5. Grenzen

- In Anlehnung an die festgelegten Ziele und Zwecke ist der vorliegende Leitfaden gemeinsam und in Übereinstimmung mit den geltenden gesetzlichen Bestimmungen anzuwenden.
- Bei einer konkreten Beschaffung müssen die Empfehlungen an die spezifischen technischen Anforderungen sowie an die spezifischen Rechtsnormen und Vorschriften angepasst / korreliert / ergänzt werden.
- Das Statut des vorliegenden Dokuments, ist das eines "groben Leitfadens". Es soll die für das öffentliche Auftragswesen verantwortlichen Personen unterstützen und beraten.
- Das vorliegende Dokument ist keine Handlungsanleitung.
- Das vorliegende Dokument stellt keine Rechtsauslegung der EU-Gesetzgebung dar.

### 1.2.6. Die Rolle von Interessenvertretern bei der Erarbeitung der vorliegenden Richtlinien

Der Leitfaden soll zu einem praktischen und effizienten Instrument zur Unterstützung der lokalen Verwaltungen und Interessengruppen werden, das die Reform des öffentlichen Auftragswesens, im Einklang mit den neuen EU-Vergabe- und Konzessionsvorschriften vom 18. April 2016, bei der Umsetzung in die Praxis unterstützt.

Im Verlauf der Pilotanwendung werden die Partnerstädte, die SUITS-Partner sowie andere Interessenvertreter zur Verbesserung und Optimierung der Richtlinien beitragen. Ausgehend von den Erfahrungen, die im Rahmen der Pilotanwendung gewonnen werden, und dem Feedback der am Projekt beteiligten Städte, wird ein integriertes Tool zur Entscheidungsunterstützung entwickelt. Das SUITS-Team wird ein Netzwerk von Nutzern aufbauen, in dem die Erfahrungen und Ergebnisse aus der Anwendung der Richtlinien im öffentlichen Auftragswesen diskutiert und Verbesserungspotenziale abgeleitet werden. Da der

kollaborativ-übergreifende Ansatz allgemein anerkannt ist, wird eine Zusammenarbeit mit dem CIVITAS-Netzwerk<sup>1</sup> und The Urban Mobility Observatory – Eltis<sup>2</sup> erfolgen.

---

<sup>1</sup> CIVITAS ([www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)) ist ein Netzwerk von Städten, die sich für einen saubereren und besseren Verkehr in Europa und darüber hinaus einsetzen.

<sup>2</sup> Die Eltis-Plattform (<http://www.eltis.org>) ermöglicht den Austausch von Informationen, Wissen und Erfahrungen im Bereich der nachhaltigen städtischen Mobilität in Europa.

### 2. Forschungsmethodik

Die Art und Weise der Organisation und Durchführung öffentlicher Vergabeverfahren ist durch die EU-Verordnungen und die jeweiligen nationalen Gesetzgebungen geregelt. Die Arbeiten im SUITS Projekt sollen das Verständnis um die Wichtigkeit des Auftragswesens für eine nachhaltige Mobilität fördern. Und das nicht nur mit Blick auf die Beschaffungswerte (Minimalpreiskriterium), sondern auf die langfristigen Auswirkungen auf den sozialen Bereich, die Umwelt, die Förderung von Innovationen, die Verbesserung der Interaktion zwischen Unternehmen und öffentlichem Interesse, die Reduzierung von Kosten und Bürokratie usw.

Ziel der Forschung ist es, diese Aspekte und deren Wechselwirkungen zu verstehen und die innovativen Verfahren und Kriterien hervorzuheben, die bei Vergabeverfahren berücksichtigt und umgesetzt werden können. Darüber hinaus zeigt die Forschung die Zusammenhänge zwischen dem Auftragswesen und anderen komplementären Aktivitäten wie innovative Finanzierung, innovative Geschäftsmodelle und Partnerschaften auf (im Einklang mit den anderen beiden komplementären Guidelines, die im Rahmen des SUITS Projektes entwickelt werden).

Es wurde eine qualitative Forschungsmethode mit einem abduktiven Ansatz verwendet. Die Partnerstädte wurden in ihrem jeweiligen Kontext analysiert und Hinweise verschiedener Interessengruppen ausgewertet, um bestimmte Facetten der Praxis möglichst realistisch zu erfassen. Das Ergebnis sind keine strengen Regeln, der entwickelte Leitfaden wird zum grundlegenden Verständnis der Bedeutung und den Auswirkungen der Anwendung eines innovativen Auftragswesens beitragen. Die Entwicklung des Leitfadens erfolgt auf Grundlage vielfältiger Forschungsaktivitäten, wie z.B.:

- Analyse offizieller Dokumente der EU und anderer Länder;
- Beratungsdokumentation zu wissenschaftlichen Studien, die im Rahmen anderer EU-Forschungsprojekte veröffentlicht oder ausgearbeitet wurden;
- Sammeln von Informationen von Behörden und anderen Interessenvertretern aus den neun Städten, die am SUITS-Projekt teilnehmen;
- Korrelation und Nutzung von Informationen und Studien anderer Arbeitspakete (WPs), im Rahmen des SUITS Projektes;
- Ermittlung von Meinungen und Erfahrungen sowohl aus dem öffentlichen als auch dem privaten Sektor;
- Überprüfung öffentlicher Ausschreibungsdokumente;
- Analyse von Dokumenten und Zusammenfassung, Bündelung und Validierung von Daten;
- Interpretation von Ergebnissen;
- Recherche von Fallstudien;
- Ableitung von Empfehlungen und Schlussfolgerungen.

Der Leitfaden ist basierend auf Dokumentenquellen ausgearbeitet worden, die im Rahmen der Forschungsarbeit gesammelt und gesichtet wurden. Hierzu gehören auch interne oder von Partnern beigesteuerte Dokumente. Zudem wurden verschiedene Online-Quellen

verwendet. Das Dokument enthält Textbausteine und grafische Darstellungen, die für den Inhalt der Arbeit relevant sind. Der Leitfaden, der als Ergebnis der Forschungsarbeit entwickelt wurde, enthält bestimmte Formulierungen oder Ideen, die entweder als solche aus verschiedenen EU-Dokumenten entnommen wurden oder der Vision der Autoren folgend interpretiert wurden..

### 3. Öffentliches Auftragswesen im Bereich Urbane Mobilität

Die Europäische Kommission hat das SUMP-Konzept gefördert und weiterentwickelt und die notwendigen Instrumente und Leitlinien bereitgestellt, um die europäischen Städte bei der Umsetzung ihrer Mobilitätspläne zu unterstützen. Das SUMP-Konzept wurde durch eine Reihe von EU-Dokumenten entwickelt und verbreitet, darunter:

- KOM(2013) 913 endgültig: 'Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt' [19];
- KOM(2011) 144 endgültig, Weißbuch 'Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem [4];
- KOM(2010) 2020 endgültig, 'Europa 2020: Eine Strategie für ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum' [20];
- KOM(2009) 490 endgültig 'Aktionsplan urbane Mobilität' [21];
- CIVITAS Initiativen.
- Online Plattform 'Urban Mobility Observatory' (Eltis)

Die Europäische Kommission spricht sich für die Förderung und Entwicklung des SUMP-Konzepts sowie für die Bereitstellung der notwendigen Tools und Handlungsleitfäden aus, um die europäischen Städte bei der Umsetzung ihrer Mobilitätspläne zu unterstützen.

Es liegen nennenswerte Ergebnisse europäischer Forschungsarbeit vor, die einen standardisierten, methodologischen Rahmen für die Ausarbeitung von SUMPs geschaffen haben. Weiterhin wurde der Rahmen für eine Zusammenarbeit und den Wissen- und Erfahrungsaustausch zwischen den Städten zur Erarbeitung und Durchführung der SUMPs geschaffen, wie z.B. die ELTIS-Plattform, oder die CIVITAS-Initiative. Gleichzeitig sind in diesem Kontext die Partnerschaft und Zusammenarbeit unterschiedlicher Horizon 2020-Forschungsprojekte (z.B. SUITS) zu nennen.

Diese Aktivitäten entsprechen Schritt 1 des Aktionsplanes urbane Mobilität der Europäischen Kommission, mit dem Ziel, die groß angelegte Einführung von SUMPs durch die lokalen und regionalen Behörden in Europa zu beschleunigen.

Die im Rahmen von EU-Programmen finanzierten Initiativen und Projekte bringen die betroffenen Parteien und Experten aus verschiedenen Städten zusammen, um die aktuellen Ansätze zu analysieren, verschiedene lokale oder regionale Themen zu diskutieren und die besten Praktiken für die Planung und effiziente Nutzung öffentlicher Mittel im Rahmen des öffentlichen Beschaffungsprozesses zu ermitteln.

Der vorliegende Leitfaden trägt gemeinsam mit den beiden Leitfäden für innovative Finanzierung und innovative Geschäftsmodelle dazu bei, die Reform des Auftragswesens zu

erläutern und das Handlungsvermögen lokaler Behörden zu verbessern, wenn es darum geht, die Maßnahmen die im SUMP Konzept vorgesehen sind umzusetzen.

### 3.1. EU-Auftragswesen – rechtliche Rahmenbedingungen

Die europäischen Richtlinien (17/2004/CE [22] und 18/2004/CE [23]) aus dem Jahr 2004 bilden den ersten Schritt zur Regulierung der europäischen Vergabeverfahren. Eine Reihe von wissenschaftlichen Studien und Forschungsarbeiten, die in der Folgezeit durchgeführt wurden, unterstrichen die Bedeutung innovativer Ansätze im Rahmen des Auftragswesens, in denen Kriterien wie Energieverbrauch, Umweltauswirkungen, Lebenszykluskosten usw. bei der Vergabe berücksichtigt werden.

- Projekt EcoRailS - Energieeffizienz und Umweltkriterien bei der Inbetriebnahme von regionalen Schienenfahrzeugen und -dienstleistungen, Programm IEE (2009+2011) [24]. Basierend auf den im Projekt durchgeführten Studien und unabhängigen Tests in Italien, Rumänien, Deutschland und Schweden-Dänemark wurden die Leitlinien und Anhänge zum Auftragswesen für die öffentliche Verkehrsverwaltung in Europa erstellt [25]
- Projekt PROSPER – Harmonised Environmental Specifications for new Rolling Stock funded by UIC (Harmonisierte Umweltspezifikationen für neue von der UIC finanzierte Schienenfahrzeuge) – result UIC leaflet 345/2006 [26]
- Railenergy Project "Innovative Integrated Energy Efficiency Solutions for Railway Rolling Stock, Rail Infrastructure and Train Operation [27] (Innovative integrierte Energieeffizienzlösungen für Schienenfahrzeuge, Schieneninfrastruktur und Zugbetrieb)" – 2006-2010 finanziert von UNIFE. Railenergy befasst sich mit dem Problem der Energieeffizienz und dem Ziel, den Energieverbrauch zu senken, indem ein ganzheitliches Rahmenkonzept, neue Ansätze und integrierte fachliche und technische Lösungen zur Verbesserung der Energieeffizienz entwickelt werden.
- RAVEL Projekt, 2001 – Fähigkeit, die Ökoeffizienz von Schienenfahrzeugen während ihres gesamten Lebenszyklus zu verbessern und gleichzeitig die Umweltbelastung zu reduzieren.
- REPID Projekt - Rahmenbedingungen und Instrumente für den Schienenverkehr zur Standardisierung und Verbesserung der Umweltverträglichkeit [28]
- EVENT Projekt Bewertung von Energieeffizienztechnologien für Schienenfahrzeuge und den Bahnbetrieb [29]
- IEE Projekt TRAINER: Zusammenarbeit bei der Verbesserung der Energieeffizienz der Eisenbahnen (2007) [30].

Eine Reform des Auftragswesens war vor allem in Bereichen von öffentlichem Interesse erforderlich, in denen die Entwicklung schnell voranschreitet, und Angebote und Dienstleistungen eine entscheidende Rolle bei der nachhaltigen Entwicklung und der Verbesserung der Lebensqualität spielen (z.B. Verkehr, Mobilität, Energie, Innovation).

Als Ergebnis der Bemühungen der Europäischen Kommission und der durch die verschiedenen Forschungsarbeiten aufgezeigten Ansätze wurden die folgenden Dokumente erstellt:

- Verordnung 2009/33/CE [31] – Förderung von saubereren und energie-effizienten Straßenfahrzeugen, geändert durch die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates KOM (2017) 653 endg. vom 8.11.2017 [32] und 2019/1161 [33]
- Bestimmung (EC) Nr. 1370/2007 [34], öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
- Verordnung 2014/24/EU [16] über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG [23]
- Verordnung 2014/25/EU [17] zur Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG [22]
- Verordnung 2014/23/EU [18] über die Konzessionsvergabe; ersetzt nicht unmittelbar eine bisherige Verordnung.

Diese Richtlinien sind neu oder ändern und ergänzen die Bestimmungen der bisherigen europäischen Gesetzgebung (Richtlinien 2004/17 und 2004/18). Die Anwendung dieser Gesetzesänderungen wirkt sich auf die Reform des öffentlichen Auftragswesens aus, wie im Leitfaden gezeigt wird.

Im Einklang mit dem Artikel, der sich auf die Umsetzungs- und Übergangsbestimmungen bezieht, heißt es: Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis zum 18. April 2016 nachzukommen". Die neuen Verordnungen tragen zur Verbesserung der Effizienz des öffentlichen Auftragswesens in Europa bei und sehen intelligentere Normen und eine größere Anzahl elektronischer Verfahren vor.

Die neuen Normen werden es den KMU erleichtern, sich zu niedrigeren Kosten an den Ausschreibungen für die Vergabe öffentlicher Aufträge zu beteiligen, und gleichzeitig die Einhaltung der von der EU geförderten Grundsätze der Transparenz und des Wettbewerbs ermöglichen. Konkret bezieht sich die Unterstützung der KMU darauf, dass Verträge in mehrere Teile aufgeteilt sein können, eine niedrigere Schwelle für den in der Ausschreibung zugelassenen Umsatz angesetzt wird, weniger Dokumentationspflicht besteht und die Nutzung der elektronischen Vergabe obligatorisch ist.

Dieser neue Rechtsrahmen ermöglicht es, dass eine strategische Nutzung des öffentlichen Auftragswesens wichtige politische Ziele verfolgen kann, seien es gesellschaftliche oder umweltbedingte, und zudem die Innovation in der europäischen Wirtschaft fördert.

Wie Elżbieta Bieńkowska, Kommissarin für Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU (2016), es formuliert:

*'Die Regeln des öffentlichen Auftragswesens sind dazu da, sicherzustellen, dass das Geld der Steuerzahler, das in den öffentlichen Erwerb von Waren, Arbeiten und Dienstleistungen fließt, gut angelegt ist. Die neuen Regeln und Vorschriften werden auch öffentliche Ausschreibungsverfahren vereinfachen und flexibler gestalten, was insbesondere den KMU zugutekommt. Neben dem etablierten Ziel, das beste Preis-Leistungs-Verhältnis zu erzielen, fördern sie auch den Übergang zu einer energie- und ressourceneffizienten Wirtschaft. [35]*

EU-Verordnungen und nationale Gesetzgebungen werden regelmäßig überprüft und angepasst. Das Know-how, das im Rahmen des SUITS-Projekt aufgebaut wird und die Erfahrungen, die im Pilotprojekt in Alba Iulia und in der Arbeit mit den anderen Partnergemeinden und Interessenvertretern gewonnen werden, sollen aktiv in die Weiterentwicklungen der Verordnungen eingebracht werden.

### 3.2. Der Rechts- und Regulierungsrahmen der EU-Mitgliedsstaaten im Bereich Auftragswesen

Die Anhänge A 1.2 – A1.9 enthalten Synthesen, die sich auf den rechtlichen Rahmen und das institutionelle System im Bereich des öffentlichen Auftragswesens auf EU-Ebene und auf einen Teil der Mitgliedstaaten beziehen.

### 3.3. Strategien des öffentlichen Auftragswesens

Neue Bestimmungen und Vorschriften im öffentlichen Auftragswesen, eine Vielzahl an Informationen und Leitfäden, die auf EU-Ebene veröffentlicht wurden, sowie die Vielfalt der Lösungsansätze sind entscheidender Bestandteil der Entwicklung von wettbewerbsfähigen Strategien im Bereich der nachhaltigen städtischen Mobilität. All dies kann die Entscheidungsträger dabei unterstützen, die Bandbreite möglicher Maßnahmen und Schritte zu bestimmen, die zur Umsetzung der am besten geeigneten mobilitätsbezogenen Maßnahmen erforderlich sind.

Diese Hilfsmittel sollten Teil einer angemessenen und wirksamen Strategie sein, um auf kommunaler Ebene qualitativ hochwertige, innovative Aktivitäten durchzuführen.

*'Behörden, die bereits den Übergang zur elektronischen Durchführung von Vergabeverfahren (E-Vergabe) gemeistert haben, berichten von Einsparungen zwischen 5% und 20%. Betrachtet man nun die Größe des gesamten Vergabemarktes in der EU, so könnten je eingesparten 5% etwa 100 Mrd. EUR wieder zurück in die öffentlichen Kassen gelangen.'* [36]

Angesichts des spezifischen Charakters der Reform im Beschaffungswesen und der Modernisierung der öffentlichen Dienstleistungen kommt der Rolle von (langfristigen) Strategien und Beschaffungsplänen eine besondere Bedeutung zu, wenn es darum geht, die neuen Verfahren der innovativen Beschaffung, Finanzierung und innovativen Partnerschaften einzuleiten, weiterzuentwickeln und zu optimieren.

### 3.4. Verwaltung des öffentlichen Auftragswesens

Institutionelle und regulatorische Rahmenbedingungen und die damit verbundenen Netzwerke sind von entscheidender Bedeutung für die Infrastruktur und die Dienstleistungen des städtischen Verkehrs (Planung, Lieferung, Betrieb usw.).

Die Politik ist im Bereich der städtischen Mobilität mit großen Schwierigkeiten konfrontiert. Dazu zählen: unzureichende Finanzierung und mehrjährige langfristige Finanzmittel, Politikwechsel, mangelndes Wissen/Akzeptanz bestimmter Maßnahmen durch die Bevölkerung etc.

Das neue Paradigma des öffentlichen Auftragswesens auf EU-Ebene ermöglicht es den öffentlichen Verwaltungen, effizienter und flexibler auf die Bedürfnisse der Allgemeinheit einzugehen. Die neuen Richtlinien zielen darauf ab, einen fairen und innovativen Wettbewerbsrahmen zu sichern und gleichzeitig eine verantwortungsbewusste Verwaltung im öffentlichen Auftragswesen wirksam zu fördern.

Die Verbesserung der Verwaltung, der Abbau von Bürokratie, Transparenz, die Vereinfachung der Verfahren, die Schulung des Personals auf hohe fachliche Standards und der Einsatz von elektronischen Systemen im öffentlichen Auftragswesen sind auch relevante Elemente bei der Bekämpfung von Betrug und Korruption.

Die Behörden aber auch die anderen Akteure im Bereich der Auftragsvergabe müssen ihre Kompetenzen erweitern, um den komplexen Herausforderungen des Marktes gerecht werden zu können.

Ein spezifischer Forschungsbereich muss das notwendige Know-how bereitstellen, um die Politik bei der städtischen Mobilität, hinsichtlich einer optimalen Verwaltungsorganisation mit kompetentem und kreativem Personal, zu unterstützen.

### **4. Innovative Ansätze für öffentliche Vergabeverfahren im Bereich urbaner Mobilität**

Die nachhaltige Entwicklung der städtischen Mobilität hängt von mehreren Komponenten ab, die es zu verbessern und aufeinander abzustimmen gilt. Diese Komponenten fallen in den Anwendungsbereich der Beschaffung von:

- Lieferungen (Verkehrsmittel, Ampelanlagen, Ersatzteile etc.)
- Dienstleistungen (elektronisches Ticketing, Verkehrsmanagementsystem, Bike Sharing Service, Verkehrsdatenerfassung und -überwachung, Verkehrsleitsysteme, Parkraummanagement, Verkehrsmodellierung und -simulationen usw.)
- Arbeiten (Bau oder Modernisierung von Strecken und Haltestellen für den öffentlichen Verkehr, Radwege, Fußgängerzonen, Bau von Park-and-Ride-Einrichtungen, Ladestationen, Straßenmodernisierung)

Die innovativen Aspekte in den Vergabeverfahren beziehen sich auf die Wege, mit denen die Reform und ihre Ziele (definiert unter Abschnitt 1.2.1) am besten und effizientesten erreicht werden können. Die innovativen Lösungen für öffentliche Dienstleistungen müssen eine zentrale Rolle bei der Bereitstellung besserer Dienstleistungen mit einem langfristigen Kosten-Nutzen-Verhältnis spielen. Ohne die Bedeutung der finanziellen Ressourcen bei der Beschaffung zu vernachlässigen, hängt Innovation von der Kreativität und Kompetenz des Personals sowie von der Führungsstrategie ab.

#### **4.1. Die Reform des öffentlichen Auftragswesens**

In Übereinstimmung mit den EU-Dokumenten zum öffentlichen Auftragswesen betonen die neuen europäischen Richtlinien (Richtlinien 23, 24 und 25) aus dem Jahr 2014, die äußerst wichtige Rolle des öffentlichen Auftragswesens und schlagen eine grundlegende Reform in diesem Bereich vor.

Die Umsetzung der Reform in jedem Mitgliedsstaat bedeutet theoretisch die Entwicklung einer nationalen Gesetzgebung und Strategie im Einklang mit den Bestimmungen der europäischen Richtlinien. Selbst wenn diese Stufe offiziell erreicht ist, muss die eigentliche Reform natürlich bei jedem Vergabeverfahren und bei jeder zentralen, regionalen und lokalen Behörde oder auf der Ebene anderer betroffener Parteien, die Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge einleiten, stattfinden.

In jedem Fall müssen die Beteiligten die neuen nationalen Rechtsvorschriften im Einklang mit der öffentlichen Vergabereform, wie sie in den EU-Verordnungen erlassen wurde, anwenden. Auch wenn diese Rechtsvorschriften bereits in Kraft getreten sind, muss die Reform erst noch hinsichtlich ihres innovativen Charakters verstanden und angewendet werden. In diesem Sinne müssen alle mit dem öffentlichen Auftragswesen betrauten Stellen neu ausgerichtet und geschult werden, um den Kern der Reform zu verstehen, sie kreativ im Rahmen der neuen Gesetzgebung anzuwenden und die damit verbundenen Risiken abzuwägen und/oder einzugehen. Es wird neue Verfahren und Abläufe geben, die infrage gestellt oder modifiziert werden. Dies betrifft vor allem jene, wo die ergänzenden Rechtsvorschriften noch nicht umfassend ausgearbeitet und die Anwendungsbereiche noch nicht vollständig erschlossen wurden.

Die Reform des öffentlichen Auftragswesens zielt auf die Öffnung des EU-Marktes für öffentliche Aufträge ab und fördert die wettbewerbsfähigsten Lieferungen/Dienstleistungen mit dem Ziel einer nachhaltigen und langfristigen Entwicklung.

Die wichtigsten innovativen Elemente der Reform [1] im öffentlichen Auftragswesen werden im Folgenden näher betrachtet.

### **4.1.1. E-Procurement (elektronische Beschaffung), Effizienzsteigerung**

Der neue Ansatz bei den Vorschriften für das öffentliche Auftragswesen basiert auf der Einführung der Elektronischen Beschaffung (e-Procurement) als verpflichtende Anwendung im öffentlichen Sektor. Die elektronischen Tools für das Auftragswesen beinhalten elektronische Ausschreibungsplattformen, elektronische Ausschreibungen, elektronische Kataloge sowie dynamische elektronische Beschaffungs- und Abrechnungssysteme.

Verfahren, mit denen die Europäische Kommission die Digitalisierung im Bereich des öffentlichen Auftragswesens unterstützt, sind:

- Die Einführung des European Single Procurement Document (ESPD, also der Einheitlichen Europäischen Eigenerklärung EEE) - eine Eigenerklärung eines Bieters über die Finanzlage, die Kompetenzen und die Erfüllung der Kriterien für öffentliche Aufträge. Das Dokument ist in allen EU-Sprachen verfügbar und dient als vorläufiger Nachweis für die Erfüllung der erforderlichen Kriterien der EU-Vergabeverfahren. Somit müssen die Bieter bei der Teilnahme am Wettbewerb keine vollständigen Nachweise mehr erbringen. Nur die Gewinner der Ausschreibung müssen alle Unterlagen vorlegen, die belegen, dass sie für die Auftragsvergabe in Frage kommen. Jedes Dokument wird den Behörden nur einmal vorgelegt, damit sie die Berechtigung des Bieters überprüfen können. Dadurch wird die Anzahl der Dokumente, die für die Auswahl der Bieter erforderlich sind und gleichzeitig die Bürokratie reduziert.
- Anbieter können von öffentlichen Vergabeverfahren ausgeschlossen oder belangt werden, wenn die in ihrer ESPD gemachten Angaben falsch sind. Dies trifft auch zu,

wenn es um nicht mitgeteilte Informationen geht oder wenn Informationen nicht durch Nachweise glaubhaft gemacht werden können.

- E-Certis sind eine kostenlose Online-Informationsquelle über die Dokumente und Zertifikate, die von den Unternehmen benötigt werden, die sich um öffentliche Aufträge in den EU-Mitgliedstaaten bewerben. Das E-Certis-System ermöglicht eine schnelle Suche anhand einer Reihe von Kriterien, einschließlich der Suche nach Schlüsselwörtern in der Originalsprache des Dokuments. Die elektronische Einreichung von Vergabeunterlagen ist seit Oktober 2018 obligatorisch.

Die Digitalisierung des öffentlichen Auftragswesens wird unter anderem zu einem transparenteren und effizienteren Informationsfluss, einem breiteren Zugang zu Informationen, insbesondere für KMU, führen und gleichzeitig den Weg für grenzüberschreitende Ausschreibungen vereinfachen. Die elektronische Vergabe öffentlicher Aufträge trägt zum Bürokratieabbau bei, zu einer Effizienzsteigerung in Hinblick auf die Verwaltungsausgaben und zur wirtschaftlichen Entwicklung, indem sie einen offeneren und gerechteren Zugang zu den Märkten für öffentliche Aufträge ermöglicht.

### 4.1.2. Förderung der Beteiligung von KMU an öffentlichen Ausschreibungen

KMU gelten als das wirtschaftliche Rückgrat der EU, da sie über ein enormes Potenzial an Arbeitsplätzen, Wachstum und Innovation verfügen. Ein erleichterter Zugang zu den Märkten für öffentliche Aufträge für KMU hat positive Auswirkungen auf die Wirtschaft. Die Vereinfachung der Anforderungen an die vergabeverfahrensbezogenen Unterlagen sowie die obligatorische Nutzung der elektronischen Beschaffung werden den Zugang der KMU zu öffentlichen Aufträgen erleichtern und effizienter gestalten.

Die Verordnung 2014/24/UE räumt mit Art. 46 den Mitgliedsstaaten das Recht ein, öffentliche Aufträge in einzelne Lose aufzuteilen. Aufträge können sowohl quantitativ in einzelne Lose aufgeteilt werden, so dass die Dimension eines Einzelauftrags besser an die Kapazität der KMU angepasst werden kann, als auch qualitativ, so dass Einzellose an die Spezialisierung des jeweiligen KMU angepasst werden können. Ein Auftrag kann auch in Lose für verschiedene Phasen unterteilt werden, um KMU ein besseres Management der Arbeitsbelastung zu ermöglichen.

Die neuen Verordnungen berücksichtigen die relevante und verhältnismäßige, finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens, den Umsatz und das Sicherheitenniveau, und erleichtern damit die Beteiligung von KMU am öffentlichen Auftragswesen. Der für die Teilnahme an einem Ausschreibungsverfahren notwendige Umsatz wird begrenzt, so dass eine größere Anzahl von KMU und neu gegründeten Unternehmen teilnehmen können. Der erforderliche Umsatz sollte dabei das Doppelte des geschätzten Auftragswertes nicht überschreiten.

### 4.1.3. Die Schaffung einer Kultur der Integrität und des Fairpla

Das öffentliche Auftragswesen ist ein besonders sensibler Bereich, da es mit Ausgaben aus dem öffentlichen Haushalt verbunden ist und somit zu einem Risikofaktor für unsachgemäße Praktiken wird. Die neuen Vergaberichtlinien beinhalten Maßnahmen, die unmittelbar auf die Verbesserung der Transparenz und die Bekämpfung der Korruption abzielen.

- Der Begriff des Interessenkonflikts wird in Artikel 24 "Interessenkonflikt" der Richtlinie 2014/24/EU [16] erläutert. Sanktioniert werden Fälle von Interessenskonflikten durch den Ausschluss des jeweiligen Verletzers aus dem Verfahren. Die EU-Länder und die öffentlichen Auftraggeber werden aufgefordert, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um solche Fälle zu verhindern, zu ermitteln und wirksam zu beheben.
- In der neuen Richtlinie wurden die Gründe für den Ausschluss von den Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge verschärft, wobei die folgenden Fälle unter die Bezeichnung Betrug und Korruption fallen: Ein Unternehmen hat den Entscheidungsprozess unangemessen beeinflusst, falsche Aussagen über das Vergabeverfahren verbreitet, technische, berufliche oder finanzielle Kapazitäten überbewertet oder Vereinbarungen zum Nachteil des fairen Wettbewerbs getroffen.
- Der Ausschluss kann sowohl von den öffentlichen Auftraggebern als auch von den Mitgliedstaaten selbst vorgenommen werden. Ein ausgeschlossenes Unternehmen kann sich jedoch wieder als vertrauenswürdig erweisen, indem es nachweist, welche Maßnahmen ergriffen wurden, um das Problem zu beheben oder den verursachten Schaden auszugleichen, es sei denn, ein Gericht hat anders entschieden.
- Die Vorabkonsultation im Hinblick auf die Vorbereitung der Ausschreibung darf keinesfalls die Beteiligung eines einzelnen Unternehmens am Vergabeverfahren begünstigen. Solche Konsultationen könnten betroffene Unternehmen bevorteilen und den Wettbewerb verzerren. In diesem Zusammenhang ist jeder Informationsaustausch mit einem Unternehmen, der sich aus einem vorherigen Kontakt ergibt, auch den anderen beteiligten Unternehmen zugänglich zu machen

```
preliminary consulting with a view to preparing the call of tenders shall, by no means, favour the respective company's participation in the awarding procedure. Such consultations could favour the companies concerned, distorting the competition. In this respect, any exchange of information with a company, following the latter previous involvement, shall be shared with the other participating companies as well.
```
- Was die Vertragsänderung nach der Vergabe betrifft, so wurden die Vorschriften zur Vertragsänderung innerhalb des Leistungszeitraums präzisiert und vereinfacht. Eine erneute Ausschreibung bei Änderungen ist nicht erforderlich, solange:
  - die Änderungen nicht essenziell sind (das Wesen des Vertrages oder das wirtschaftliche Gleichgewicht nicht modifiziert werden);
  - der Wert die Grenzwerte des Antrags entsprechend den Verordnungen nicht überschreitet und unter 10% des ursprünglichen Auftragswertes für Liefer- und Dienstleistungen und 15% bei auszuführenden Bauarbeiten liegt;
  - eine Spezifizierung im Vertrag ohne Änderung des Auftragswertes erfolgt;
  - die Gründe in unvorhersehbaren Ereignissen liegen oder im Zusammenhang mit zusätzlichen notwendigen Arbeiten, Lieferungen oder Dienstleistungen stehen, die jedoch aus Gründen der Austauschbarkeit oder Interoperabilität oder aus Kostengründen nur von dem Unternehmen erbracht werden können, das den laufenden Auftrag erhalten hat. In beiden Fällen darf die Preiserhöhung 50% des ursprünglichen Ausgangswertes nicht überschreiten.

- Die neuen Verordnungen beinhalten eine Vielzahl von Maßnahmen, die auf eine Öffnung des öffentlichen Vergabeprozesses abzielen und die Transparenz im Vergabeverfahren erhöhen:
  - Die nationalen Behörden müssen der EG alle drei Jahre einen Bericht vorlegen, der die häufigsten Ursachen für fehlerhafte Anwendung, mögliche strukturelle oder wiederkehrende Probleme sowie rechtliche Unsicherheiten bei der Anwendung der Vorschriften auf der Ebene der Beteiligung von KMU am öffentlichen Auftragswesen enthält. Er enthält zudem Aspekte der Prävention, Aufdeckung und angemessenen Berichterstattung über Fälle von Beschaffungsbetrug, Korruption, Interessenkonflikten und anderen schwerwiegenden Unregelmäßigkeiten. [16]
  - Die öffentlichen Auftraggeber bewahren zumindest für die Dauer des betreffenden Auftrags Kopien aller abgeschlossenen Verträge auf, deren Wert gleich oder größer ist als:
    - a) 1.000.000 EUR im Falle öffentlicher Liefer- oder Dienstleistungsaufträge;
    - b) 10.000.000 EUR im Falle öffentlicher Bauaufträge.

Die Digitalisierung der Auftragsvergabe wird ein diskriminierungsfreies Wettbewerbsumfeld fördern, da die öffentlichen Ausgaben transparenter, optimierter, rationalisierter und effizienter verwaltet werden dürften. Die elektronische Vergabe öffentlicher Aufträge ist ab Oktober 2018 für alle Verträge und alle Vergabeverfahren verpflichtend.

### 4.1.4. Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen

Die neuen EU-Richtlinien bieten einen besseren Rahmen für die Adressierung von sozialen- und umweltbezogenen Aspekten im öffentlichen Auftragswesen. Die öffentlichen Auftraggeber können während des gesamten Beschaffungsprozesses soziale und ökologische Belange in den Vordergrund stellen, sofern sie in den Vertragsumfang fallen. Bei der Vergabe von Beschaffungsaufträgen auf der Grundlage des besten Preis-Leistungs-Verhältnisses können sie diejenigen Angebote auswählen, die mehr soziale Vorteile bieten. Die Einhaltung ökologischer, sozialer und arbeitsrechtlicher Verpflichtungen, was auch Tarifverträge einschließt, ist nunmehr bindend durch Rechtsgrundsätze geregelt. Anbieter, die diese Grundsätze nicht einhalten, können ausgeschlossen werden. Behörden können einen Unterschied machen zwischen dem, was sie aufgrund des Produktionsprozesses kaufen, und Methoden, die im Endprodukt nicht sichtbar sind. Dies wird es den öffentlichen Auftraggebern ermöglichen, den Bietern Vorrang einzuräumen, die bessere Arbeitsbedingungen bieten und bspw. die Integration von behinderten und benachteiligten Arbeitnehmern fördern. Die öffentlichen Auftraggeber können einige Ausschreibungsverfahren auf gemeinnützige Unternehmen beschränken, wenn mindestens 30% der Beschäftigten Benachteiligte Personen sind.

Durch die Anwendung von Kriterien, die den Schwerpunkt stärker auf Umweltfragen legen, können die Behörden die Öko-Innovation fördern. Sie können von den Bietern verlangen, dass sie nicht nur die gesetzlichen Umweltverpflichtungen erfüllen, sondern auch Waren liefern, die die Anforderungen an bestimmte Öko-Label erfüllen. Sie können zudem von den Bietern verlangen, dass sie die Umweltkosten in ein Angebot integrieren, die auf einem Life Cycle Cost (LCC)-Ansatz basieren, oder dass sie bei der Herstellung von Gütern umweltbezogene Aspekte stärker berücksichtigen.

Durch die neuen Richtlinien wird es einfacher sein, Sozial-, Kultur-, Gesundheits- und andere Dienstleistungen zu erwerben, z.B. im juristischen Bereich, im Gastgewerbe, im Catering oder im Kantinenbetrieb.

### **4.1.5. Die neuen Regeln fördern den Binnenmarkt und steigern Beschäftigung, Wachstum und Investitionen**

Die Reform des öffentlichen Auftragswesens hat das Spektrum der verfügbaren Instrumentarien für die Auftraggeber erweitert, die bereit sind, sich an gemeinsamen Vergabeverfahren, insbesondere im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, zu beteiligen.

Die neuen Verordnungen erleichtern die länderübergreifende Beschaffung, indem sie den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr, ein gesundes Geschäftsklima in der EU und einen tieferen und gerechteren Binnenmarkt fördern.

Die Existenz transparenterer, fairerer und wettbewerbsorientierterer Vorschriften wird zu größeren unternehmerischen Möglichkeiten sowie zu einem stärkeren und effizienteren Wettbewerb bei der Vergabe öffentlicher Aufträge führen, gleichzeitig ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis bieten und Arbeitsplätze und Investitionen fördern.

## **4.2. Modernisierung öffentlicher Dienstleistungen und des öffentlichen Auftragswesens**

Die neuen Vergabeverordnungen zielen vor allem darauf ab, den Prozess der öffentlichen Auftragsvergabe zu vereinfachen und flexibler zu gestalten. Die Auftraggeber verfügen nun über eine Reihe nützlicher Instrumente, die es ermöglichen, jedes Verfahren auf spezifische Bedingungen auszurichten. Zudem erhalten sie Zugang zu einem einfacheren und flexibleren Vergaberegulierungssystem.

Die Beschaffungsreform wird es den Behörden ermöglichen, die Beschaffung schneller (verkürzte Fristen für Teilnahme und Einreichung) und weniger bürokratisch durchzuführen und ihnen die Möglichkeit geben, sich stärker darauf zu konzentrieren, den richtigen Anbieter und das beste Angebot zu finden.

Die innovativen Hauptelemente der Reform des öffentlichen Auftragswesens [36] werden in den folgenden Unterkapiteln näher erläutert.

### **4.2.1 Vereinfachung der Vorschriften für öffentliche Auftraggeber bei der Modernisierung der öffentlichen Verwaltungen**

Die wichtigsten Neuerungen sind:

- Flexible Abläufe und Verfahren des wettbewerblichen Dialogs und der Verhandlung.
- Das Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb (mit mindestens drei eingeladenen Kandidaten) kann angewendet werden, wenn es nicht möglich ist, von Anfang an eine Spezifikation zu erstellen, die vollständig ist oder eine Bewertung aller auf dem Markt angebotenen Lösungen ermöglicht. Dieses Verfahren kann für die Vergabe von besonders komplexen Aufträgen verwendet werden oder wenn das benötigte Produkt oder die benötigte Dienstleistung nicht als solche „von der Stange“ gekauft

werden kann. Der wettbewerbliche Dialog kann für Waren, Dienstleistungen und Arbeiten genutzt werden.

- Vereinfachter Prozess der Teilnahme am Vergabeverfahren.
- Die Einführung der Einheitlichen Europäischen Eigenerklärung (EEE) erleichtert den Zugang zu Ausschreibungen erheblich, fördert die länderübergreifende Beschaffung und die Beteiligung von KMU an öffentlichen Aufträgen.
- Die Auftraggeber können ein Prüfsiegel (Label) für die Bauleistungen, Dienstleistungen oder Lieferungen verlangen. Es handelt sich um ein spezifisches Siegel, mit dem nachgewiesen wird, dass die Lieferungen den Standards für Umwelt, Soziales oder andere Bereiche entsprechen, die im Rahmen der Auftragsvergabe festgelegt wurden.
- Bei offenen Verfahren können die Auftraggeber über die zu erbringende Leistung entscheiden. Sie können zunächst über die Zulassung der Bieter entscheiden, bevor sie die Angebote bewerten und die Vergabeentscheidung treffen, oder sie können sich entscheiden, die Angebote zuerst zu prüfen, bevor sie prüfen, ob es Gründe für den Ausschluss gibt und ob die Zulassungskriterien erfüllt sind.
- Öffentliche Auftraggeber haben die Pflicht, jene Anbieter vom Verfahren auszuschließen, die erhebliche Nachteile bei der Ausführung öffentlicher Aufträge haben. Nach den Rechtsvorschriften muss der Bieter, der nachweislich erhebliche Nachteile hat, ausgeschlossen werden (im Gegensatz zur vorherigen Regelung, bei der der öffentliche Auftraggeber entscheiden konnte, ob ein Ausschluss stattfindet oder nicht). Dabei handelt es sich um eine Antikorruptionsmaßnahme, um die Bieter zu eliminieren, die einen Hintergrund mit erheblichen Nachteilen haben und die Ergebnisse des Vergabeverfahrens beeinträchtigen können oder Ergebnisse auf einer schlecht fundierten Grundlage in Frage stellen können.
- Kommunen, Stadtverwaltungen, regionale Behörden oder öffentlich-rechtliche Einrichtungen können eine Vorabmitteilung veröffentlichen, die präzisiert, dass der Vertrag ohne weitere öffentliche Ankündigung vergeben wird. Die Anbieter können daraufhin ihr Interesse am Vertrag bekunden.
- Öffentliche Auftraggeber können gemeinsame Vergabeverfahren nutzen oder Vergabeverfahren über eine zentrale Einrichtung organisieren. So können mehrere kommunale Verwaltungen bei einer gemeinsamen Beschaffung desselben Produkts zusammenarbeiten, wobei sie den Vorteil der Zusammenarbeit in der Organisation haben und bessere Preise durch den Einkauf größerer Mengen erzielen können. Oder ein Ministerium kann eine Ausschreibung auf Länderebene organisieren, wobei die Vertragsprodukte (Busse, Medikamente usw.) an alle kommunalen Verwaltungen oder an andere Abnehmer verteilt werden.

### **4.2.2. Innovationspartnerschaften halten die öffentlichen Dienste auf dem neuesten Stand**

Forschung und Innovation bewirken wissenschaftlichen und technischen Fortschritt, der notwendig für eine nachhaltige Entwicklung der urbanen Mobilität sowie eine Verbesserung der Lebensqualität ist. Forschung und Innovation hatten höchste Priorität bei der Entwicklung der Strategie 'Europa 2020: eine Strategie für ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum' [20]. Andere wichtige EU-Dokumente in diesem Zusammenhang sind:

- KOM (2011) 21: Ressourcenschonendes Europa – eine Leitinitiative innerhalb der Strategie Europa 2020,
- KOM (2005) 24 – Zusammenarbeit für Wachstum und Arbeitsplätze - Ein Neubeginn für die Strategie von Lissabon [37],
- KOM (2007) 161 – Grünbuch Der Europäische Forschungsraum: Neue Perspektiven [38],
- KOM (2009) 490 final - Aktionsplan zur urbanen Mobilität [39],
- KOM (2015) 913 - Festlegung des Zeitpunkts der Inbetriebnahme des Visa-Informationssystems (VIS) in der zwanzigsten Region [40].

Diese Dokumente machen deutlich, dass die Innovationsentwicklung ein MUSS ist, um die wichtigsten gesellschaftlichen Herausforderungen zu lösen.

Forschung und Innovationen sind für die langfristige harmonische Entwicklung der Gesellschaft von großem Nutzen, aber sie sind kostspielig und brauchen Unterstützung. Die neuen EU-Verordnungen eröffnen neue Perspektiven zur Förderung von Innovationen, ohne den Wettbewerb und die Transparenz zu beeinträchtigen. Öffentliche Beschaffungsstrategien müssen innovative Bereiche und Ziele festlegen und realistische Beschaffungsstrategien entwickeln, um die Erreichung dieser Ziele zu unterstützen.

Die neuen Vorschriften für das öffentliche Auftragswesen unterstützen diesen Ansatz, vor allem durch die folgenden innovativen Verfahrensarten:

a) Vorgehensweise bei Innovationspartnerschaften.

Bestimmung 31 (SI 2015/102) (PCR 2015) [41] führte ein neues Vergabeverfahren – ‘die Innovationspartnerschaft’ – ein, um Innovationen zu erleichtern und bestimmte nachhaltige, innovative Lieferungen/Versorgungen/Dienstleistungen zu entwickeln, die bisher in den Angeboten des Marktes fehlten. Die öffentlichen Auftraggeber müssen das Wesen und das Ziel der erwarteten Lösungen identifizieren und sehr genau definieren.

Das Verfahren zielt darauf ab, eine Partnerschaft in mehreren Phasen mit klar definierten Zielen und gestaffelten Finanzierungen einzuleiten. Die Partnerschaft kann mit einer Gruppe von Partnern initiiert werden.

b) Vergabe öffentlicher Aufträge für innovative Lösungen (Public Procurement of Innovative solutions (PPI)). [42]

Das Verfahren findet hauptsächlich in drei verschiedenen Phasen statt:

- Die Wettbewerbsphase - Basierend auf bestimmten Anforderungen, die widerspiegeln, was durch innovative Lieferungen / Dienstleistungen für die Gesellschaft erreicht werden soll, werden die geeignetsten und zuverlässigsten Partner unter Berücksichtigung ihrer Fähigkeiten und Fertigkeiten ausgewählt.
- Die Phase von Forschung und Entwicklung – Die ausgewählten Partner werden neue Lösungen in Zusammenarbeit mit den öffentlichen Auftraggebern entwickeln. Entsprechend der Anzahl der Partner und dem Grad der Komplexität, kann die Phase mehrere Teilschritte enthalten. In diesen Teilschritten kann sich die Zahl der Partner auch schrittweise reduzieren.
- Phase der öffentlichen Auftragsvergabe, in der innovative Lieferungen, Bauarbeiten oder Dienstleistungen erworben werden. Diese Phase kann ebenfalls durch

innovative Vergabeverfahren ausgestaltet werden (z.B. offene Verfahren / Verhandlungsverfahren, wettbewerblicher Dialog, Anwendung von LCC (Life Cycle Costs, Lebenszykluskosten), gemeinsame Vergabeverfahren für eine größere Gruppe von Nutzern, einschließlich länderübergreifendes Auftragswesen etc.).

Mit Hilfe dieser Verfahren können Waren mit höheren Anschaffungskosten, aber dafür mit vielfältigen langfristigen wirtschaftlichen und sozialen Vorteilen gekauft werden.

Obwohl dieses Verfahren keine direkte Finanzierung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten vorsieht, wird es dennoch innovativen Lieferungen und einer kontinuierlichen innovativen Entwicklung über den Lebenszyklus oder längere Zeiträume hinweg zugutekommen. Auf der Grundlage solcher Verfahren werden die Unternehmen angeregt, in die Forschung zu investieren und/oder weitere forschungsunterstützende Mittel zu mobilisieren, damit sie wettbewerbsfähige innovative Lieferungen / Arbeiten / Dienstleistungen erbringen und zu ihrer langfristigen Überprüfung und Verbesserung beitragen können. Diese Verfahren sollten auf der Grundlage der Entwicklungsstrategien rechtzeitig eingeleitet werden, damit die oben genannten Phasen angemessen abgedeckt werden können.

Das Capital Improvement Programme CIP (Rahmenprogramm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation), EU Forschungsprogramme wie Horizon2020<sup>3</sup>, die Europäischen Struktur- und Investmentfonds (ESIF) [43], in Zusammenarbeit mit der Europäischen Investmentbank (EIB) und dem Europäischen Investitionsfond (EIF) [44] sowie die Europäische Unterstützung der Initiative für innovative Auftragsvergabe (Eafip) [45] bieten technische, rechtliche und finanzielle Unterstützung wie z.B. PPI - Public Procurement of innovative solutions (Vergabe öffentlicher Aufträge für innovative Lösungen).

c) Pre-Commercial Procurement – PCP (Vorkommerzielle Auftragsvergabe). [46] [47] [48].

Hierbei handelt es sich um ein wettbewerbliches Verfahren, zum Erwerb von Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen. Das Konzept wurde durch die Mitteilung KOM/2007/799 [49] und das Arbeitsdokument SEK/2007/1668 [50] als neuer Ansatz zur Unterstützung von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten eingebracht. Ein Investor oder eine Gruppe von Investoren/KMU können damit einfacher in die Entwicklung innovativer Lösungen investieren und dadurch bestimmte Liefer- und Dienstleistungen auf den neusten Stand bringen.

PCP und PPI sind zwei verschiedene Verfahren, die trotzdem im Sinne sich ergänzender Verfahren angewendet werden können. [51] Sie bieten bestimmte Vorteile gegenüber einer Innovationspartnerschaft.

Ein genaues Verständnis dieser Verfahren, verbunden mit einer langfristigen Strategie, der Definition von innovativen Zielen für neue zu beschaffende Lieferungen / Dienstleistungen, ermöglicht die effizientesten Ansätze bei der öffentlichen Beschaffung.

---

<sup>3</sup> Horizon 2020 - Das größte Forschungs- und Innovationsprogramm der EU, [Online]. <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/what-horizon-2020>.

### 4.2.3. Mehr Wettbewerb mit neuen Konzessionsregeln

Die neuen Bestimmungen werden auf Konzessionen für sowohl Arbeiten als auch Dienstleistungen anzuwenden sein. Die Verträge beinhalten sowohl Arbeiten als auch Dienstleistungen. Ein Konzessionsvertrag kann sich ergeben, wenn der öffentliche Auftraggeber den Vertrag zu Bauarbeiten oder Dienstleistungen an Dritte vergibt ('Konzessionär, Lizenznehmer'). Es geht darum, wer das Recht hat, die Arbeit oder Dienstleistung auszuführen.

Die Richtlinie 2014/23/EU [18] gilt für Konzessionen, deren Wert mindestens 5.186.000 EUR beträgt. Ein Konzessionsvertrag sollte zeitlich begrenzt sein. Bei Konzessionen, die länger als 5 Jahre dauern, sollte der Zeitraum nicht länger als die Dauer sein, in der ein Empfänger der Konzession/Zuwendung voraussichtlich erwartet, dass sich seine Investition amortisiert.

### 4.2.4. Beschaffungskooperation zwischen öffentlichen Behörden

Die neuen Richtlinien klären auch, unter welchen Bedingungen die Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Einrichtungen nicht an die Anwendung der Richtlinien gebunden ist, ohne den Wettbewerb mit privaten Marktteilnehmern zu beeinträchtigen.

Wenn öffentliche Auftraggeber untereinander entsprechende Verträge abschließen, können Aufträge zwischen den beteiligten Verwaltungen auch ohne Beteiligung privater Akteure vergeben werden. Dies setzt voraus, dass eine solche Kooperation vertraglich vereinbart wurde.

Die Marktaktivitäten neben dieser Kooperation sollten strikt limitiert sein. Die teilnehmenden öffentlichen Auftraggeber sollten weniger als 20% ihrer auf Kooperationsbasis vereinbarten Aktivitäten auf dem freien Markt durchführen und direkte private Kapitalbeteiligung in geführten Einrichtungen ausschließen.

### 4.2.5. Einfachere Bestimmungen für den Versorgungssektor (utilities sector) einschl. Verkehr

- Versorgungsunternehmen müssen nicht dem Gesamtpaket an EU-Bestimmungen, die sich auf das öffentliche Auftragswesen beziehen, genügen. Der Versorgungssektor fällt unter separate und flexiblere Bestimmungen bei der öffentlichen Auftragsvergabe.
- Spezifische Versorgungsmärkte können Verträge direkt ohne Ausschreibung vergeben, wenn das entsprechende Wettbewerbsumfeld gesichert ist.
- Die neue Bestimmung hinsichtlich öffentlicher Versorgungsunternehmen erlaubt den öffentlichen Auftraggebern die Anwendung des wettbewerblichen Dialogs und des Innovationspartnerschaftsverfahrens.

## 5. Innovative Vergabeverfahren

Bis vor kurzem (und / oder zum Teil sogar heute noch) war der niedrigste Preis das Hauptzuschlagskriterium im öffentlichen Auftragswesen. Dieses Kriterium wurde von den alten EU-Richtlinien und den nationalen Rechtsvorschriften empfohlen und von den meisten öffentlichen Auftraggebern bevorzugt, da es leicht zu verstehen ist und als objektiv und schwer in Frage zu stellen angesehen wird.

Die Vergabereform basiert auf der Notwendigkeit, andere Kriterien bei der Bewertung von Angeboten zu nutzen, um durch das öffentliche Auftragswesen fortlaufende Innovation und einen höheren Lebensstandard zu fördern. Diese innovativen Verfahren verlangen eine ordnungsgemäße Auswahl und Qualifikation des verantwortlichen Personals, damit die Verfahren optimal im Kontext der neuen Gesetzgebung angewendet werden können. Das Personal wird dabei gewisse Risiken eingehen müssen, da die neuen Verfahren zum Teil mit Unsicherheiten behaftet sein können, insbesondere solche, bei denen die Gesetzgebung und die ergänzenden Anwendungsmethoden noch nicht umfassend ausgearbeitet wurden und mangelnde Erfahrungen vorliegen.

### 5.1. Innovative Kriterien für Verkehr und Mobilität

Der Verkehr ist für die Mobilität der Gesellschaft und das Wirtschaftswachstum von entscheidender Bedeutung, doch seine Entwicklung (nach Verkehrsträgern) ist immer noch chaotisch und unterliegt zahlreichen Einflüssen. So entspricht diese nicht dem Verkehrsweißbuch von 2011 [4] (oder anderen Dokumenten und Studien), insbesondere, weil die externen Kosten nicht ausreichend quantifiziert sind und keine Einigung über ihre Internalisierung erzielt wurde. Externe Kosten (z.B. Gasemissionen, Lärmbelästigung, Unfallkosten, Verkehrsstaus und Haltestellen) sind nicht in Fahrpreisen enthalten, werden aber von der gesamten Gesellschaft getragen (siehe auch Kapitel 5.1.4.).

Es gibt einen großen Unterschied hinsichtlich des Anteils und des Wertes dieser Kriterien je nach Verkehrsart. In jedem Fall begünstigt das Fehlen einer Quantifizierung und einer fairen Verteilung dieser Kosten die individuelle motorisierte Mobilität - derzeit der umweltschädlichste, der teuerste und für die meisten Unfälle verantwortliche Verkehrsträger. Weitere Ausführungen zu den Unterschieden zwischen den Verkehrsträgern oder Fahrzeugtypen sind in Kapitel 5.1.4 „Externe Transportkosten“ und im Anhang A2.2 zu finden.

Die Priorisierung dieser Kriterien sowie Verfahren zu deren Formulierung, Quantifizierung und Bewertung im Rahmen von öffentlichen Vergabeverfahren ist schwierig, da es noch keine klar definierten Normen gibt. Der vorliegende Leitfaden, einschließlich der Anhänge, wird die Fachleute in den kommunalen Verwaltungen bei der Auswahl der geeigneten Verfahren unterstützen.

Jedes Vergabe-Team, das einen Vergabeplan oder ein Vergabeverfahren veröffentlicht, sollte mit den aktuellen Entwicklungen vertraut sein und sie richtig und konstruktiv berücksichtigen, auch wenn dies die Übernahme zusätzlicher Aufgaben und Risiken bedeutet.

Der Leitfaden für das Innovative Beschaffungswesen sollen grundlegende Unterstützung leisten, um die Notwendigkeit und die Rolle innovativer Kriterien und die entsprechenden Modalitäten ihrer Anwendung, für Verkehrs- und Mobilitätsprojekte auf städtischer Ebene, zu verstehen.

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der "Vergabekriterien" (ein Indikator, der den Anteil der Verfahren misst, die nur auf der Grundlage des niedrigsten Preises vergeben wurden) im Zeitraum 2014-2016. Da die Reform seit dem 18. April 2016 gemäß den EU-Richtlinien (2014) in Kraft ist, sollte in allen Ländern nach diesem Datum ein deutlicher Rückgang dieses Indikators zu verzeichnen sein, der den Grad der tatsächlichen Umsetzung der Vergabereform widerspiegelt

Die Grafik zeigt, dass:

a) es große Unterschiede hinsichtlich des Wertes dieses Indikators in verschiedenen Ländern gibt (Jahr 2016):

- über 90%: in Litauen, Kroatien, Zypern, Griechenland, Malta, Rumänien (in aufsteigender Reihenfolge)
- (4-10%) in Großbritannien, Frankreich, Irland (in absteigender Reihenfolge)

b) die Vergabereform unter anderem eine Verringerung des Einflusses des Kriteriums des niedrigsten Preises vorsieht:

- Im Zeitraum 2014÷2016 gab es wenige Länder, in denen ein signifikanter Rückgang zu verzeichnen war: Polen (80 auf 15%), Estland (78 auf 62%), Irland (15 auf 5%), Lettland (77 auf 65%).
- Mit Ausnahme der oben genannten Länder, die deutliche Rückgänge aufweisen, sind die Rückgänge in anderen Ländern im Allgemeinen geringer. Sie sind jedoch vor allem in den Ländern spürbar, die bereits 2014 recht niedrige Prozentsätze aufwiesen, obwohl sie schon vor 2014 Befürworter der Reform waren.
- Es gibt aber auch einige Länder, die in diesem Zeitraum einen Anstieg aufwiesen, z.B. Rumänien (88 auf 95%), Griechenland (83 auf 76 auf 92%) und Portugal (54 auf 65%)

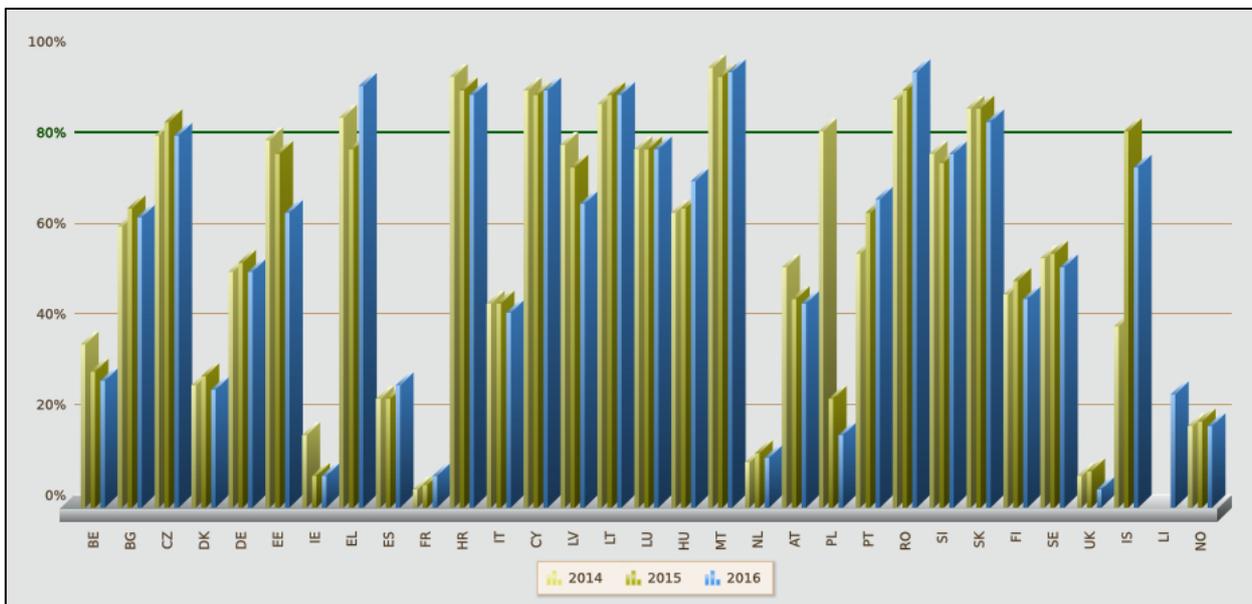


Abbildung 1. Vergabekriterien in EU-Ländern (2014-2016). Der Indikator "Vergabekriterien" misst den Anteil der Aufträge, die nur auf der Grundlage des niedrigsten Preises vergeben wurden. [52]

Hinweis: Die Daten wurden durch den Binnenmarktanzeiger aktualisiert - Berichtszeitraum für das öffentliche Beschaffungswesen: 01/2018 – 12/2018 [53].

Im Folgenden und in den Anhängen werden die wichtigsten innovativen Kriterien erläutert, die bei der öffentlichen Auftragsvergabe für bestimmte Lieferungen / Dienstleistungen mit langer Lebensdauer und erheblichen Auswirkungen auf Umwelt, Kosten und Lebensqualität zu berücksichtigen sind.

### 5.1.1. Lebenszykluskosten (Life Cycle Costs, LCC)

Die Lebenszykluskosten können auf der Grundlage der statistischen und probabilistischen Daten sowie auf der Grundlage der mathematischen Modelle unter Berücksichtigung der folgenden LCC-Komponenten bewertet werden: Beschaffungspreis, Energiekosten, Betriebs- und Wartungskosten (Arbeits-, Verbrauchsmaterial, Ersatzteile, Reparatur, Modernisierungen, Schulungen, Logistikaufwendungen usw.), Stilllegung am Ende des Zeitraums, Opportunitätskosten (Erhöhung der Betriebssicherheit, Reduzierung des Verbrauchs und der Emissionen usw.), Entwicklung der Inflation, Arbeitskosten, Kraftstoffkosten, Wechselkurse, Strafen infolge von Ausfällen und Unfällen usw.

Es gibt eine große Menge an Literatur und Software<sup>4</sup>, die zur Definition und Berechnung von LCC verwendet werden können, einschließlich eines Pakets von Europäischen Normen (EN), unter denen EN 60300-3-3: 2004 - Application Guidelines - Life Cycle Cost Evaluation [54] empfehlenswert ist. Diese wurde durch die Norm IEC 60300-3-3:2017 [55] aktualisiert. Das Verstehen der Berechnungsmodalität erfordert eine genauere Betrachtung der Hauptnorm EN 60300-3-3. Ist das Konzept verstanden, müssen die Vergabestellen spezifische Formulare in das Vergabeverfahren einfügen, damit sichergestellt wird, dass alle Bieter den LCC-Wert nach demselben Schema berechnen und die Angebote somit vergleichbar sind.

Für Lieferungen und Dienstleistungen von langer Lebensdauer und erheblichen Auswirkungen auf Umwelt, Kosten und Lebensqualität ist das LCC-Kriterium viel besser geeignet als das Kriterium des Kaufpreises.

So zeigen beispielsweise verschiedene Quellen und Analysen für einen Triebwagen für den öffentlichen Verkehr eine Kostenstruktur gemäß Tabelle 1:

Kosten	Lok für Personenverkehr*	Elektrobus mit 250 kWh on-board
Kauf	22,7 %	43%
Energieverbrauch	46,2 %	12%
Wartung	31,0 %	46%
	Quelle: * Trümpi 1998 [56]	Quelle: Bloomberg Finance 2018 [57]

Tabelle 1: Kostenstruktur für eine Lok im Personenverkehr

<sup>4</sup> See the bibliographical references in Annex A2.1

Die obige Tabelle, basierend auf realen Berechnungen und Daten, zeigt, dass die Anschaffungskosten unter 23% der gesamten LCC liegen. Dieses Beispiel bestätigt die unten genannten Bestimmungen der Richtlinie 2009/33/EG.

Selbst bei Elektrobussen (bei denen die Anfangskosten relativ hoch und die Energiekosten niedrig sind) liegen die Anschaffungskosten nur bei rund 40% der Gesamtkosten.

Das LCC-Kriterium gilt als stärkender Faktor, der technologische Innovationen in Bezug auf Design, Herstellung, Betrieb und Wartung von Produkten fördert und eine schnellere Markteinführung neuer Produkte ermöglicht. Auch wenn sich die Bezeichnung LCC nur auf die Kosten zu beziehen scheint, wird ihre Optimierung auch zu einer Reduzierung der Emissionen, höheren Leistungen und sozialen Auswirkungen führen. Die Reduzierung der LCCs geht mit einer Reduzierung des Energieverbrauchs, der Emissionen, der Treibhausgase einher, Größen die allesamt soziale Auswirkungen haben. Die Schwierigkeiten bei den LCC-getriebenen Vergabeverfahren bestehen darin, die Anforderungen des Auftraggebers zu verstehen und in die Ausschreibungsunterlagen aufzunehmen, so dass die LCCs in den Ausschreibungen beziffert werden können und die Angebote nach diesem Kriterium verglichen werden können.

Hinsichtlich dieses Kriterium wurde die in den Richtlinien von 2014 befürwortete Vergabereform durch die Richtlinie 2009/33/EG [31] mit folgenden Bestimmungen vorgezeichnet:

*Art. 16 – 'Die größten Auswirkungen auf den Markt und das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis ergeben sich aus der obligatorischen Einbeziehung der Lebenszykluskosten für Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Schadstoffemissionen als Zuschlagskriterien für die Beschaffung von Fahrzeugen für öffentliche Transportdienstleistungen'*

*Art. 20. Die Einbeziehung der oben genannten Kosten als Auswahlkriterium 'erlegt keine höheren Gesamtkosten auf, sondern berücksichtigt vielmehr die Betriebskosten der Lebensdauer in der Beschaffungsentscheidung'*

Die Richtlinie sieht auch die Möglichkeit vor, im Einklang mit der EU-Politik öffentliche Unterstützung für den Kauf umweltfreundlicher energieeffizienter Verkehrsmittel zu gewähren, vor allem in den Bereichen Umwelt, Klima und Energie, europäische Fonds, nationale und regionale operationelle Programme und bestimmte Gemeinschaftsprogramme wie CIVITAS und IEE.

Die Bedeutung des Themenbereichs zeigt sich auch in der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates (EU) 2019/1161 [33] vom 20. Juni.2019, die eine Anpassung der Richtlinie 2009/33/EU vornimmt.

Zu den wichtigsten Bestimmungen dieser Richtlinie gehören folgende Punkte:

- *'Die Mitgliedsstaaten müssen, die Anwendung dieser Verordnung betreffend, alle drei Jahre Berichte vorlegen (ab dem Jahr 2023)'*
- *'Der Anwendungsbereich der Richtlinie wird auf andere Formen der öffentlichen Auftragsvergabe ausgedehnt, nämlich Fahrzeugleasing oder -vermietung, öffentliche Dienstleistungsaufträge für den Straßenverkehr, Vermietung von Dienstleistungen usw. '*
- *'In der europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität wird bekräftigt, dass die Verpflichtungen aus dem UNO-Rahmenübereinkommen (CCONUSC) Paris 2015*

[58] durch verschiedene politische Initiativen erfüllt werden können, unter anderem durch öffentliche Beschaffung umweltverträglicher Fahrzeuge".

- 'Die öffentlichen Behörden können durch ihre auf das öffentliche Auftragswesen gerichtete Politik, Märkte für Waren und Dienstleistungen aufbauen und fördern'
- 'Eine LCC-Kalkulation ist ein wichtiges Instrument für öffentliche Auftraggeber, um Energie- und Umweltkosten zu berücksichtigen'
- 'Eine größere Unterstützung bei der Verbreitung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln auf dem Markt kann durch die Bereitstellung von öffentlichen Fördermaßnahmen auf nationaler und EU-Ebene erreicht werden'
- 'Anhang 1 zur Verordnung COM (2017)653 endg. [59] prognostiziert den Anteil emissionsfreier Busse bis 2030 in den EU-Mitgliedsstaaten. Dieser Anteil wird 75% der gesamten öffentlichen Aufträge in der Hälfte aller EU-Mitgliedsstaaten ausmachen (Tabelle 5).'

Wie oben dargestellt, können die Kalkulationen für eine LCC-Berechnung sehr komplex und aufwendig sein. Die Vergabestellen sollten sich darauf konzentrieren, die grundlegende Struktur des zur Anwendung kommenden LCC und die enthaltenen Indikatoren zu definieren, und die Bieter dazu auffordern, die entsprechenden Informationen bereitzustellen. Weitere Details dazu sind im Anhang A2.1 zu finden.

Es ist nicht die Aufgabe der Mitarbeiter in den Vergabestellen, LCC-Berechnungen für komplexe Produkte durchzuführen. Ihre Aufgabe besteht darin, Anforderungen zu spezifizieren, bspw. welche Kosten in die LCC Berechnung einfließen sollen. Die Bieter verfügen über die technischen und betrieblichen Daten, die erforderlich sind, um eine LCC-Kalkulation für das jeweils angebotene Produkt durchzuführen. Die Richtlinien der EU regeln den allgemeinen Rechtsrahmen, ohne auf die technischen und organisatorischen Herausforderungen der Kalkulation im Detail eingehen zu können. Der vorliegende Leitfaden enthält weiterführende Informationen unter Abschnitt 5.1.1 und Anhang A2.1.

Das Vergabeverfahren muss die Analyse und Entscheidungsfindung über die besten Lösungen beinhalten, die für die jeweilige Beschaffung am geeignetsten sind, insbesondere:

- Die Möglichkeit, dass mehrere Behörden eine Partnerschaft eingehen, damit beispielsweise die Beschaffung von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs auf die regionalen / nationalen / grenzüberschreitenden Bedürfnisse zugeschnitten werden kann, wodurch die Beschaffung für die renommiertesten und innovativsten Bieter in diesem Bereich attraktiver wird.
- Anwendung innovationsfreundlicher Vergabeverfahren (Innovationspartnerschaft, Vergabe öffentlicher Aufträge für innovative Lösungen (PPI), Vorkommerzielle Auftragsvergabe (PCP)). Auf der Grundlage solcher Verfahren sind die Unternehmen angehalten, in Forschung und Entwicklung innovativer Lösungen zu investieren, um die Lebenszykluskosten und Emissionen zu reduzieren und um z.B. die Betriebssicherheit zu verbessern. Einzelheiten finden Sie im Anhang A3.3 - Innovative Partnerschaften bei Beschaffungsverfahren
- Die Möglichkeit, dass sich die Beschaffung sowohl auf das Fahrzeug als auch auf die Instandhaltungsleistungen während der gesamten Nutzungsdauer des Fahrzeuges bezieht.

- Wenn LCC als Hauptkriterium bei der Beschaffung angenommen wird, bedeutet dies, dass die Ausschreibungsunterlagen von jedem Bieter verlangen sollten, einen Anhang vorzulegen, in dem die jeweiligen Ausgaben spezifiziert und garantiert werden. Die renommierten Bieter haben seit langem derartige Interessen bekundet, sie verfügen über das Innovationspotenzial sowie die notwendigen Daten für diese Berechnungen. Bei Beschaffungen zum niedrigsten Preis bieten die Bieter standardisierte Produkte zu einem möglichst günstigen Preis an. Die Bieter, die Forschungsdienstleistungen anbieten, haben höhere Kosten und sind benachteiligt. Im Falle einer LCC-gesteuerten Beschaffung können sie abgeschlossene oder laufende Forschungen anwenden und ein niedrigeres LCC erhalten, auch wenn die Anschaffungskosten insgesamt höher sind. Siehe auch die Bestimmungen der Richtlinie 2009/33/EG zu Kapitel 5.1.1 und die Änderungen der Richtlinie KOM (2017) 653 [32] und and Directive (EU) 2019/1161 [33].
- Eine der Anforderungen in der Beschaffungsdokumentation bezieht sich auf die Notwendigkeit, ein Formular für die Angabe von LCC-bezogenen Daten bereitzustellen. In diesem werden die Struktur der Hauptkomponenten, die Kosten für Arbeit und Energie, die zu erwartende Entwicklung usw. sowie das Verfahren zur Überprüfung dieser Daten (bei Auftragserteilung und kontinuierlich über den gesamten Produktlebenszyklus hinweg) festgelegt.
- Die Bieter können so, die statistischen Daten und die Kalkulationen zum Angebotsgegenstand in einer übersichtlichen und nachvollziehbaren Art und Weise übermitteln und in einem Format, dass es zudem ermöglicht, die verschiedenen Angebote besser miteinander vergleichen zu können
- Der Rahmenvertrag sieht Sanktionen und Strafen für die Nichteinhaltung von Angaben im Angebot vor, sowie eine Art von Bonus/Malus in Abhängigkeit von den tatsächlich erreichten Werten. Wie im LCC-getriebenen Beschaffungsverfahren wird der Auftrag auf der Grundlage der besten LCC vergeben, wobei es notwendig ist, in der Beschaffungsdokumentation und im Vertrag die Modalitäten für die Überprüfung des LCC, sowohl bei der Abnahme des Produkts, als auch in bestimmten Zeitabständen, festzulegen. Wenn die Ergebnisse der Prüfung von den Angaben im Angebot abweichen, wird die Bonus/Malus-Regelung angewendet.
- Die permanente Kontrolle und Optimierung des LCC ist eine Herausforderung für das Management eines Betriebs und für die Instandhaltung der eingekauften Waren. Es erfordert sowohl politischen Willen als auch eine wissenschaftliche und moderne Organisation der Aktivitäten. Doch die Ergebnisse - quantifiziert in Einsparungen, Emissionsreduzierung, Personalschulung und -anreizen, aber auch in qualitativ hochwertigen Verkehrsdienstleistungen - werden es wert sein. Dies belegen die Erfahrungen derjenigen, die sich entschieden haben, diese Maßnahmen in der Beschaffungspolitik und im LCC-Monitoring<sup>5</sup> anzuwenden.

---

<sup>5</sup> See the bibliographical references in Annex A2.1

Anhang A 2.1 zeigt eine detailliertere LCC-Beschreibung und Fallstudien, die die Anwendung dieses Kriteriums verdeutlichen. In den folgenden Abschnitten werden andere Kriterien als das LCC behandelt.

### 5.1.2. Kriterium der Verringerung der Schadstoffemissionen

Wie bereits erwähnt, ist die städtische Mobilität eine wesentliche Quelle für Schadstoffemissionen. Auch wenn es sich um Probleme auf lokaler Ebene handelt, sind ihre Auswirkungen auf kontinentaler Ebene unter anderem durch den Klimawandel und schwerwiegendere gesundheitliche Probleme zu spüren. [COM (2007) 551 final [12] – Green Paper 'Towards a new culture for urban mobility'.

Weitere Einzelheiten über Luft- und Lärmbelastung durch den Verkehr sind im Report der Europäischen Umweltagentur EEA [60] zu finden.

Die Kosten für die Gesellschaft, aufgrund von lokalen Umweltverschmutzungen sind nach wie vor sehr hoch - mit etwa 0,4 % des BIP, so eine Studie von CE Delft. Neue wissenschaftliche Erkenntnisse der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) liefern noch höhere Schätzungen (bis zu 6 Mal höher). Folglich bleibt die Luftqualität in den Städten eine zentrale Herausforderung in Hinblick auf die öffentliche Gesundheit [61].

#### Chemische Verschmutzung

- Umweltschädliche Auspuffgase, Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffe (CH<sub>x</sub>), Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>), Stickoxid (NO<sub>x</sub>), flüchtige organische Verbindungen, Feinstaub (PM), etc.

Die Fahrzeugemissionen weisen zwei große Besonderheiten auf: Erstens ist das Abgas sehr bodennah, was auch bei Gasen niedriger Dichte mit hoher Diffusionskapazität in der Atmosphäre zu hohen Konzentrationen in bereits sehr geringer Höhe führt. Auf der anderen Seite verteilen sich die Emissionen über die gesamte Fläche der Ortschaften, die Konzentrationsunterschiede hängen von der Verkehrsintensität ab.

#### Treibhausgaseneffekt

Die globale Erwärmung beinhaltet gegenwärtig zwei Hauptprobleme: Die Notwendigkeit, Treibhausgaseneffekte drastisch zu reduzieren und sich an die klimatischen Veränderungen anzupassen.

Der Verkehr ist für fast ein Viertel der europäischen Treibhausgasemissionen verantwortlich und auch die Hauptursache für Luftverschmutzung in den Städten. [62]

Die wichtigsten Schadstoffe, die den Treibhauseffekt verursachen und hauptsächlich den Autoabgasen entstammen, sind Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Stickstoffoxid (N<sub>2</sub>O), Methan (NH<sub>4</sub>) sowie andere chemische Verbindungen aus anderen Quellen, besonders der Industrie.

Die wichtigsten Verordnungen zu den Emissionen sind:

- Richtlinie 2008/50/EC [63] zu Luftqualität.
- Verordnung 2016/1628 zu geltenden Bedingungen (NRE Stufe V für neue interne Verbrennungsmotoren, oder Ersatzteile nach Januar 2018. [64]
- Richtlinie 2009/33/EC [31] zur Förderung von umweltverträglichen, energie-effizienten Fahrzeugen durch das Beschaffungswesen, sowie den Ergänzungen in der Verordnung KOM(2017)653 [32] und Richtlinie (EU)2019/1161 [33]
- Richtlinie 2009/28/EC [65] zur Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen

### Lärmbelastung

Eine anhaltende Einwirkung hoher Lärmbelastungen kann die menschliche Gesundheit ernsthaft beeinträchtigen.

Menschen, die in der Stadt leben sind mit Stress und Veränderungen im Schlafverhalten sowie mit klinischen Symptomen wie Bluthochdruck, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und frühzeitigere Sterblichkeitsrate konfrontiert - verursacht unter anderem durch Lärm.

Lärmbezogene relevante Verordnungen sind:

- Verordnung 2002/49/CE [66] - Bewertung und Monitoring von Umgebungslärm
- Verordnung Nr. 1304/2014 [67] - Interoperabilität und technische Vorgaben zu Schienenfahrzeuglärm als Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems
- Nationale oder lokale Bestimmungen.

Die Anforderungen bzgl. des zulässigen Emissionspegels sollten in den technischen Vorgaben und den Vergabedokumenten beschrieben sein, um sicherzustellen, dass die in den Normen zulässigen Grenzwerte oder zusätzliche lokale Anforderungen berücksichtigt werden. Natürlich besteht die Möglichkeit innovative ökologische Angebote, die dieser Werte übertreffen entsprechend besser zu bewerten.

Die Vergabedokumente sollten die Bedingungen und die Modalitäten für die Emissionsprüfung (bei der Abnahme als auch die regelmäßigen Prüfungen) enthalten, um die Einhaltung der bei der Auftragsvergabe zulässigen Grenzwerte zu überprüfen. Diese Bestimmungen und Berechnungsmodalitäten sind in den Bestimmungen der Richtlinie 2009/33/EG und der Richtlinie KOM (2017) 653 enthalten.

Die Anforderungen an den Emissionsgrenzwert sollten auch die Entscheidungen über die Fahrzeugtypen bestimmen, die im Rahmen öffentlicher Ausschreibungen erworben werden, wobei umweltfreundliche Fahrzeugtypen ausgewählt werden sollen (Elektrotraktion, Schienenfahrzeuge, regenerative elektrische Bremsen, alternative Kraftstoffnutzung usw.).

Die Richtlinie 2009/33/EG verpflichtet die Auftraggeber und Betreiber, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags öffentliche Aufgaben wahrnehmen, folgende Auswahlkriterien zu berücksichtigen:

- Energieverbrauch
- CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Schadstoffemissionen.

Diese Kriterien sollten auch in den Strategien und Entscheidungen mit dem Ziel der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, d.h. der Erhöhung des Anteils von öffentlichen Verkehrsmitteln, Fußgängern, Fahrradfahrern usw. und der Verringerung des Individualverkehrs mit dem Auto, berücksichtigt werden.

### **5.1.3. Energieverbrauch**

Der Energieverbrauch ist ein wichtiges Kriterium bei der Beschaffung von Transportmitteln und anderen energieverbrauchenden Geräten, die eine Schadstoffbelastung verursachen.

Die Beschaffungsdokumentation muss das Maximum erlaubter Grenzwerte des Energieverbrauchs festlegen und bei Ausschreibungen können innovative Lösungen zur Verringerung des Verbrauchs höher bewertet werden.

Diese Kriterien können separat betrachtet oder in das LCC-Kriterium einbezogen werden.

Die Analyse des Energieverbrauchs sollte umfassend sein und vor allem die innovativen Lösungen berücksichtigen, durch die neben dem Standardverbrauch auch andere Verbrauchswerte reduziert werden können (Verbrauch beim Bremsen, Verbrauch beim Parken / Warten, Verbrauch im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Komfortausstattungen).

### 5.1.4. Externe Verkehrskosten

Aktivitäten im Verkehrsbereich haben erhebliche Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung und die Lebensqualität, da sie sich auf die Umwelt, die Gesundheit, Verkehrsstaus und -verzögerungen, den Verschleiß der Infrastrukturen usw. auswirken.

Der größte Teil der durch diese negativen Effekte erzeugten Kosten (als "externe Kosten" bezeichnet) betreffen die gesamte Gesellschaft und nicht nur die Verkehrsunternehmen und die Nutzer. Diese Kosten sind nicht in den Beförderungskosten enthalten. Somit profitieren unterm Strich die Beförderungsunternehmen und Nutzer, allerdings zum Nachteil der gesamten Gesellschaft, die die eigentlichen Kosten letztendlich trägt. Dabei geht es um enormen Beträge, und dieser Zustand ist umso ungerechter, da die Kosten auf die verschiedenen Verkehrsträger sehr unterschiedlich verteilt sind.

Gemäß 'External Costs of Transport in Europe, einer Studie aus dem Jahr 2008', (Externe Verkehrskosten in Europa, aktualisierte Fassung für 2008) CE Delft, November, 2011 [68]:

- beläuft sich der Gesamtbetrag der externen Verkehrskosten in der EU + Norwegen + Schweiz auf 500 Mrd. EUR / Jahr, was 4% des jährlichen BIP der EU entspricht;
- beträgt der Anteil der externen Kosten für den Straßenverkehr: 465 Mrd. EUR / Jahr, das sind 93% der gesamten externen Kosten;
- beträgt der Anteil des Schienenverkehrs an den externen Kosten: 10 Mrd. EUR / Jahr, also weniger als 2% der gesamten externen Kosten.

Es ist natürlich zu berücksichtigen, dass, egal wie beeindruckend diese Zahlen auch sein mögen, sie dennoch nicht die gesamten externen Kosten (und ihre Effekte) erfassen, z.B. Opfer von Verkehrsunfällen, Effekte chemischer Emissionen, Treibhausgase, Lärm, Zeit, die in Verkehrsstaus vergeudet wird etc.

Die Internalisierung der externen Kosten bedeutet, diese Kosten in die Verkehrskosten zu integrieren, so dass die Entscheidungen, die von der Gesellschaft und den Verkehrsnutzern getroffen werden, diese entsprechend berücksichtigen.

Die Internalisierung der externen Kosten, durch den Einsatz von Marktinstrumenten, durch Auftragsvergabeverfahren, durch politische Maßnahmen usw. ist ein komplexes und schwieriges Unterfangen, das bei den EU-Politikern seit langem auf Interesse stößt, und auch in den folgenden Verordnungen thematisiert wird:

- Änderung der Richtlinie 1999/62/CE [69] – Der Gesetzgeber forderte die Europäische Kommission auf, ein transparentes, anwendbares Modell für die Bewertung aller externen Kosten vorzulegen.

- Verkehrsweißbuch, 2011 [4] – in dem die Strategien und Leitlinien für die Entwicklung des Verkehrs und der Verkehrsträger unter Berücksichtigung externer Kosten ausgearbeitet werden.

Im Anschluss an diese Verordnungen, veröffentlichte die Kommission eine Mitteilung KOM(2008) 435: Strategie zur Internalisierung externer Kosten [70] mit den Anhängen {SEK(2008) 2207}, {SEK(2008) 2208}, {SEK(2008) 2209} sowie Vorschläge für eine weitere Überarbeitung der Richtlinie 2006/38/CE.

Die Ergebnisse der Folgenabschätzung der Internalisierung externer Kosten [71] machten deutlich, dass die Umweltkosten (Luftverschmutzung, CO<sub>2</sub>-Emissionen) bis 2020 210 Milliarden Euro erreichen, wenn in den nächsten Jahren nichts unternommen wird. Zudem würden Einzelpersonen und Unternehmen auf mehr als einem Viertel der europäischen Straßen mit Verkehrsstaus konfrontiert sein.

Als Ergebnis der Identifizierung gemeinsamer Grundsätze und Methoden schlägt der technische Anhang {SEK(2008) 2207} einen gemeinsamen Arbeitsrahmen für die Berechnung der externen Kosten im Zusammenhang mit Verkehrsüberlastung, Luftverschmutzung, Lärm und Klimaänderungen vor. Straßenverkehrsunfälle werden in diesem Dokument nicht explizit behandelt, aber es werden spezielle Mechanismen genutzt, um der Art der Risiken und Korrekturmodalitäten Rechnung zu tragen.

Die Ausarbeitung und Auslegung der Pläne für nachhaltige städtische Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plans, SUMP) sowie die Grundsätze der Einbeziehung bestimmter Zuschlagskriterien in die Beschaffung von Verkehrs-, Bau- und Verkehrsdienstleistungen, unter Berücksichtigung des Umfangs und des Anteils der externen Kosten, sind notwendig und können erhebliche Auswirkungen auf die Verbesserung der Lebensqualität der Bürger haben.

Anlage A 2.2 enthält verschiedene Überlegungen, Modalitäten und Fallstudien für die Wichtung und Anwendung dieser Kriterien.

## 5.2. Innovative Verfahren im öffentlichen Auftragswesen

### 5.2.1. Allgemeines

Die Reform des öffentlichen Auftragswesens bezieht sich nicht nur auf die Anwendung bestimmter innovativer Zuschlagskriterien (Kapitel 5.1), sondern auch auf innovative Verfahren im Auftragswesen.

Die Prinzipien, die der öffentlichen Auftragsvergabe und der Organisation von Wettbewerben zu Problemlösungen zugrunde liegen, sind:

- Antidiskriminierung;
- Gleichbehandlung;
- Gegenseitige Anerkennung;
- Transparenz;
- Verhältnismäßigkeit;
- Übernahme von Verantwortung.

Die EU-Richtlinien legen die Rechtmäßigkeit und die Haftung öffentlicher Stellen fest, z.B. in Bezug auf die Bekanntmachung und die Verwendung objektiver Ausschreibungen, oder die Einhaltung bestimmter Verfahren für Aufträge, die festgelegte Wertgrenzen überschreiten.

EU-Richtlinien zur Förderung der Reform im Beschaffungswesen betonen diese Grundprinzipien.

Die Reform erweitert die Möglichkeiten der Nutzung innovativer Verfahren und Kriterien, doch müssen sie ehrlich und fair durchgeführt werden. Augenmerk liegt auf der optimalen Verwendung der öffentlichen Finanzmittel.

Die folgenden Arten von Verträgen im öffentlichen Auftragswesen fallen in den Anwendungsbereich der EU-Richtlinien:

- Arbeiten – Bauarbeiten und Tiefbau
- Lieferungen – Beschaffung von Maschinen, Materialien und Waren
- Dienstleistungen.

Die EU-Verordnungen setzen die Schwerpunktbereiche (Dienstleistungen und damit verbundene Lieferungen/Materialien) für das öffentliche Auftragswesen. Daraus lassen sich für den Bereich der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung folgende Punkte hervorheben:

- Dienstleistungen und notwendige Mittel für den Personen- und den Güterverkehr
- Dienstleistungen bezogen auf Wartung und Reparaturen
- Telekommunikationsdienstleistungen
- EDV- und entsprechend bezogene Dienstleistungen
- Bestimmte forschungs- und entwicklungsbezogene Dienstleistungen
- Wissenschaftliche Beratung in den Bereichen Architektur, Ingenieurarbeiten, Stadtplanung sowie gemeinsamen technikbezogenen Dienstleistungen
- Dienstleistungen bezogen auf Tests und technische Analysen
- Beratung des Managements und entsprechende Dienstleistungen
- Dienstleistungen bezogen auf Marktforschung und Meinungsumfragen
- Auf Werbung bezogene Dienstleistungen
- Dienstleistungen bezogen auf Finanzen, Versicherungen, Investitionen sowie Bankdienstleistungen.

Sowohl SUMP als auch die „SMART City“-bezogenen Konzepte betonen, dass der Kauf dieser Dienstleistungen / Lieferungen / Arbeiten durch einen integrierten Ansatz angegangen werden muss, der es ermöglicht, eine beschleunigte, nachhaltige und harmonische Entwicklung der Komponenten zu bewirken, die zu einer nachhaltigen Mobilität und der Verbesserung der Lebensqualität beitragen.

Die EU-Dokumente zur Vergaberechtsreform sowie andere grundsätzliche Elemente der EU-Entwicklungsstrategie (Europa 2020 Strategie, Lissabon-Strategie, HORIZON 2020 Rahmenprogramm) betonen, dass die Forschungsentwicklung Priorität erhält, da sie der einzige Weg ist, eine intelligente und nachhaltige Verbesserung zu fördern, die der Integration zuträglich ist. Die Beschaffungsstrategie und die mehrjährigen Beschaffungspläne sehen die Ziele und Anforderungen vor, die erforderlich sind, um die oben genannten Bedürfnisse zu erfüllen und die Effizienz der Beschaffungsaktivitäten zu verbessern.

In der Beschaffungsstrategie werden auch die Hauptziele für die lokale Bevölkerung in den kommenden Jahren genannt (Reduzierung des Energieverbrauchs, der Emissionen und der Lebenszykluskosten, Förderung der Wirtschaft und des Tourismus, Verbesserung der Lebensqualität etc.). Der mehrjährige Beschaffungsplan wird die Beschaffung von Produkten und Dienstleistungen beinhalten, die für die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität erforderlich sind. Diese Produkte und Dienstleistungen müssen die wichtigsten Ziele für die lokale Bevölkerung bestmöglich erfüllen. Zu diesem Zweck ist es notwendig, die Unternehmen, die in der Lage sind, innovative Lösungen zu entwickeln, in innovative Partnerschaften einzubinden. Diese Partnerschaften sollten rechtzeitig entwickelt werden, damit bei den Ausschreibungen Produkte/Dienstleistungen mit bereits realisierbaren innovativen Lösungen/Leistungen angestrebt werden können. Verwandte Finanzierungslösungen (H2020 für PCP, PCI CSA - siehe Kapitel 5.2.3, Einrichtungen der kommunalen Verwaltungen etc.) finden Sie unter Innovative Partnerschaften.

Nachfolgend sind einige Verfahren aufgeführt, die es den kommunalen Verwaltungen ermöglichen, Fristen zu verkürzen, Kosten zu senken, immer leistungsfähigere Bieter zu gewinnen und innovative Lösungen einzuführen, die den mit Hilfe der Strategien festgelegten Zielen entsprechen. Auch wenn bestimmte Verfahren "klassisch" und nicht spezifisch für die Innovationsförderung sind, kann die Modalität der Auswahl und Anwendung des Verfahrens, das der Beschaffungsstrategie und dem SUMP am besten entspricht, oder die Kombination einiger Verfahren, ein innovatives Element mit erheblichen Vorteilen sein. Einige Finanzierungsinstrumente zur Unterstützung innovativer öffentlicher Aufträge sind unter Punkt 5.2.3 aufgeführt.

### 5.2.2. Vergabeverfahren

- **Offenes Verfahren.** Ein einstufiges Vergabeverfahren. Jeder Marktteilnehmer hat das Recht, als Reaktion auf eine Ausschreibung ein Angebot abzugeben.
- **Nicht-offenes Verfahren.** Der Aufruf zum Wettbewerb erfolgt in zwei Stufen:
  1. Die erste Phase umfasst die Anmeldung und Interessenbekundung, damit potenzielle Bewerber eingeladen werden können. Ein detaillierter Fragebogen (bezogen auf das Anforderungsniveau in Bezug auf fachliche, technische und finanzielle Expertise und Kapazität) sowie die Qualifikations- und Auswahlkriterien für die potenziellen Wettbewerber werden veröffentlicht. Der Auftraggeber gibt in der Benachrichtigung über die Teilnahme die Mindestzahl und - falls erforderlich - die Höchstzahl der Bewerber an, die für die zweite Stufe ausgewählt werden sollen.
  2. In der zweiten Stufe werden nur die Bieter, die die Zulassungsvoraussetzungen erfüllen, zur Teilnahme eingeladen. Neben der Ausschreibung werden die zur Vervollständigung erforderlichen Ausschreibungsunterlagen sowie eine Kopie des Vertrages, zur Unterzeichnung durch den Ausschreibungsgewinner, beigefügt.
- **Wettbewerblicher Dialog.** Hierbei handelt es sich um ein Verfahren, das mehr Flexibilität im Vergabeprozess ermöglicht. Es wird in komplexen Verträgen genutzt, z.B. bei öffentlich-privaten Partnerschaften (Public Private Partnerships PPP). Das Verfahren umfasst drei Stufen:
  1. Vorlage des Antrags auf Teilnahme und Auswahl der Kandidaten unter Beachtung der Eignungs- und Auswahlkriterien.

2. Ein Dialog mit den ausgewählten Kandidaten, um die optimale Lösung/optimalen Lösungen zu ermitteln, die den Erfordernissen der Vergabebehörde entsprechen.

Der Dialog kann mehrere aufeinanderfolgende Phasen umfassen, wodurch sich die Anzahl der diskutierten Lösungen und Themen verringert. Sobald die besten Lösungen gefunden sind, wird eine Mindestanzahl von Bewerbern (mindestens drei) benachrichtigt und zur Abgabe ihrer finalen Angebote aufgefordert.

3. Endgültige Angebotsabgabe durch die verbliebenen Kandidaten nach dem Dialog und der Bewertung anhand der Zuschlagskriterien und der weiteren festgelegten Bewertungsfaktoren.

- **Wettbewerbsorientierte Verhandlung.** Dieses Verfahren umfasst meist zwei obligatorische Stufen:

1. Veröffentlichung einer Teilnahmebenachrichtigung und der Kriterien zur Qualifikation und Auswahl der Kandidaten.
2. Aufforderung an mindestens drei Bewerber, die in der vorherigen Phase ausgewählt wurden, erste Angebote einzureichen, die die festgelegten Mindestbedingungen erfüllen. Verhandlungen über die Aktualisierung der ersten Angebote und die Vorlage der endgültigen Angebote, die gemäß den Bewertungskriterien und -faktoren zu bewerten sind.

- **Verhandlung ohne vorherige Ankündigung.** Hierbei handelt es sich um ein sehr außergewöhnliches Verfahren, auf das nur unter Ausnahmebedingungen zurückgegriffen wird. Die Behörde verhandelt die Vertragsbedingungen mit einem oder mehreren Partnern ohne Vorankündigung.

Bei der Anwendung dieses Verfahrens ist es zwingend erforderlich, den entsprechenden Gesetzestext zu beachten, in dem viele rechtliche Details angegeben sind.

- **Wettbewerb der Lösungskonzepte.** Dies kann wie folgt organisiert werden:

- Innerhalb eines Verfahrens zur Vergabe eines öffentlichen Auftrags im Bereich Dienstleistungen
- als eigenständiges Vergabeverfahrens, mit Vergabe oder Zahlungen an die Teilnehmer.

Der Wettbewerb der Lösungskonzepte wird durch die Veröffentlichung einer Ausschreibung durch den Auftraggeber eingeleitet, in der die betroffenen Wirtschaftsteilnehmer aufgefordert werden, Projekte einzureichen.

Wenn die Vergabebehörde beabsichtigt die Teilnehmerzahl zu begrenzen, werden eindeutige, objektive und nichtdiskriminierende Qualifikations- und Auswahlkriterien festgelegt und in den Ausschreibungsunterlagen spezifiziert.

Um vorgelegte Projekte zu bewerten, beruft die Vergabebehörde eine Jury ein, die ausschließlich aus natürlichen Personen besteht. Diese Personen stehen in keiner Abhängigkeit zu den am Wettbewerb Teilnehmenden und verfügen über die entsprechenden Qualifikationen. Die Jury ist unabhängig in ihren Entscheidungen und Meinungen. Die detaillierten Vorschriften zur Organisation des Lösungswettbewerbs werden durch methodische Normen zur Anwendung der Rechtsvorschriften vorgegeben.

### Punkte, die für alle Beschaffungsprozesse gelten:

- In allen Belangen des Dialogs und der Verhandlungen muss der Auftraggeber für alle Gesprächspartner eine faire Behandlung und Einhaltung der Urheberrechtsbestimmungen sicherstellen.
- Objektivität und Transparenz sollten durch eine klare Formulierung der Kriterien und die Verwendung eines Bewertungsformulars gewährleistet sein, in dem die für jedes Kriterium vergebenen Punktzahlen und die Modalität ihrer Bewertung / Berechnung festgelegt werden.
- Die Bewertung des Budgets / der effektiven Kosten / des wirtschaftlichen Nutzens sind übliche Modalitäten im Sinne einer klaren und diskriminierungsfreien Bewertung. Es ist notwendig, dass die Berechnungs- oder Bewertungsgrößen in den Angeboten einer eindeutigen, einheitlichen und überprüfbaren Methodik entsprechen. Diese wird von der Vergabebehörde festgelegt, um die Angebote tatsächlich und ohne Verzerrungen vergleichbar zu machen.
- Bei zweistufigen Ausschreibungen wird davon ausgegangen, dass nach der ersten Phase die Anforderungen hinsichtlich der Bewertungskriterien erfüllt wurden und diese dann nicht mehr in die endgültigen Bewertungskriterien und -formulare aufgenommen werden müssen.
- Falls nach der ersten Stufe die Mindestzahl an Kandidaten für die folgende Stufe nicht erreicht wird, so hat die Vergabebehörde das Recht zu entscheiden, entweder mit den verbleibenden Kandidaten, die die Bedingungen erfüllt haben, fortzufahren, oder das Vergabeverfahren abzubrechen.
- Für den Versorgungssektor und bestimmte öffentliche Dienstleistungen gibt es spezielle Vorschriften im Sinne der Richtlinie 2014/25/EG und der Verordnung (CE) Nr. 1370/2007.

Die genannten Punkte dienen dem besseren Verständnis der beschriebenen Ausschreibungsverfahren. Die Auswahl und Anwendung des jeweils passenden Verfahrens, die Aufstellung des Ausschreibungszeitplans, die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und die Organisation des Vergabeverfahrens sollten unter strikter Einhaltung der für jede Verfahrensart geltenden Rechtsvorschriften erfolgen.

Ergänzende Literaturangabe: Public Procurement Best Practice Guide [72]

**Neben diesen Vergabeverfahren gibt es weitere Verfahren für bestimmte Situationen oder Kombinationen / Erweiterungen, die für bestimmte Vergabearten relevant sind. Die folgenden Verfahren sollen an dieser Stelle erwähnt werden:**

#### ▪ **Marktberatung**

Die neuen Rechtsvorschriften regeln die Möglichkeit, dass die Auftraggeber Marktberatungen zur Vorbereitung der Auftragsvergabe, sowohl über das elektronische Vergabesystem, als auch auf andere Weise durchführen.

Die Behörde ist berechtigt:

- sich Beratungsleistungen von unabhängige Sachverständigen, öffentlichen Stellen und Wirtschaftsakteuren in Beratungsunternehmen einzuholen.

- die bei den Beratungen erhaltenen Gutachten, Vorschläge oder Empfehlungen bei der Vorbereitung der Vergabedokumentation und der Organisation des Vergabeverfahrens zu berücksichtigen oder anzuwenden

Die Behörde ist verpflichtet notwendige Maßnahmen zu ergreifen, sodass nach der Beratung die Wettbewerbsfähigkeit nicht verzerrt wird und Nichtdiskriminierungs- und Transparenzprinzipien nicht verletzt werden.

- **Innovationspartnerschaften.** Das Verfahren beinhaltet drei Stufen:
  - a) Wettbewerbsphase – Einreichung der Anträge zur Teilnahme und Auswahl der am besten geeigneten Bewerber auf der Grundlage ihrer Kenntnisse und Fähigkeiten und unter Berücksichtigung der Qualifikations- und Auswahlkriterien.
  - b) Einreichung der ersten Angebote, durch die in der vorherigen Phase ausgewählten Bewerber und Bewertung der Übereinstimmung der Angebote mit den Anforderungen des Auftraggebers.
  - c) Verhandlungen mit dem Ziel, die ersten Angebote zu verfeinern. Diese Phase kann in mehrere Phasen unterteilt werden, in denen die Anzahl der Partner unter Beachtung der vorgegebenen Kriterien schrittweise reduziert werden kann.  
Einreichung der endgültigen Angebote und deren Bewertung unter Berücksichtigung der Zuschlagskriterien und der Bewertungsfaktoren.

Submission of final tenders and evaluation by applying the award criterion and the evaluation factors.

- **Andere Arten der innovativen Auftragsvergabe**

Die durch SUMP eingeführten Konzepte, wie z.B. "SMART City" [73], "Green Procurement" / Green Public Procurement - GPP [74] (basierend auf der EU-Verordnung zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge – CVD, 2009/33/CE), ECO-Innovation [75], SRPP- Socially Responsible Public Procurement (sozial-verträgliches öffentliches Auftragswesen) [76], SPP - Sustainable Public Procurement (nachhaltiges öffentliches Auftragswesen) [77], zielen darauf ab, die nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Einklang mit globalen Entwicklungen und Strategien, bspw. zur Steigerung der Lebensqualität, zu unterstützen.

In einigen Ländern herrscht bereits ein ausgeprägtes Bewusstsein für die Bedeutung solcher Konzepte. Es gibt zahlreiche Programme und Initiativen, die auf Regierungs- und regionaler Ebene sowie von Organisationen / Instituten (z.B. dem Institute for Sustainable Development - IISD) Strategien, Studien und Vorschriften erarbeiten und damit die Umsetzung der innovativen Konzepte im Rahmen von Vergabeverfahren unterstützen.

Die Vergabestrategien regionaler und lokaler Behörden sehen komplexe Beschaffungen vor für Produkte oder Dienstleistungen, die in Beziehung stehen und in gewisser Weise auf einander abgestimmt sind, um diese übergeordneten Ziele bestmöglich zu erreichen.

Derzeit werden beispielsweise hochspezialisierte und kostenintensive Beratungsleistungen eingekauft, um einen SUMP zu erstellen. Es wäre durchaus sinnvoll, wenn dasselbe Team oder ein ähnliches hochqualifiziertes Team innerhalb der Verwaltung auch das Umsetzungsprogramm koordinieren würde, um die Passfähigkeit und Umsetzbarkeit des SUMP kontinuierlich zu überprüfen, gleichzeitig die Kompetenz der lokalen Behörde

auszubauen sowie die Ergebnisse regelmäßig nach einem repräsentativen Zeitraum (z.B. 5 Jahre) auf der Grundlage ganzheitlich messbarer Leistungsindikatoren zu bewerten. Die großen Vorteile, die sich aus dem SUMP und seiner effizienten Umsetzung unter Einsatz moderner Beschaffungsmethoden ergeben, würden die entstehenden Kosten einer spezialisierten Beratung aufwiegen. Spezialisierte Beratungen bedeuten zusätzliche Kosten für die kommunalen Verwaltungen, allerdings werden diese die erforderlichen fachlichen Voraussetzungen dafür schaffen, dass gekaufte Produkte bspw. geringere LCC, geringere Emissionen usw. aufweisen. Die dadurch erzielten Einsparungen sind höher als die Ausgaben für spezialisierte Beratungen. Natürlich sollte das Personal in der Verwaltung die Expertise im Bereich Beschaffung permanent erweitern, klar ist aber auch, dass eine Spezialisierung auf alle fachspezifischen Aspekte der verschiedenen, zum Teil sehr komplexen Produkte, kaum möglich ist.

### 5.2.3. Finanzierungsinstrumente zugunsten eines innovativen öffentlichen Auftragswesens

Die Finanzierungsinstrumente zur Unterstützung innovativer öffentlicher Beschaffungen wurden entwickelt (insbesondere durch das Forschungs- und Entwicklungsprogramm HORIZON 2020), um innovative Lösungen in Bereichen von hohem Interesse zu fördern. Viele dieser innovativen Lösungen und Produkte sind in Hinblick auf forschungsbezogene Risiken, Langlebigkeit und Kosten nur schwer durch ein klassisches öffentliches Beschaffungsverfahren zu erwerben. Der Gesamtbetrag dieser finanziellen Unterstützung für den Zeitraum 2018-2019 beläuft sich auf über 348 Mio. EUR. Es gibt eine Reihe von Indikatoren, die den öffentlichen Beschaffungsmarkt in der Europäischen Union und ihren Mitgliedsstaaten im Jahr 2015 beschreiben [78].

- **Vorkommerzielle Auftragsvergabe (Pre-Commercial Procurement - PCP) [46] [47] [48]**

PCP bezieht sich auf die öffentliche Beschaffung von Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen, ohne deren Umsetzung in die kommerziellen Endprodukte. PCP kann eingesetzt werden, wenn der Markt keine Lösungen anbietet, die den Anforderungen der Käufer gerecht werden. Die Beschaffung wird durchgeführt, um neue Lösungen zu erhalten, entwickelt und getestet, um den Beschaffungsanforderungen zu genügen. PCP ermöglicht einen Vergleich zwischen alternativen Lösungsansätzen, indem es die Lösungen konzipiert, Modelle/Prototypen entwickelt und diese testet.

Die PCP-Maßnahmen richten sich an Konsortien von Beschaffern mit ähnlichem Beschaffungsbedarf, die gemeinsam die Entwicklung innovativer IKT-gestützter Lösungen zur Modernisierung öffentlicher Dienste beschaffen und gleichzeitig Wachstumschancen für Industrie und Forscher in Europa auf den neuen Märkten fördern wollen. Dieses Thema ist offen für Vorschläge für PCP-Aktivitäten in allen Bereichen des öffentlichen Sektors, in denen innovative IKT-gestützte Lösungen benötigt werden [79].

Der maximale Finanzierungssatz für förderfähige Kosten für PCP-Maßnahmen beträgt 90 % der Beschaffungskosten. [80]

- **Nutzung öffentlicher Aufträge zur Förderung innovativer Lösungen (Procurement of Innovative Solutions - PPI) [42] [51]**

PPI kann eingesetzt werden, wenn Herausforderungen von öffentlichem Interesse mit Hilfe innovativer Lösungen angegangen werden können, die fast abgeschlossen sind und keine weitere Finanzierung der Forschung zur Entwicklung neuer Lösungen erfordern. In diesem Fall können Anbieter die vorhandenen Lösungen kaufen, um sie zu testen und zu festgelegten Terminen zu liefern oder sie in die von ihnen angebotenen Produkte/Dienstleistungen zu integrieren.

Angesichts des hohen Volumens der öffentlichen Ausgaben (19% des BIP der EU oder rund 2.200 Mrd. EUR im Jahr 2009) ist der öffentliche Sektor ein wichtiger Impulsgeber für die Markttransformation hin zu nachhaltigeren, energieverbrauchsrelevanten Produkten und Dienstleistungen.

„PPI erlaubt es einer Gruppe von Beschaffern (Käufergruppe), eine PPI-Beschaffung für innovative Lösungen für Produkte, Dienstleistungen und Gebäude mit hoher Energieeffizienz (z.B. nahezu Null-Energie-Gebäude, Renovierung) durchzuführen, die noch nicht in großem Umfang kommerziell verfügbar sind und deren Energieeffizienz besser ist als die der besten auf dem Markt verfügbaren Lösungen. Die innovativen Lösungen, die von allen Einkäufern der Einkäufergruppe beschafft werden, müssen die gleichen Kernfunktionen und Leistungsmerkmale aufweisen, können aber aufgrund unterschiedlicher lokaler Rahmenbedingungen jedes einzelnen Einkäufers zusätzliche "lokale" Funktionen aufweisen“ [81]. Das PPI Verfahren kann in den verschiedensten Bereichen zum Einsatz kommen.

▪ **Koordinierungs- und Unterstützungsmaßnahmen (Coordination and Support Actions - CSA).** Finanzierungs-Rate: 100%.

Es gibt finanzierte Koordinierungsaktivitäten, z.B. die Vorbereitung eines PCP oder PPI durch eine Gruppe von Käufern (Identifizierung gemeinsamer Herausforderungen, Beratung zwischen dem freien Markt und der Industrie, vor der Initiierung eines tatsächlichen PCP oder PPI usw.).

Eine besondere Herausforderung des Horizon 2020 Förderprogramms besteht darin, eine exzellente kooperative Forschung und Innovation zu Zukunftstechnologien und neuen Technologien zu fördern, um die Grundlage für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit und das Wachstum Europas zu sichern. Dies wird in den kommenden Jahrzehnten einen wichtigen Beitrag für die Gesellschaft leisten. [82]

Die drei Finanzierungsinstrumente schließen sich nicht gegenseitig aus, im Gegenteil, es ist empfehlenswert, sie in einer sich ergänzenden Art und Weise anzuwenden.

Im Zeitraum 2018-2019 stellt das HORIZON 2020-Programm ein Budget von 124 Millionen EUR für den Bereich des Innovativen Auftragswesens zur Verfügung.

Weitere Details zu den Fördermitteln für die innovative Beschaffung und Richtlinien für die Teilnehmer sind unter folgenden Links zu finden:

- Innovation Procurement (Innovatives Beschaffungswesen)  
<http://ec.europa.eu/digital-agenda/en/innovation-procurement>
- Innovation Procurement - The power of the public purse (Die Kraft der öffentlichen Hand)  
<http://ec.europa.eu/digital-agenda/en/news/innovation-procurement-power-public-purse>
- European Assistance for Innovation Procurement – Eafip (Europäische Unterstützung für das innovative Auftragswesen): <http://eafip.eu/>
- Guide on the synergies between H2020 and the ESIF (Handbuch zu Synergien zwischen H2020 und ESIF):  
[http://ec.europa.eu/research/regions/pdf/publications/h2020\\_synergies\\_201406.pdf](http://ec.europa.eu/research/regions/pdf/publications/h2020_synergies_201406.pdf)
- H2020 participant portal (Teilnehmerportal):  
<http://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/home.html>

#### 5.2.4. Spezifische Tools und Verfahren für die Zuschlagserteilung im öffentlichen Auftragswesen

- **Rahmenvereinbarung.** Dauer: max. 4 Jahre, außer Sonderfälle.
- **Dynamisches Beschaffungssystem.** Es handelt sich um das elektronisch organisierte Vergabeverfahren, das während des gesamten Gültigkeitszeitraums allen Wirtschaftsteilnehmer offensteht, die den Qualitäts- und Auswahlkriterien des entsprechen. Der Rechtsrahmen schränkt die maximale Dauer des dynamischen Beschaffungssystems nicht mehr ein; die Dauer sollte aber in der Ausschreibung angegeben werden.
- **Elektronische Ausschreibung**

#### 5.2.5. Schlussfolgerungen

Innovative Verfahren und Kriterien sollten auf kreative wie fundierte Weise angewendet werden, da die beste Möglichkeit öffentliche Gelder zu nutzen darin besteht, die langfristigen Vorteile für die Gesellschaft als Ganzes zu maximieren. Die beste Kapitalisierung öffentlicher Gelder umfasst neben dem Kaufpreis die langfristigen Vorteile für die Gesellschaft, nämlich die Bedingungen für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität (emissionsfreie Umwelt, Verringerung der Zahl der Unfälle, geringerer Energieverbrauch, niedrigere LCCs, Zugänglichkeit, Staureduzierung, Förderung der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung, höhere Lebensqualität usw.). Daher ist die Auswahl der Bewertungsverfahren und -kriterien schwierig und erfordert eine gründliche Schulung und Organisation, um das Ziel jeder Ausschreibung unter strikter Einhaltung der Rechtsvorschriften und Grundprinzipien zu definieren und zu erreichen.

Anlage A 3.3 - Innovative Partnerschaften bei Beschaffungsverfahren enthält eine detailliertere Beschreibung und Fallstudien.

#### **Innovativer Aspekt beim öffentlichen Auftragswesen**

**Innovation bedeutet in diesem Fall nicht, neue Verfahren anzuwenden, die derzeit nicht in den Rechtsvorschriften existieren, sondern die optimale Auswahl des Verfahrens, der Kriterien (Qualifikation, Auswahl und Vergabe) und der Bewertungsmodalität zu treffen, Innovationen nachhaltig zu fördern, langfristige Partnerschaften mit den Anbietern innovativer Lösungen Lieferungen oder Dienstleistungen einzugehen, erweiterte Beschaffungen für mehrere Nutzer (in einem bestimmten Gebiet / auf nationaler Ebene) zu organisieren, EPPS und ESPD einzusetzen und Beschaffungs-, Vergabe- und Vertragsverfahren zu organisieren.**

**Ein innovatives Vergabeverfahren im Sinne der Beschaffungsreform sollte:**

- 1. auf den spezifischen Charakter der Beschaffung optimiert werden.**
- 2. auf die Anforderungen / Bedürfnisse der Gesellschaft optimiert werden.**
- 3. gut organisiert sein, was die Einhaltung der Grundprinzipien und der Beschaffungsvorschriften betrifft.**

**4. auf einen optimalen langfristigen Nutzen für die Gesellschaft ausgerichtet sein.**

(gültig nach dem 18.04.2016)

## 6. Betrachtungen zu bestimmten Beschaffungsarten

Lieferverträge können über das gesamte Spektrum der Beschaffungsverfahren und durch Rahmenverträge vergeben werden. Ein Rahmenvertrag ist sinnvoll, wenn langfristig eine kontinuierliche Nachfrage nach bestimmten Gütern besteht.

Das Besondere an Lieferungen (im Vergleich zu Dienstleistungen und Arbeiten) ist die Befähigung, eine genaue technische Spezifikation zu liefern. Bei der Ausschreibung ist es wichtig, zwischen obligatorischen und optionalen Spezifikationen zu unterscheiden. Es ist wichtig, dass bei der Ausschreibung eines Lieferauftrags nicht auf Marken oder Modelle von Lieferanten Bezug genommen wird.

Ein Vertrag über eine bestimmte Liefermenge darf nicht aufgeteilt werden, um die Anwendung des Schwellenwerts zu vermeiden. Die Aufteilung der Beschaffung in kleinere Lose kann eine Erleichterung für KMU darstellen, sollte aber vermieden werden, wenn dies nicht unbedingt erforderlich ist, um undurchsichtige Beschaffungsverfahren zu vermeiden.

Mehrfache Beschaffungen von Lieferungen derselben Art, die gleichzeitig erfolgen sollen, müssen vom Auftraggeber als eine einzige Beschaffung für die Berechnung des Schätzwertes betrachtet werden. [83]

### 6.1. Beschaffung von öffentlichen Verkehrsmitteln

Der folgende Abschnitt enthält grundlegende Empfehlungen, die durch weitere verfahrenstechnische Details und Erläuterungen im Anhang ergänzt werden.

#### 6.1.1. Empfehlungen zur Auswahl der Art der Auftragsvergabe / Partnerschaft

- Transportmittel, besonders Schienenfahrzeuge, weisen eine lange Betriebs-/Gebrauchsdauer auf, innerhalb derer Wartungen, Nachbesserungen, Modernisierungen und Ersatzteile notwendig sind. Material- und Arbeitskosten sind hierbei viel höher als die Kosten der Fahrzeugbeschaffung. Folglich ist es besser, eine Zusammenarbeit mit dem Fahrzeughersteller/Anbieter bzw. eine langfristige Partnerschaft anzustreben. Diese Partnerschaft soll die o.g. Arbeiten oder wenigstens aktive technische Unterstützung über einen langen Zeitraum beinhalten. Für diese Aktivitäten sind eindeutige Bonus-/Malusbedingungen vorzusehen, die den Bedingungen und Parametern des Vertrages entsprechen. Der Lieferant ist somit in der Lage, innovative, tragfähige Lösungen bei möglichst geringem LCC anzubieten, um die Kontinuität der guten Partnerschaft zu gewährleisten.
- Für komplexe langfristige Lieferungen / Dienstleistungen wird empfohlen, ein wettbewerbsorientiertes Verfahren mit Verhandlung (Einladung von mindestens drei

Kandidaten) anzuwenden, insbesondere wenn der Aufbau einer langfristigen, für beide Seiten vorteilhaften Partnerschaft, vorgesehen ist.

- Anwendung von Verfahren für Innovative Partnerschaften (Kapitel 4.2.2.), um Neuerungen zu fördern und Partner gemäß vorab gesetzter Kriterien auszuwählen.
- Sollten diese Anschaffungen für regulierte Märkte des öffentlichen Verkehrs in Betracht gezogen werden, sollten unvereinbare staatliche Beihilfemaßnahmen durch klare öffentliche Dienstleistungsverpflichtungen, die dem vorgesehenen Stand der Technik entsprechen, vermieden werden.

### 6.1.2. Empfehlungen zur Erstellung der technischen Spezifikationen

- Infolge ihrer charakteristischen Tätigkeit sind die Hersteller von (öffentlichen / Personen- / Fracht- / Straßen- / Schienenfahrzeugen usw.) Transportfahrzeugen technisch meist versierter als der Auftraggeber. Daher sollte die Leistungsbeschreibung keine umfassenden Beschreibungen zu technischen Lösungen enthalten oder vorschreiben. Die spezifischen, grundlegenden, verbindlichen technischen Bedingungen sind festzulegen, während für die restlichen Aspekte der Bieter aufgefordert werden kann, Beschreibungen und technische Daten, unter Berücksichtigung der technischen und interoperablen Standards und Normen, denen das Produkt entsprechen soll, vorzulegen.
- Die technischen Vorgaben sollten nicht nur auf existierende Standards verweisen, sondern auch zu Vorschlägen zum Erreichen der besten Lösungen aufrufen. Dadurch sollen Innovation und Forschung bei der Suche nach effizienten Lösungen in den Bereichen, die für eine nachhaltige Entwicklung von Interesse sind, gefördert werden.
- Neben den technischen Beschreibungen und Begründungen werden die der Bewertung zugrundeliegenden technischen Daten auf standardisierten Formularen benötigt. Damit wird eine Überprüfung der Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen erleichtert und eine begründete, nachprüfbar und diskriminierungsfreie Beurteilung gemäß den Evaluationskriterien möglich.
- In den technischen Spezifikationen sollten die technischen Nutzungsbedingungen und die verbindlichen Mindestleistungen, insbesondere aus Sicht des Benutzers, festgelegt werden. (bspw. kann der Bieter auch aufgefordert werden, notwendige Untersuchungen vor Ort durchzuführen)

Neben den grundlegenden Anforderungen und Leistungen wird empfohlen, die folgenden Merkmale (spezifisch für die Bedingungen oder Anforderungen) anzugeben:

- Maximale Anzahl der Fahrgäste, die mit einer max./durchschnittlichen Geschwindigkeit von .... km/h, entlang einer Strecke mit festgelegten Bedingungen (Strecke auf der die Abnahmeprüfung durchgeführt wird), transportiert werden können
- Maximal zulässige Gesamtabmessungen, maximal zulässiges Gewicht (kg / Last, Rad)
- Auf den Komfort und die Ausstattung bezogene Anforderungen
- Serviceverfügbarkeit
- Maximal zulässiger Geräuschpegel in verschiedenen Betriebszuständen
- Maximal zulässiges Abgasniveau

- Bedingungen, zur Gewährleistung der Sicherheit der Fahrgäste
- Interoperabilitätsbedingungen
- Traktionsart (Energiequelle)

Die Technischen Spezifikationen sollten die verbindlichen Anforderungen und Bedingungen sowie die Bewertungskriterien zur Unterscheidung der geeigneten Angebote (Erfüllung der verbindlichen Bedingungen) festlegen.

### **6.1.3. Empfehlungen zur Festlegung von Innovationskriterien und Bewertungsmodalitäten**

Diese Kriterien und die Bewertungsmodalitäten sollten sich zugunsten der Ausschreibungen auswirken, die die nachhaltige Entwicklung der Mobilität zum Nutzen der Region und der Bevölkerung fördern.

- Die Bewertungskriterien sollten idealerweise die langfristigen Bedürfnisse des Kunden und des öffentlichen Anbieters widerspiegeln.
- Die Bewertungskriterien sollten quantifizierbar und verifizierbar sein.
- Empfohlene innovative Bewertungskriterien:
  - Direkte Indikatoren für Energieverbrauch (z.B.: kWh / loc. km, kWh / Tag)
  - Abgasemissionen
  - Lebenszykluskosten (LCC).
- Für jedes Bewertungskriterium sollte der minimale/höchste zulässige Grenzwert und die Modalität der Quantifizierung und Bewertung festgelegt werden. Es werden Standardformulare und -spezifikationen benötigt, damit sich alle Bieter auf die gleiche Methode der Quantifizierung, Messung, Überprüfung usw. beziehen können.
- Die im Rahmen der Ausschreibung angegebenen Werte sollten vom Bieter berücksichtigt werden (Zertifikate, Prüfberichte, Berechnungen) und bei der Abnahme (unter den tatsächlich vorgegebenen Betriebsbedingungen) sowie regelmäßig und während des gesamten Einsatzzeitraums überprüft werden.
- Die Beschaffungs- und Vertragsunterlagen sollten Sanktionen und Malus-/Bonusbedingungen vorsehen, die bei Abweichungen von den angegebenen Werten Anwendung finden.

### **6.1.4. Empfehlungen zur Erstellung der Beschaffungsdokumentation. Nutzung des elektronischen Vergabeverfahrens**

- Die Dokumentation sollte einen Zeitplan enthalten, in dem alle Aktivitäten in den einzelnen Phasen aufgelistet sind, die an bestimmte Fristen gebunden sind. Zum Beispiel für die Einreichung von Fragen/Anmerkungen der Bieter oder für deren Beantwortung / Klarstellung, oder den Termin, nach dem keine weiteren Kommentare zum Wortlaut der Unterlagen mehr erlaubt sind und sie damit von allen potenziellen Bietern automatisch als anerkannt gelten.
- In den Beschaffungsunterlagen sollten die verbindlichen (Ausschluss-) Bestimmungen, die Bewertungskriterien und die Bewertungsmodalität (Scoring) festgelegt werden.

- Die Beschaffungsunterlagen sollten auch das Vertragsformular enthalten.
- Die Beschaffungsdokumentation und der Vertrag sollten klare Bestimmungen zu Prüfungen / Tests, Strafen / Gratifikationen entsprechend der Einhaltung der in der Ausschreibung angegebenen Bestimmungen enthalten (Prüfungen z.B. bei der Abnahme, nach einem 1 Jahr, nach Ablauf der Garantiezeit oder über den gesamten Lebenszyklus hinweg).

### 6.1.5. Empfehlungen zu einzelnen Vertragsbestimmungen

Die Verträge, die zusammen mit der Eröffnung des Vergabeverfahrens bereitgestellt werden müssen, sollten für den Fall der Nichteinhaltung, der im Rahmen der Angebote übernommenen Verpflichtungen, Sanktionen enthalten. Zudem sollten Bonus-/Maluspolicen, in Abhängigkeit vom Grad der Erfüllung bestimmter Kriterien, während bestimmter, im Vertrag festgelegter Zeiträume, vorgesehen werden. Die neuen EU / nationalen Bestimmungen ermöglichen Änderungen bestimmter Vertragsbestimmungen (bei der Verhandlung und / oder während der gesamten Vertragslaufzeit), unter Einhaltung der in den Vorschriften vorgesehenen Grenzen / Umstände.

## 6.2. Ausschreibungen öffentlicher Dienstleistungen

Dienstleistungsaufträge beinhalten unter anderem Angaben zu Verpflichtungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs, Werbung, Gebäudemanagement, Reinigung, Managementberatung, Schulungen, Finanz- und IT-Dienstleistungen.

Es gibt einige Merkmale, die sich speziell auf die Beschaffung von Dienstleistungen beziehen.

Definition des Beschaffungsgegenstandes - Dienstleistungen sind in der Regel weniger greifbar als Lieferungen und daher innerhalb einer Spezifikation schwieriger zu definieren.

Die meisten Dienstleistungsaufträge werden auf der Grundlage des wirtschaftlich vorteilhaftesten Angebots und auf Basis relevanter und geeigneter Bewertungskriterien vergeben. Bei Serviceverträgen ist es wichtig, dass sich ein Teil der Bewertungskriterien auf die Zuverlässigkeit des Lieferanten und die Kompetenz und Fähigkeit des beteiligten Personals bezieht.

Bei der Schätzung des Wertes eines öffentlichen Auftrags ist der Wert von Material und Ausrüstungen zu berücksichtigen, die für die Ausführung der vom Auftraggeber zu erbringenden Dienstleistungen erforderlich sind.

Handelt es sich bei einem Auftrag um einen Auftrag aus einer Reihe ähnlicher Aufträge, so muss der Wert jedes Auftrags aggregiert werden, um den geschätzten Wert des Gesamtprojekts zu ermitteln. Wie bei Lieferaufträgen muss, wenn der aggregierte geschätzte Wert eines Auftrags den Schwellenwert überschreitet, jeder Auftrag im Amtsblatt der Europäischen Union (ABI. EU) veröffentlicht werden, auch wenn der geschätzte Wert des einzelnen Auftrags unter den EU-Schwellenwerten liegt.

Da die Qualität der Leistungserbringung in der Regel von den Fähigkeiten und Kenntnissen des beteiligten Personals bestimmt wird, ist es wichtig, dass die Auftraggeber Mindestanforderungen für die Fähigkeiten und Kenntnisse des Personals in der Spezifikation festlegen.

Als Bauleistungen gelten Investitionsprojekte wie Bau- und Ingenieursleistungen. Die öffentlichen Auftraggeber sind verpflichtet, den Wert des gesamten Bauvorhabens zu schätzen, auch wenn es sich um mehrere separate Aufträge für verschiedene Tätigkeiten handeln kann. Wenn beispielsweise der Bau eines neuen Gebäudes die Beräumung, den Bau und die Innenausstattung erfordert, muss der Schwellenwert auf alle drei Phasen (Gesamtwert) angewendet werden, auch wenn die Tätigkeiten unterschiedlich sind und möglicherweise verschiedene Auftragnehmer einbeziehen.

Verwandte Dienstleistungen, wie z.B. Architekturdienstleistungen, können im Rahmen separater Verträge erworben werden, wobei ihr Wert nicht auf den gesamten Projektwert angerechnet werden muss.

In der Anlage A.3 werden repräsentative Beispiele vorgestellt.

### 6.2.1. Öffentliche Verkehrsdienste / ÖPNV

Der Wettbewerb auf dem urbanen und regionalen ÖPNV-Markt ist geregelt durch die Richtlinie (EC) Nr. 1370/2007 und die Richtlinie (EC) Nr. 2338/2016.

Die Richtlinie (EC) Nr. 1370 ist seit 3.12.2009 verbindlich; es besteht jedoch eine Übergangsperiode bis 3.12.2019.

Die wichtigsten Vorschriften der Richtlinie (EC) Nr. 1370 beziehen sich auf:

a) Regulierter Wettbewerb bei Haftungsverpflichtungen im öffentlichen Personenverkehr

Die Verordnung zielt darauf ab, die Sicherheit, Effizienz, die hohe Qualität und die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personenverkehrs unter Berücksichtigung von sozialen und regionalen Faktoren sowie der Umwelt zu gewährleisten.

Dies wird durch die Festlegung von Wettbewerbsregeln für den öffentlichen Personenverkehr erreicht, indem die Rechtsvorschriften über das öffentliche Auftragswesen mit den EU Beihilfavorschriften verknüpft werden (da öffentliche Verkehrsdienste ohne finanzielle Ausgleichsmaßnahmen nicht bestehen können).

b) Arten von Vergabeverfahren für öffentliche Aufträge:

- Direkte Vergabe;
- Wettbewerbsorientierte Auftragsvergabe;
- Die öffentlichen Dienstleistungsverträge, die gemäß dem allgemeinen Rechtsrahmen für die Vergabe öffentlicher Aufträge geschlossen wurden

c) Die Vorteile der Verordnung (EG) Nr. 1370 in ihrer geänderten Fassung durch die Verordnung (EG) Nr. 2338 [84] im Vergleich zu den alten vergaberelevanten Rechtsvorschriften (EG-Richtlinien CE 2004/17 [22], 2004/18 [23]) und den Rechtsvorschriften im Bereich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (Verordnung (EWG) 1191/1969 [85]) sind

- Anwendung wettbewerbsorientierter Ausschreibungsverfahren mit Ausschreibungsstandards, um festzustellen, wie spezifische oder komplexe Anforderungen am besten erfüllt werden können;
- Die zuständige Behörde, die sich an eine dritte Partei wendet, die sich vom internen Betreiber unterscheidet, vergibt die öffentlichen Dienstleistungsaufträge auf der

- Grundlage eines wettbewerbsorientierten Vergabeverfahrens (mit den in den Richtlinien genannten Ausnahmen);
- Die lokalen Märkte sind offen für den Wettbewerb auf europäischer Ebene;
  - Möglichkeit der direkten Vergabe unter bestimmten Umständen, auch bei Verträgen mit KMU;
  - Notfallmaßnahmen werden durch verbindliche, transparente öffentliche Dienstleistungsaufträge abgedeckt;
  - Unter bestimmten Bedingungen sind Subunternehmertätigkeiten zulässig;
  - Anforderungen hinsichtlich qualitativer und sozialer Standards – 'Zuständige Behörden sollten Festlegungen bzw. Vorgaben gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖPNV definieren, die im Einklang mit politischen Zielvorgaben stehen, wie sie in den Dokumenten zum ÖPNV der Mitgliedsstaaten genannt sind'. [84]
  - Regulierung der Dauer von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen.
  - Beispiele für Qualitätsstandards. Sie beziehen sich auf neue Fahrzeuge und die Betriebsdauer, Betriebssicherheit, Hygiene und Wartung, kontinuierliche Fortbildungsprogramme für Fachkräfte und Personal, Schutz vor Übergriffen und Vandalismus, eindeutige Definition der Ausgleichsparteien, Schutz der Rechte der Mitarbeiter im Verkehrssektor.

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Traditionen bei der Organisation des Marktes für öffentliche Verkehrsdienste akzeptiert das europäische Recht [34] in diesem Prozess der Liberalisierung sowohl privates als auch öffentliches Kapital im Eigentum der Betreiber öffentlicher Verkehrsdienste, fordert aber von den zuständigen Behörden Aufträge mit einer begrenzten Lebensdauer von maximal 10 Jahren für Straßenverkehrsdienste und maximal 15 Jahren für Schienenverkehrsdienste, um den Markt nicht zu blockieren. Da der europäische Rechtstext zum Zeitpunkt der Auftragsvergabe einen kommerziellen Wettbewerb zwischen den Investoren vorsieht, während der Vertragslaufzeit aber Monopole akzeptiert, werden die Rechte der Arbeitnehmer ebenfalls berücksichtigt, um soziale Störungen zu vermeiden.

Die Regulation Nr. 1370 kann als erster bedeutender Schritt bei der Regulierung des ÖPNV auf kommerzieller Basis zwischen Behörden und ÖPNV-Betreibern (Public Transport Operators; PTO) aufgefasst werden. Das Dokument behandelt eine Vielzahl von Vertragsfragen und legt Rechte und Pflichten für beide Seiten fest.

Die europäischen Gesetzgeber definieren zum einen die Akteure und neuen Konzepte, die auf dem Markt präsent sind, und zum anderen behandeln sie Fragen zu Qualitätsnormen, der Vertragsgestaltung und der Zuschlagserteilung sowie des Rechtsschutzes und den Möglichkeiten der Unterauftragsvergabe. Der Unterauftragsvergabe kommt eine besondere Bedeutung zu, da sie zu einem effizienteren Personenverkehr beitragen kann, indem sie neben dem Dienstleister, der den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erhalten hat, auch anderen Unternehmen eine Mitwirkung ermöglicht.

In Bezug auf die Zusammenarbeit der zuständigen Behörden mit den eigenen öffentlichen Verkehrsanbietern und mit Drittanbietern, legt die Verordnung 1370 die Regeln für Ausschreibungsverfahren (einschließlich der Verhandlungsverfahren nach der Ausschreibung oder Ausnahmen im Zusammenhang mit "geringen Summen oder Entfernungen") für die

Direktvergabe fest (im Zusammenhang mit einer erhöhten Transparenz oder Notsituationen) und sieht eine Übergangsfrist vor.

Diese Regeln enthalten Angaben zur Bekanntmachung des Auftragsvergabeprozesses, um potenziellen Betreibern öffentlicher Dienste die Möglichkeit zu geben, rechtzeitig auf die Ausschreibungen zu reagieren. [34, p. 4]

Neben der Regulierung der Dienstleistungen im Bereich des offenen Zugangs zum Schienenpersonenverkehr bringt das im Dezember 2016 verabschiedete Vierte Eisenbahnpaket neue Präzisierungen und Vorgaben für die Öffnung des öffentlich-rechtlichen Marktes für den Wettbewerb.

In der Verordnung 1370 wird ein durch Verträge kontrollierter Markt gefordert, der durch die Bestimmungen der neuen Verordnung (EU) 2016/2338 weiter für den Angebotswettbewerb geöffnet werden kann. [84]

Im Einklang mit den Grundsätzen eines freien Marktes und zur Vermeidung eines unklaren Unternehmensumfelds, ersuchen die europäischen Gesetzgeber die zuständigen Behörden, neben den Parametern für die Berechnung der Ausgleichszahlung und der Art der Exklusivrechte, klare gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen festzulegen. Auf der anderen Seite wurden einige soziale Verantwortlichkeiten, auf der Ebene der Betreiber des öffentlichen Verkehrs, in Bezug auf den Schutz der Arbeitnehmer im Falle von Marktveränderungen, aufgenommen.

Gleichzeitig wird in der neuen Verordnung das Recht der zuständigen Behörden anerkannt, mit den eigenen ÖPV-Betreibern durch direkt vergebene Aufträge und mit Dritten durch ausgeschriebene Aufträge zu arbeiten. Bei der Wahl eines dieser Verfahren sollte die zuständige Behörde ein erhöhtes Maß an Transparenz bei der Einrichtung des Auftrags und des Vergabeverfahrens sicherstellen, gerade in Bezug auf die Direktvergabe von Aufträgen und die Geheimhaltung bei ausgeschriebenen Aufträgen.

Die Ausschreibungsverfahren sollten für alle Betreiber offen sein und können durch direkte Verhandlungen ersetzt werden, falls nur ein Betreiber Interesse an dem Dienst bekundet.

Zum Schutz der Interessen kleiner und mittlerer Unternehmen ist es der zuständigen Behörde (sofern nicht nach nationalem Recht verboten) gestattet, öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt zu vergeben, wenn der jährliche Durchschnittswert weniger als 7,5 Mio. EUR beträgt oder eine Laufleistung von weniger als 500.000 km zu Grunde liegt.

Die in der Verordnung 2338 vorgesehenen neuen Verfahren sollen einen wettbewerbsfähigen europäischen Markt für öffentliche Dienstleistungsaufträge schaffen. Um dieses Ziel zu erreichen, fordern die europäischen Gesetzgeber gemeinsame Regeln in diesem Bereich, eine begrenzte Anzahl von Aufträgen die an einen ÖPV-Betreiber vergeben werden und einen diskriminierungsfreien Zugang zu geeignetem rollendem Material (z.B. Schienenfahrzeugen).

Die Richtlinie 2338/2016 ändert die Richtlinie 1370/2007. Dieses neue Gesetz bezieht sich speziell auf Schienenfahrzeuge, während sich der Rest des Dokuments auf die Organisation des städtischen öffentlichen Verkehrs bezieht. Immer mehr Städte sind heute für die Beauftragung von Stadt- und Vorortbahnen (RE, S-Bahn etc.) verantwortlich. Diese Dienste gelten nach wie vor als Schienenverkehrsdienste, und die zentralen Behörden sollten zentrale

Fahrzeugpools zur Kostensenkung bereitstellen. Diese zentralen Pools werden von den kommunalen Verwaltungen und deren jeweiligen Verkehrsbetreibern genutzt.

Einige Regeln sind im Art. 1, Par. 5 festgehalten: Beschließt die zuständige Behörde, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag direkt zu vergeben, müssen messbare, transparente und nachprüfbar Leistungsanforderungen festgelegt werden. Derartige Anforderungen sind in den Vertrag aufzunehmen. Die Leistungsanforderungen müssen sich auf die Pünktlichkeit der Dienste, die Taktfrequenz, die Qualität der Fahrzeuge und die Beförderungskapazität beziehen. Der Vertrag muss spezifische Leistungsindikatoren enthalten, die es der zuständigen Behörde ermöglichen, regelmäßige Bewertungen durchzuführen. Der Vertrag muss auch wirksame und abschreckende Maßnahmen umfassen, die zu ergreifen sind, falls der ÖPNV-Anbieter die Leistungsanforderungen nicht erfüllt.

Durch die Bestimmungen der Richtlinie 2338 wird der wichtigste europäische Rechtsrahmen aktualisiert, um den Zugang neuer Marktteilnehmer zu öffentlichen Dienstleistungsaufträgen auf der Grundlage europaweiter Ausschreibungsverfahren zu erleichtern und gleichzeitig das Recht der zuständigen Behörde zu wahren, auf ihre eigenen ÖPNV-Anbieter zurückzugreifen, wenn dies zur Steigerung der Qualität der Dienstleistungen und zur Senkung der Kosten für öffentliche Dienstleistungsaufträge beiträgt. Die Übergangszeit gilt bis zum 3. Dezember 2019.

### 6.2.2. Komplexe Arbeitsvorhaben

Bauaufträge sind in der Regel komplexer Natur und erstrecken sich über längere Laufzeiten. Große Bauprojekte, wie der Bau einer neuen Oberleitungsbuslinie, einer Straßenbahnlinie, einer Werkstatt oder eines Betriebshofes, erfordern ein kompetentes Projektmanagement und die Beteiligung einer Reihe von wichtigen Akteuren.

Bei vielen Bauaufträgen wird ein Team von Experten im Bereich der Beschaffung mit breitem Wissen und spezifischem Fachwissen benötigt. Der Auftraggeber kann über dieses Fachwissen intern verfügen oder einen oder mehrere externe Berater einbeziehen.

Bei großen Bauvorhaben ist es ratsam, dass die Auftraggeber den Gewährleistungen und Haftungen gegenüber den Auftragnehmern besondere Aufmerksamkeit schenken, da es häufig zu zusätzlichen Arbeiten und Komplikationen während des Baus kommt, mit denen im Vorfeld nicht unbedingt zu rechnen war.

Bei traditionellen Bauprojekten wird in der Regel ein bestimmter Prozentsatz des Auftragsvolumens (üblicherweise 20%) dem Lieferanten bis zum Erhalt einer endgültigen Garantie, die einige Zeit nach Fertigstellung der Konstruktion selbst liegen kann, vorenthalten. Bei Verträgen über Planung, Bau und Betrieb ist die Vergütung jedoch direkt an die Leistung gebunden.

Die Bewertung von Angeboten für Arbeitsaufträge zeigt oft erhebliche Qualitäts- und Preisunterschiede zwischen den verschiedenen Bietern. Die Bewertungsausschüsse der öffentlichen Auftraggeber können formelle Klärungsgespräche mit den Bietern nutzen, um diese Unterschiede festzustellen und somit direkte und bessere Vergleiche durchführen zu können. Alle Klarstellungen oder Gesprächsergebnisse sollten an alle Bieter im Wettbewerb übermittelt werden.

## **7. Verbesserung des Leistungsvermögens lokaler Behörden zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität durch öffentliches Auftragswesen**

Beschaffung und Auftragswesen erfordern Expertise, besonders bei der Beschaffung innovativer Lösungen. Viele öffentliche Auftraggeber verfügen jedoch immer noch nicht über die notwendigen betriebswirtschaftlichen Fähigkeiten, die technischen Kenntnisse oder die prozessualen Grundlagen. Dies kann zu einer Nichteinhaltung der Vorschriften führen und hat negative Folgen für Unternehmen und Steuerzahler. Die Bewältigung der daraus resultierenden Ineffizienzen ist unerlässlich - das Kosteneinsparpotenzial wird auf mehrere Milliarden Euro pro Jahr geschätzt. [86]

Der Aufbau der Fähigkeit der lokalen Behörden, eine Reform des öffentlichen Auftragswesens als effizientes Instrument zur Umsetzung von Maßnahmen zur nachhaltigen Entwicklung der städtischen Mobilität zu nutzen, ist ein wichtiges Ziel, das allerdings nur sehr schwer zu erreichen.

Die Stärkung der Leistungsfähigkeit der lokalen Behörden zur Erreichung des oben genannten Ziels, erfordert die Bewältigung der folgenden Herausforderungen:

- Professionalisierung des mit der öffentlichen Auftragsvergabe betrauten Personals: Auswahl, Einstellung, Schulung und Qualifizierung des gesamten Managementteams, das zur Erreichung dieses Ziels beiträgt. Einrichtung des Teams, seiner Verantwortlichkeiten und der Art der Zusammenarbeit;
- Rechtsrahmen: gute Kenntnisse des Rechtsrahmens, von Gesetzesänderungen, Einführung spezifischer Vorschriften für verschiedene Situationen und Verfahren;
- Verständnis und Stärkung des Bewusstseins für die Wichtigkeit eines innovativen Auftragswesens und Vorbereitung von dessen Anwendung und Einsatz;
- Finanzierung - Erhöhung und Optimierung der bereitgestellten Mittel, innovative Finanzierungsverfahren, Geschäftsmodelle und innovative Partnerschaften;
- Entwicklung einer langfristigen Beschaffungsstrategie;
- Entwicklung eines jährlichen und mehrjährigen Beschaffungsplans mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität;
- Entwicklung eines Plans zur Bewertung von Angeboten und zur Entwicklung von Leistungsindikatoren;
- Verbesserung und Förderung des Wissensaustauschs zwischen den Fachleuten der öffentlichen Verwaltung und den Anbietern/Auftragnehmern;
- Organisation zentralisierter Verfahren im öffentlichen Auftragswesen zwischen lokalen / regionalen / länderübergreifenden öffentlichen Behörden, wenn gleiche Anforderungen bestehen;
- Förderung von öffentlich – privaten Partnerschaften und der Zusammenarbeit mit der Industrie;

- Nutzung öffentlicher Mittel für Forschung und Innovation in einer strategischen Art und Weise, um sich besser den Herausforderungen an das öffentliche Auftragswesen zu stellen;
- Nutzung von neuen Instrumenten wie 'Innovationsmaßnahmen' und 'Vorkommerzielle Auftragsvergabe, um die Städte und die Innovationsgemeinschaft zur Zusammenarbeit zu ermutigen.

## Bibliography

- [1] European Commission - DG GROW, “EU Public Procurement reform: Less bureaucracy, higher efficiency,” 2016. [Online]. Available: <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16412/attachments/1/translations/>.
- [2] SUITS Projects Partners, “SUITS Project,” 2019. [Online]. Available: <https://www.suits-project.eu/> ; <https://www.suits-project.eu/innovative-procurement/>.
- [3] P. Defranceschi, “CIVITAS Guide: Procuring Sustainable Mobility solutions,” 2016. [Online]. Available: <https://civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/civitas-capital-procurement-guide-www.pdf>.
- [4] European Commission, “COM/2011/0144 final - WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system,” 2011. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>.
- [5] European Commission, “SEC(2011) 358 final - Working Paper Impact Assessment accompanying document to the White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system,” 2011. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SEC:2011:0358:FIN:EN:PDF>.
- [6] European Commission - DG MOVE, “EU Transport Scoreboard,” [Online]. Available: [https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard_en). [Accessed 03 March 2018].
- [7] European Commission, “2016 road safety statistics: What is behind the figures?,” 28 March 2017. [Online]. Available: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-17-675\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-675_en.htm).
- [8] European Commission, “COM(2010) 389 final - Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020,” 2010. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:tr0036&from=EN>.
- [9] European Commission, “2015 road safety statistics: What is behind the figures?,” 31 March 2016. [Online]. Available: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-16-](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-)

864\_en.htm.

- [10] European Environment Agency, “Air quality in Europe — 2017 report,” 2017. [Online]. Available: <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2017#tab-figures-used>.
- [11] European Environment Agency EEA, “Air quality in Europe — 2019 Report,” 2019. [Online]. Available: <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2019#tab-figures-used>.
- [12] European Commission, “COM(2007) 551 final - Green Paper - Towards a new culture for urban mobility,” 2007. [Online]. Available: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs\\_autres\\_institutions/commission\\_europeenne/com/2007/0551/COM\\_COM\(2007\)0551\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2007/0551/COM_COM(2007)0551_EN.pdf).
- [13] European Commission - DG GROW, “Public Procurement,” [Online]. Available: [https://ec.europa.eu/growth/single-market/public-procurement\\_en](https://ec.europa.eu/growth/single-market/public-procurement_en).
- [14] ICLEI - Local Governments for Sustainability, “Innovation Procurement Platform,” ICLEI European Secretariat GmbH, [Online]. Available: <http://innovation-procurement.org/>.
- [15] European Commission - DG GROW, “Public Procurement Indicators 2015,” 2017. [Online]. Available: Public Procurement Indicators 2015.
- [16] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2014/24/EU on public procurement and repealing Directive 2004/18/EC,” 2014. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0024>.
- [17] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2014/25/EU on procurement by entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors and repealing Directive 2004/17/EC,” 2014. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0025>.
- [18] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2014/23/EU on the award of concession contracts,” 2014. [Online]. Available: Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on the award of concession contracts.
- [19] European Commission, “COM/2013/0913 final - Together towards competitive and resource-efficient urban mobility,” European Commission, Brussels, 2013.

- [20] European Commission, “COM/2010/2020 final - EUROPE 2020 A strategy for smart, sustainable and inclusive growth,” 2010. [Online]. Available: <https://ec.europa.eu/eu2020/pdf/COMPLET%20EN%20BARROSO%20%20%20007%20-%20Europe%202020%20-%20EN%20version.pdf>.
- [21] European Commission, “COM/COM(2009) 490 final - Action Plan on Urban Mobility,” 2009. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0490&from=EN>.
- [22] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2004/17/EC coordinating the procurement procedures of entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors,” 2004. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004L0017&from=en>.
- [23] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2004/18/EC of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on the coordination of procedures for the award of public works contracts, public supply contracts and public service contracts,” *Official Journal of the European Union*, vol. 47, no. L134, p. 114–240, 2004.
- [24] Intelligent Energy Europe, “Energy efficiency and environmental criteria in the awarding of regional rail transport vehicles and services (ECORailS),” 2011. [Online]. Available: [https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/ecorails\\_project\\_fact\\_sheet\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/ecorails_project_fact_sheet_en.pdf).
- [25] The Partners of ECORailS Project, “Guidelines for Public Transport Administrations in Europe. Energy Efficiency and Environmental Criteria in the Awarding of Regional Rail Transport Vehicles and Services.(in 6 languages),” 2011. [Online]. Available: [https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/ecorails\\_guidelines\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/ecorails_guidelines_en.pdf).
- [26] PROSPER Project; U.I.C., “Procedures for Rolling Stock Procurement with Environmental Tequirements,” 2006. [Online]. Available: [https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/20150721\\_143413\\_60593\\_\\_1805\\_PROSPER\\_Leaflet\\_.pdf](https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/20150721_143413_60593__1805_PROSPER_Leaflet_.pdf).
- [27] Partners of Railenergy Project, “Innovative Integrated Energy Efficiency Solutions for Railway Rolling Stock, Rail Infrastructure and Train Operation.,” 2010.
- [28] ERRAC, European Rail Research Advisory Council, “Project Evaluations for the RAVEL,

- PROSPER and REPID cluster of Environmental Impact projects,” 2007. [Online]. Available:  
[https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/20100506\\_155256\\_76998\\_ERRAC\\_Project\\_Evaluation\\_RAVEL\\_PROSPER\\_REPID.pdf](https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/20100506_155256_76998_ERRAC_Project_Evaluation_RAVEL_PROSPER_REPID.pdf).
- [29] Partners of EVENT Project, “Energy Efficiency Technologies for Rolling Stock and Train Operation of Railways (EVENT),” 2003. [Online]. Available: <http://www.railway-energy.org/tfee/index.php?ID=105>.
- [30] Partners of TRAINER Project, “TRAIning programmes to INcrease Energy-efficiency by Railways (TRAINER),” 2009. [Online]. Available:  
<https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/en/projects/trainer>.
- [31] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles,” 2009. [Online]. Available:  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033>.
- [32] European Commission, “COM(2017) 653 final - Proposal for a Directive amending Directive 2009/33/EU,” 2017. [Online]. Available:  
<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/EN/COM-2017-653-F1-EN-MAIN-PART-1.PDF>.
- [33] European Parliament, Council of the European Union, “Directive (EU) 2019/1161 amending Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles,” 2019. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L1161&from=EN>.
- [34] European Parliament, Council of the European Union, “Regulation (EC) No 1370/2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70,” 2007. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1370&from=EN>.
- [35] E. Bieńkowska and C. Crețu, “Commissioners Bieńkowska and Crețu issue statement on public procurement,” 12 2015. [Online]. Available:  
[https://ec.europa.eu/growth/content/commissioners-bie%C5%84kowska-and-cre%C5%A3u-issue-statement-public-procurement-0\\_en](https://ec.europa.eu/growth/content/commissioners-bie%C5%84kowska-and-cre%C5%A3u-issue-statement-public-procurement-0_en).
- [36] European Commission - DG GROW, “New EU public procurement rules applicable from today,” 2016. [Online]. Available: <https://ec.europa.eu/growth/content/new-eu-public->

procurement-rules-applicable-today-0\_en.

- [37] S. Rose, “A new start for the Lisbon Strategy,” 2005. [Online]. Available: <https://europeanlaw.lawlegal.eu/a-new-start-for-the-lisbon-strategy/>.
- [38] European Economic and Social Committee, “Opinion on the ‘Green Paper on the European Research Area — New Perspectives’ COM(2007) 161 final,” [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:044:0001:0011:EN:PDF>.
- [39] Commission of the European Communities, “COM(2009) 490 final - Action Plan on Urban Mobility,” 2009. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0490&from=EN>.
- [40] European Commission, “Together towards competitive and resource-efficient urban mobility,” 2013. [Online]. Available: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913_en.pdf).
- [41] “The Public Contracts Regulations,” 2015. [Online]. Available: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/356494/Draft\\_Public\\_Contracts\\_Regulations\\_2015.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/356494/Draft_Public_Contracts_Regulations_2015.pdf).
- [42] European Commission, “Public Procurement of Innovative Solutions,” 2019. [Online]. Available: <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/public-procurement-innovative-solutions>.
- [43] European Commission, “European structural and investment funds,” [Online]. Available: [https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/funding-opportunities/funding-programmes/overview-funding-programmes/european-structural-and-investment-funds\\_en](https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/funding-opportunities/funding-programmes/overview-funding-programmes/european-structural-and-investment-funds_en).
- [44] “European Investment Fund - Supporting entrepreneurship and innovation in Europe,” [Online]. Available: <https://www.eif.org/>.
- [45] “The European Assistance for Innovation Procurement initiative (eafip) initiative supports public procurers across Europe,” [Online]. Available: <https://eafip.eu/>.
- [46] Platform JRC>EC>Europa, “Pre-commercial procurement & public procurement of innovative”.

- [47] RELIEF Project, “Pre-Commercial Procurement. RELIEF Tender Response Manual,” 2017.
- [48] J.-A. Walkden, “H2020 Pre-Commercial Procurement (PCP) Open Market Consultation (OMC),” 2016.
- [49] European Commission, “COM/2007/0799 final - Pre-commercial Procurement: driving innovation to ensure sustainable high quality public services in Europe,” European Commission, Brussels, 2017.
- [50] Commission of the European Communities, “SEC(2007) 1668 - Pre-commercial Procurement: Driving innovation to ensure,” 2007.
- [51] IMAILE, “Policy related Frequently Asked Questions on Pre-Commercial Procurement (PCP) and the link with Public Procurement of Innovative Solutions (PPI),” [Online]. Available: [http://www.imaile.eu/wp-content/uploads/2014/03/FAQs\\_PCPandPPI.pdf](http://www.imaile.eu/wp-content/uploads/2014/03/FAQs_PCPandPPI.pdf).
- [52] European Commission, “Single Market Scoreboard. Performance per Policy Area Public Procurement (Reporting period: 01/2016 - 12/2016),” European Commission, Brussels, 2017.
- [53] European Commission, “Single Market Scoreboard. Public Procurement Reporting period: 01/2018 – 12/2018.,” 2019. [Online]. Available: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/scoreboard/\\_docs/2019/performance\\_per\\_policy\\_area/public\\_procurement\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/scoreboard/_docs/2019/performance_per_policy_area/public_procurement_en.pdf).
- [54] CENELEC - European Committee for Electrotechnical Standardization, “EN 60300-3-3 :2004. Part 3-3: Application Guide. Life Cycle Costing.,” CENELEC - European Committee for Electrotechnical Standardization, Bruxelles, 2004.
- [55] IEC - International Electrotechnical Commission, “IEC 60300-3-3 Ed.3.0 b:2017. Part 3-3: Application Guide. Life Cycle Costing.,” IEC - International Electrotechnical Commission, 2017.
- [56] UIC - International Union of Railways, “LCC-driven procurement,” 09 10 2002. [Online]. Available: [http://www.railway-energy.org/static/LCC\\_driven\\_procurement\\_87.php](http://www.railway-energy.org/static/LCC_driven_procurement_87.php). [Accessed 25 February 2018].
- [57] A. O’Donovan, J. Frith and C. McKerracher, “Electric Buses in Cities - Driving Towards Cleaner Air and Lower CO<sub>2</sub>,” Bloomberg New Energy Finance, N/A, 2018.

- [58] United Nations Framework Convention on Climate Change, “CONFERENCE. Paris Climate Change Conference - November 2015,” 2015. [Online]. Available: <https://unfccc.int/process-and-meetings/conferences/past-conferences/paris-climate-change-conference-november-2015/paris-climate-change-conference-november-2015>. [Accessed 05 March 2018].
- [59] European Commission, “Annex 1 to the Proposal for a Directive COM(2017) 653 final amending Directive 2009/33/EC,” [Online]. Available: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/EN/COM-2017-653-F1-EN-ANNEX-1-PART-1.PDF>.
- [60] EEA European Environment Agency, “Transport and public health,” [Online]. Available: <https://www.eea.europa.eu/signals/signals-2016/articles/transport-and-public-health>.
- [61] European Commission, “SWD(2016) 226 final - The implementation of the 2011 White Paper on Transport "Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource-efficient transport system" five years after its publication: achievements and challenges,” 2016. [Online]. Available: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/10102/2016/EN/10102-2016-226-EN-F1-1.PDF>.
- [62] European Commission - DG CLIMA, “Transport emissions,” N/A N/A N/A. [Online]. Available: <https://ec.europa.eu/clima/policies/transport>. [Accessed 10 March 2018].
- [63] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2008/50/EC on ambient air quality and cleaner air for Europe,” 2008. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0050&from=en>.
- [64] European Parliament, Council of the European Union, “Regulation (EU) 2016/1628 on requirements relating to gaseous and particulate pollutant emission limits and type-approval for internal combustion engines for non-road mobile machinery,” 2016. [Online]. Available: <https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vk7keftdt8ex>.
- [65] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2009/28/EC on the promotion of the use of energy from renewable sources and amending and subsequently repealing Directives 2001/77/EC and 2003/30/EC,” 2009. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0028&from=EN>.
- [66] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2002/49/EC relating to

- the assessment and management of environmental noise,” 2002. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0049>.
- [67] European Commission, “Commission Regulation (EU) No 1304/2014 on the technical specification for interoperability relating to the subsystem ‘rolling stock — noise’ amending Decision 2008/232/EC and repealing Decision 2011/229/EU Text with EEA relevance,” 2014. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1304>.
- [68] H. v. Essen, A. Schrotten, M. Otten, D. Sutter, C. Schreyer, R. Zandonella, M. Maibach and C. C. D. Doll, “External Costs of Transport in Europe. Update Study for 2008,” 2011. [Online]. Available: [https://uic.org/IMG/pdf/external\\_costs\\_of\\_transport\\_in\\_europe-update\\_study\\_for\\_2008-2-2.pdf](https://uic.org/IMG/pdf/external_costs_of_transport_in_europe-update_study_for_2008-2-2.pdf).
- [69] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures,” 1999. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1999:187:0042:0050:EN:PDF>.
- [70] European Commission, “COM(2008) 435 final - Strategy for the internalisation of external costs,” 2008. [Online]. Available: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2008/EN/1-2008-435-EN-F1-1.Pdf>.
- [71] European Commission, “SEC/2008/2208 final - Strategy for an internalisation of external costs and the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infra,” 2008. [Online]. Available: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs\\_autres\\_institutions/commission\\_europeenne/sec/2008/2209/COM\\_SEC\(2008\)2209\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/sec/2008/2209/COM_SEC(2008)2209_EN.pdf).
- [72] PLANET S.A.; ICON INSTITUT - Public Sector GmbH, Cyprus, “Public Procurement Best Practice Guide,” 2017. [Online]. Available: [http://www.publicprocurementguides.treasury.gov.cy/OHS-EN/HTML/index.html?2\\_7\\_6\\_what\\_criteria\\_should\\_i\\_use\\_to\\_award\\_.htm](http://www.publicprocurementguides.treasury.gov.cy/OHS-EN/HTML/index.html?2_7_6_what_criteria_should_i_use_to_award_.htm).
- [73] Smart Cities World; Philips, “Smart cities: understanding the challenges and opportunities,” [Online]. Available: [https://smartcitiesworld.net/AcuCustom/Sitename/DAM/012/Understanding\\_the\\_Challenges\\_and\\_Opportunities\\_of\\_Smart\\_Citi.pdf](https://smartcitiesworld.net/AcuCustom/Sitename/DAM/012/Understanding_the_Challenges_and_Opportunities_of_Smart_Citi.pdf).

- [74] European Commission; ICLEI, “A handbook on green public procurement, 3rd Edition,” 2016. [Online]. Available: <https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/Buying-Green-Handbook-3rd-Edition.pdf>.
- [75] EU Commission, “Eco-innovation Initiative,” 2016. [Online]. Available: [https://ec.europa.eu/environment/eco-innovation/discover/programme/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/eco-innovation/discover/programme/index_en.htm).
- [76] CEMR; EPSU, “The EC Guide on Socially Responsible Public Procurement (SRPP),” 2011. [Online]. Available: [https://www.ccre.org/docs/SRPP\\_Joint\\_Statement\\_Final\\_EN.pdf](https://www.ccre.org/docs/SRPP_Joint_Statement_Final_EN.pdf).
- [77] ICLEI and others, “The One Planet Network Sustainable Public Procurement (SPP) Programme,” [Online]. Available: <https://www.oneplanetnetwork.org/sustainable-public-procurement/about>.
- [78] DG Grow, “Public Procurement Indicators 2015 - - Innovative and e-Procurement,” 2017. [Online]. Available: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/20679>.
- [79] European Commission, “Pre-Commercial Procurement open,” 2017. [Online]. Available: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/ict-34-2018-2019>.
- [80] L. Bos, “Innovation Procurement in Horizon 2020,” European Commission - DG CONNECT, N/A, N/A.
- [81] European Commission, “Public Procurement of Innovative Solutions for energy efficiency,” 2015. [Online]. Available: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/ee-19-2017>.
- [82] European Commission, “FET-Open Coordination and Support Actions,” 2017. [Online]. Available: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/fetopen-02-2018>.
- [83] Government of Cyprus, “Public Procurement best practice guide. Public Procurement Directorate. 2.7.6 What criteria should I use to award the contract?,” 2008. [Online]. Available: [http://www.publicprocurementguides.treasury.gov.cy/OHS-EN/HTML/index.html?2\\_7\\_6\\_what\\_criteria\\_should\\_i\\_use\\_to\\_award\\_.htm](http://www.publicprocurementguides.treasury.gov.cy/OHS-EN/HTML/index.html?2_7_6_what_criteria_should_i_use_to_award_.htm).
- [84] European Parliament, Council of the European Union, “Regulation (EU) 2016/2338 amending Regulation (EC) No 1370/2007 concerning the opening of the market for

domestic passenger transport services by rail,” 2016. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32016R2338>.

- [85] Council of the European Union, “Regulation (EEC) No 1191/69 on action by Member States concerning the obligations inherent in the concept of a public service in transport by rail, road and inland waterway,” 1969. [Online]. Available: [http://www.renascce.eu/documente/Reg%201191%20din%201969\\_578en.pdf](http://www.renascce.eu/documente/Reg%201191%20din%201969_578en.pdf).
- [86] European Commission, “Efficient and professional public procurement,” 2017. [Online]. Available: [https://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-17-3544\\_en.htm](https://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-3544_en.htm).



# SUITS



Deliverable Nr.:	D4_Task 4.2
<b>Leitfaden für ein innovatives Auftragswesen Anlage A1 Institutionelle Systeme und rechtliche Rahmenbedingungen im Bereich Beschaffung</b>	
Projekt Akronym:	SUITS
Titel:	
Supporting Urban Integrated Transport Systems; Transferable Tools for Authorities (Unterstützung urbaner integrierter Verkehrssysteme; übertragbare Tools für Verwaltungen)	
Grant Agreement No.:	690650
Arbeitspaket Nr.	4
Arbeitspaket-Bezeichnung:	
Innovative and sustainable financing, procurement and business innovation (Innovative und nachhaltige Finanzierung, Beschaffung und Unternehmensinnovation)	
Responsible Author(s):	
Integral Consulting R&D, Romania Dan Caraman, Isolda Constantin, Cristiana Damboianu, Ștefan Roșeanu	
Responsible Co-Author(s):	
COVUNI, UK – Sana Iqbal; KALAMARIA – Ioanis Krinos; INNDEA – Angel Navarro, ROME - Marco Surace, Ana Diaz	
Date:	23.07.2019
Status:	V1.3
Verbreitungs-Ebene:	PP



Cleaner and better transport in cities



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

## Disclaimer

Das vorliegende Dokument enthält die Anlagen A1.1 bis A1.7 des "Leitfadens für ein innovatives Auftragswesen" – ein Forschungsdokument entwickelt im Rahmen des SUITS Projektes (Supporting Urban Integrated Transport Systems; Transferable Tools for Authorities) im HORIZON 2020 Forschungsprogrammes.

Diese Anhänge ergänzen die Angaben im Leitfaden mit zusätzlichen Informationen, Beispielen und ausgewählten bibliographischen Referenzen, die wir für das Verständnis der beschriebenen Konzepte und der Art und Weise, wie sie in der Strategie und der Politik zur Entwicklung nachhaltiger Mobilität verwendet werden, als nützlich erachten.

Es ist verboten, den Inhalt der in diesen Richtlinien enthaltenen Materialien in irgendeiner Form von einer natürlichen oder juristischen Person ohne die schriftliche Zustimmung der Autoren zu kopieren, zu verteilen oder zu veröffentlichen.

Die in diesem Leitlinienentwurf enthaltenen Informationen und Ansichten entsprechen denen der Autoren und spiegeln nicht unbedingt die offizielle Meinung der Europäischen Union wider. Weder die Organe und Einrichtungen der Europäischen Union noch eine in ihrem Namen handelnde Person können für die Verwendung der darin enthaltenen Informationen verantwortlich gemacht werden.

Bei allen Anliegen in Bezug auf den vorliegenden Leitfaden und dessen Anlagen kontaktieren sie uns bitte unter: [office@integralconsulting.ro](mailto:office@integralconsulting.ro)

## Abstract

Der Leitfaden enthält theoretische und rechtliche Überlegungen im Zusammenhang mit der Reform im öffentlichen Auftragswesen und den Modalitäten, mit denen kommunale Verwaltungen dieses Thema angehen sollten.

Die Anhänge bieten eine Unterstützung bei der Verwendung des Leitfadens, können aber auch losgelöst davon verwendet werden.

Anhang A1.1 beschreibt die EU Gesetzgebung und den organisatorischen Rahmen des Auftragswesens. Die anderen Anhänge (A1.2-A1.7) beschreiben das institutionelle System und den Rechtsrahmen für die öffentliche Auftragsvergabe in jedem Land, so dass jede Behörde die Leitlinien für eine innovative Auftragsvergabe nutzen kann, um die öffentliche Auftragsvergabe im Einklang mit den im Anhang aufgeführten Rechtsvorschriften durchzuführen.

Die Anhänge werden entsprechend den gesetzlichen Änderungen, die während des Projekts auftreten können, erweitert und ergänzt.

## Inhaltsverzeichnis

<b>ABSTRACT</b> .....	<b>3</b>
<b>ANLAGE A1.1 – RECHTSRAHMEN IM BEREICH ÖFFENTLICHES AUFTRAGSWESEN DER EU</b> ..	<b>7</b>
1. PROVISIONS OF THE TREATY OF ROME .....	7
2. PUBLIC PROCUREMENT DIRECTIVES .....	7
<b>ANNEX A1.2 - INSTITUTIONAL SYSTEM AND LEGAL FRAMEWORK IN PUBLIC PROCUREMENT IN ROMANIA</b> .....	<b>9</b>
1. INSTITUTIONAL SYSTEM IN THE FIELD OF PUBLIC PROCUREMENT.....	9
2. STRATEGIC DOCUMENTS.....	9
3. PRIMARY LEGISLATION IN THE FIELD OF PUBLIC PROCUREMENT.....	9
4. SECONDARY LEGISLATION.....	9
5. SUPPORT TOOLS .....	10
<b>ANNEX A1.3 - INSTITUTIONAL SYSTEM AND LEGAL FRAMEWORK IN PUBLIC PROCUREMENT IN THE U.K.</b> .....	<b>ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.</b>
1. INSTITUTIONAL SYSTEM IN THE FIELD OF PUBLIC PROCUREMENT.....	12
2. PRIMARY LEGISLATION IN THE FIELD OF PUBLIC PROCUREMENT.....	12
3. PROCUREMENT POLICIES FRAMEWORK.....	13
4. INNOVATIVE PRACTICE: PCR TOOLKIT 2015 .....	13
5. PUBLIC PROCUREMENT PROCEDURE FOR CITY COUNCILS .....	13
6. SUMMARY OF RULES FOR CONTRACTS – QUICK REFERENCE GUIDE INCLUDING APPROVAL LEVELS. ....	14
<b>ANNEX A.1.4 - INSTITUTIONAL SYSTEM AND LEGAL FRAMEWORK IN PUBLIC PROCUREMENT IN GREECE</b> .....	<b>ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.</b>
1. INSTITUTIONAL SYSTEM IN THE FIELD OF PUBLIC PROCUREMENT.....	16
2. STRATEGIC DOCUMENTS.....	16
3. PRIMARY LEGISLATION IN THE FIELD OF PUBLIC PROCUREMENT.....	16
4. GREEK LEGISLATIVE FRAMEWORK OF PUBLIC PROCUREMENT SYSTEM.....	17
4.1. <i>Traditional competition procedures for public procurement</i> .....	17
4.2 <i>Innovative public procurement contracts</i> .....	19
5. SUPPORT TOOLS .....	20
5.1. <i>Online Guidelines Development and Implementation</i> .....	20
<b>ANNEX A 1.5 - PUBLIC PROCUREMENT – STUDY ON ADMINISTRATIVE CAPACITY IN THE EU SPAIN COUNTRY PROFILE</b> .....	<b>21</b>
1. KEY FACTS AND FIGURES.....	21
2. DESCRIPTION OF FEATURES .....	21
<i>E-procurement</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Corruption</i> .....	25
<i>Europe 2020 Agenda</i> .....	26
<i>Irregularities and findings of national Audit Authorities</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Outlook</i> .....	27
<i>Analysis</i> .....	28

3. RECOMMENDATIONS .....	29
<b>ANNEX A.1.6 - INSTITUTIONAL SYSTEM AND LEGAL FRAMEWORK IN PUBLIC PROCUREMENT IN ITALY .....</b>	<b>32</b>
1. LEGISLATION IN THE FIELD OF PUBLIC PROCUREMENT.....	32
2. E-PROCUREMENT .....	34
<b>ANNEX A.1.7 - INSTITUTIONAL SYSTEM AND LEGAL FRAMEWORK IN PUBLIC PROCUREMENT IN PORTUGAL .....</b>	<b>35</b>
1. SUMMARY OF PUBLIC PROCUREMENT SYSTEM .....	35
2. LEGAL FEATURES OF PUBLIC PROCUREMENT SYSTEM.....	35
3. INSTITUTIONAL SYSTEM .....	36
4. THE BASE PORTAL .....	36
<b>BIBLIOGRAPHY .....</b>	<b>38</b>

## Dokumentenhistorie

Date	Author	Action	Status	Diss. Level
07.11.17	INTECO -Dan Caraman Isolda Constantin,	Erarbeitung der Anlage A1.1 and A1.2	V0.1 - Draft	RE
11.01.18	Coventry - Sana Iqbal	Erarbeitung der Anlage A1.3	V0.2 - Draft	RE
30.01.18	KALAMARIA - Ioannis Krinos	Erarbeitung der Anlage A1.4	V0.3 - Draft	RE
31.01.18	INNDEA - Angel Navarro	Erarbeitung der Anlage A1.5	V0.4 - Draft	RE
30.03.18	INTECO -Dan Caraman Cristiana Damboianu	Anpassungen Inhalt und Format der Anlage	V0.5 Draft	RE
22.05.18	INTECO - Dan Caraman Cristiana Damboianu, Stefan Roseanu	Version für die zu übersetzende Pilotanwendung und Einfügen des Disclaimers	V1.0 version for Pilot Application	PP
02.04.19	KALAMARIA - Ioannis Krinos	Update der Anlage A1.4	V1.1	RE
27.05.19	INTECO - Cristiana Damboianu	Update der Anlage A.1.2	V1.2	PP
10.09.18	INTECO - Dan Caraman Cristiana Damboianu	Aufteilung der Leitlinien und der Anhänge A1, A2, und A3 in getrennte Bände, ebenfalls für alle drei Leitlinien	V1.3	PP
16.07.19	ROMA – Marco Surace	Erarbeitung der Anlage A1.6	V1.4	PP
23.07.19	VTM - Ana Diaz	Erarbeitung der Anlage A1.7	V1.5	PP
27.11.19	INTECO - Cristiana Damboianu	Finale Version der Anlage A1 to the Guidelines	V2.0	PU

Verbreitungsebene:

PU - öffentlich

PP - Begrenzt auf andere Programmteilnehmer (einschließlich Kommissionsdienststellen)

RE - Begrenzt auf eine von der AG festgelegten Gruppe (einschließlich Kommissionsdienststellen)

CO - Vertraulich, nur für Mitglieder der AG (einschließlich Kommissionsdienststellen)

## **Anlage A1.1 – Rechtsrahmen im Bereich öffentliches Auftragswesen der EU**

Die einschlägigen Rechtsquellen entsprechen den in den Römischen Verträgen verankerten Grundsätzen und den Richtlinien zu deren Umsetzung.

### **1. Die Römischen Verträge**

Die Europäische Union basiert auf Rechtsstaatlichkeit. Das bedeutet, dass jede EU-Maßnahme auf Verträgen beruht, welche freiwillig und demokratisch von allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union befürwortet und anerkannt werden. Gemäß den Vereinbarungen können EU-Institutionen Rechtsvorschriften erlassen, die die Mitgliedsstaaten dann umsetzen.

Verpflichtungen gemäß den Römischen Verträgen:

Eine Reihe von Bestimmungen der Verträge betreffen das öffentliche Auftragswesen:

- a) Diskriminierungsverbot bezüglich Nationalität (erster Paragraph des Artikels 7);
- b) Verbot von Beschränkungen des Verkaufs von Produkten (Artikel 30), gilt auch für alle Maßnahmen, die eine gleichwertige Wirkung haben; ein Konzept, das vom Gerichtshof interpretiert wurde als anwendbar auf alle Maßnahmen, die direkt oder indirekt, tatsächlich oder potenziell den innergemeinschaftlichen Handel behindern (Dundalk und Du Pont de Nemours);
- c) Niederlassungsfreiheit von Staatsangehörigen eines Mitgliedsstaates im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedsstaates (Artikel 52 et seq.);
- d) Freiheit der Staatsangehörigen von Mitgliedsstaaten, Dienstleistungen in einem anderen Mitgliedsstaat anzubieten (Artikel 59 et seq.), wie in der Rechtssache ‚Re Data Processing‘ dargestellt wurde.

### **2. Richtlinien für die Vergabe öffentlicher Aufträge**

Um die allgemeinen Verpflichtungen durch die Römischen Verträge zu ergänzen, hat die Gemeinschaft ein vollständiges System von Richtlinien/Verordnungen erarbeitet. Diese sollen die Transparenz bei Ausschreibungen im gesamten Bereich der öffentlichen Auftragsvergabe gewährleisten.

Die EU Länder waren aufgefordert die folgenden Richtlinien bis zum 18. April 2016 in nationales Recht zu übertragen:

- Richtlinie 2014/24/EU zum öffentlichen Auftragswesen [1];
- Richtlinie 2014/25/EU über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postindustrie [2];
- Richtlinie 2014/23/EU über die Konzessionsvergabe [3]

Ein weiteres relevantes Dokument der Europäischen Kommission im Bereich öffentliches Auftragswesen ist: Durchführungsverordnung (EU) 2016/7 [4] vom 5 Januar 2016 zur Einführung des Standardformulars für die Einheitliche Europäische Eigenerklärung (EEE).

EEE ist eine Selbstauskunft zum finanziellen Status von Unternehmen, ihrer Leistungsfähigkeit und Eignung für ein öffentliches Auftragsverfahren. Es ist in allen EU-Sprachen verfügbar und wird als vorläufiger Nachweis der Erfüllung der Bedingungen

genutzt. Der Nachweis ist notwendig bei Verfahren des öffentlichen Auftragswesens innerhalb der EU. Ab Oktober 2018 wird die EEE ausschließlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt.

Richtlinie 2014/55/EU vom 16. April 2014 zur elektronische Rechnungsstellung bei öffentlichen Aufträgen [5]. Die Frist zur Umsetzung der Verordnung in den Mitgliedsstaaten ist auf den 27. November 2018 festgelegt worden.

## Anlage A1.2 - Institutionelles System und Rechtsrahmen im Bereich öffentliches Auftragswesen in Rumänien

### 1. Institutionelles System im Bereich öffentliches Auftragswesen

- Nationale Agentur für öffentliches Auftragswesen (ANAP); [www.anap.gov.ro](http://www.anap.gov.ro)
- Die Rolle der ANAP ist von entscheidender Bedeutung für die konzeptionelle Formulierung, Förderung und Umsetzung der Vergabepolitik. Sie betreibt ein System zur Verifizierung und Kontrolle der einheitlichen Anwendung von Rechts- und Verfahrensbestimmungen im Bereich des öffentlichen Auftragswesens und überwacht die effiziente Arbeitsweise des Beschaffungssystems.
- Die rumänische Digital Agenda Agency (AADR); [www.aadr.ro](http://www.aadr.ro) – verwaltet und betreibt das elektronische System für die öffentliche Auftragsvergabe (SEAP); <http://www.e-licitatie.ro>.
- Der Nationale Rat zur Bearbeitung von Beanstandungen (CNSC); [www.cnsc.ro](http://www.cnsc.ro) - Administrativ – gerichtliche Tätigkeit in Bezug auf das Remedy-System/ Rechtsbehelfssystem (Abstellen von Missständen)

### 2. Strategische Dokumente

**Nationale Strategie im Bereich öffentliches Auftragswesen;** <http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2015/12/Strategia-Nationala-Achizitii-Publice-final.pdf>

Genehmigt durch den Beschluss der rumänischen Regierung Nr. 901/ 2015, veröffentlicht im Amtsblatt Nr. 881 vom 25. November 2015.

### 3. Primärrecht im Bereich öffentliches Auftragswesen

- Gesetz Nr. 98/2016 zum öffentlichen Auftragswesen – veröffentlicht im Amtsblatt Nr. 390 vom 23. Mai 2016 [6]
- Gesetz Nr. 99/2016 zur sektoralen Auftragsvergabe – veröffentlicht im Amtsblatt Nr. 391 vom 23. Mai 2016 [7]
- Gesetz Nr. 100/2016 zu Konzessionsvorschriften für Bau- und Dienstleistungen – veröffentlicht im Amtsblatt Nr. 392 vom 23. Mai 2016 [8];
- Gesetz Nr.101/2016 zu Rechtsmitteln und Rechtsbehelfen bei der Vergabe von öffentlichen Beschaffungsverträgen, Versorgungsverträgen und Konzessionsverträgen sowie die Organisation und das Funktionieren des Nationalen Rates zur Bearbeitung von Beanstandungen – veröffentlicht im Amtsblatt Nr. 393 vom 23. Mai 2016 [9]

**Methodische Normen** für die Anwendung der Bestimmungen über die Vergabe von öffentlichen Aufträgen / Rahmenvereinbarungen nach dem Gesetz Nr. 98/2016 über das öffentliche Auftragswesen - Regierungsbeschluss Nr. 395/2016, veröffentlicht im Amtsblatt Nr. 423 vom 6. Juni 2016 [10].

### 4. Sekundärgesetzgebung

- **Dringlichkeitsverordnung Nr. 104/2017** zur Änderung und Ergänzung des Gesetzes Nr. 233/2016 über öffentlich-private Partnerschaften (Public-Private Partnerships) [11]
- **Dringlichkeitsverordnung Nr. 107/2017** für die Änderung und Ergänzung von Normativen, die Auswirkungen auf das öffentliche Auftragswesen haben. [12]

- **Verordnung Nr. 1068/1652/2018** vom 4 Oktober 2018 für die Genehmigung der Richtlinien für eine umweltfreundliche öffentliche Beschaffung einschließlich der Mindestanforderungen an den Umweltschutz für bestimmte Gruppen von Produkten und Dienstleistungen, die gemäß der Spezifikation zu erfüllen sind. [13]
- **Verordnung Nr. 1581/2018** über die Genehmigung von Standardformularen für Zwischenbewertungsprotokolle im Zusammenhang mit den Vergabeverfahren für öffentliche Aufträge/Rahmenvereinbarungen, sektorale Verträge/Rahmenvereinbarungen und Bau- und Dienstleistungskonzessionsverträge/Rahmenvereinbarungen. [14]
- **Dringlichkeitsverordnung Nr. 114/2018** vom 28 Dezember 2018 über die Einrichtung von Maßnahmen im Bereich der öffentlichen Investitionen und der steuerlich-budgetären Maßnahmen, die Änderung und Ergänzung von Normativen und die Vertagung von Fristen - Official Monitor 1116 vom 29 Dezember 2018. [15]
- **Verordnung Nr. 2717/318/2018** vom 27. Dezember 2018 bezüglich der Überprüfung der Aktualisierungsrate, die bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen verwendet werden soll. [16]
- **Anweisung Nr. 2/2018 vom 21 Dezember 2018** bezüglich der Preisanpassung bei öffentlichen / sektoralen Beschaffungsverträgen. [17]
- **Dringlichkeitsverordnung Nr. 19/2019** für die Änderung und Ergänzung von Rechtsvorschriften. [18]
- **Dringlichkeitsverordnung Nr. 16/2019** zur Änderung von Art. 5 § 2 der Dringlichkeitsverordnung Nr. 98/2017 bezüglich der Ex-ante-Kontrollfunktion bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen / Rahmenvereinbarungen, sektoralen Verträgen / Rahmenvereinbarungen usw. [19]
- **Anweisung Nr. 1017/2019** bezüglich der Genehmigung der Struktur, des Inhalts und der Art und Weise der Verwendung der Standard-Vergabedokumentation für die öffentliche / sektorale Beschaffung von Produkten [20]

Die neuen Aspekte bezüglich: **Regierungsbeschluss Nr. 419/2018**, der sich auf die methodischen Normen für die Anwendung der Dringlichkeitsverordnung Nr. 98/2017 [21] bezieht; **Dringlichkeitsverordnung der Regierung Nr. 45/2018** zur Änderung und Ergänzung von Rechtsakten mit Auswirkungen auf das öffentliche Auftragswesen [22]; **Dringlichkeitsverordnung der Regierung Nr. 46/2018** über die Einrichtung, Organisation und Arbeitsweise der Nationalen Zentralen Beschaffungsstelle. [23]

**Verordnung der Europäischen Kommission** vom 19 Dezember 2017 veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union Nr. L 337/2017 mit Auswirkungen auf den Bereich des öffentlichen Auftragswesens. [24] [25] [26]

## 5. Unterstützende Werkzeuge

### Entwicklung und Implementierung von Online-Richtlinien

**Richtlinien des öffentlichen Auftragswesens;** <https://achizitiipublice.gov.ro> - von ANAP verwaltete Online-Anwendung, die allen Beteiligten im Bereich des öffentlichen Auftragswesens in Rumänien Zugang zu aktualisierten Informationen und zu eingetretenen Gesetzesänderungen bietet.

Die Richtlinien enthalten interaktive Elemente mit Links zu relevanten Gesetzestexten und Formularvordrucken und bieten verschiedene Inhalte, die für die Durchführung öffentlicher Aufträge als notwendig erachtet werden.

**Leitlinien für die Überprüfung der öffentlichen und sektoralen Auftragsvergabe;**  
[http://www.curteadeconturi.ro/Regulamente/Ghid\\_control\\_achizitii\\_publice.pdf](http://www.curteadeconturi.ro/Regulamente/Ghid_control_achizitii_publice.pdf) [27]

## Anlage A1.3 - Institutionelles System und Rechtsrahmen im Bereich öffentliches Auftragswesen in Großbritannien

### 1. Institutionelles System im Bereich öffentliches Auftragswesen

Nach Inkrafttreten der EU-Auftragsvergaberichtlinie im Jahr 2014 hat die Regierung Großbritanniens der Richtlinie über öffentliche Aufträge priorisiert. Durch die Umsetzung der Vorschrift in den Bereichen, in denen die meisten Ausgaben und Aktivitäten für die Auftragsvergabe getätigt werden, soll eine Liberalisierung und Vereinfachung erfolgen. Die Veränderungen ermöglichen es den Käufern, Beschaffungen schneller, unbürokratischer und mit größerem Fokus auf die Ermittlung des richtigen Anbieters und des besten Angebots in Übereinstimmung mit fairen Handelspraktiken durchzuführen.

Die Inkraftsetzung der *Public Contracts Regulations (PCR) 2015* (Bestimmungen über das öffentliche Auftragswesen) erfolgte am 26. Februar 2015. Die Bestimmungen sind unter folgendem Link zu finden:

[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/560262/Guidance\\_on\\_Amendments\\_to\\_Contracts\\_-\\_Oct\\_16.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/560262/Guidance_on_Amendments_to_Contracts_-_Oct_16.pdf)

Der Crown Commercial Service (CCS) ist für den rechtlichen Rahmen des öffentlichen Beschaffungswesens verantwortlich und leitet die Entwicklung und Umsetzung von Beschaffungsrichtlinien für die Regierung. CCS hat ein Handbuch und richtlinienspezifische Leitlinien veröffentlicht, die den Beschaffern im öffentlichen Sektor helfen sollen, die neuen Vorschriften für öffentliche Aufträge zu verstehen.

Im Juli 2014 führte die Local Government Association (Kommunalverband) eine National Procurement Strategy (NPS, nationale Beschaffungsstrategie) für Kommunalverwaltungen ein. Im Vorfeld gab es eine Phase der Konsultation mit Firmenchefs/Vorstandsvorsitzenden, Abteilungsleitern für Beschaffung und der Zentralregierung. Die Strategie beschreibt die Beschaffungslandschaft im Jahr 2014, sowie die wichtigsten politikbezogenen Entwicklungen, welche den Kontext für die nationale und subregionale Beschaffung bilden. Die nationale Strategie für Großbritannien ist unter folgendem Link zu finden: <https://local.gov.uk/national-procurement-strategy>

Um die Durchführung einer effektiven Beschaffung im oben genannten politischen Kontext zu erleichtern, wurde das NPS 2014 in vier Hauptthemen unterteilt:

- Erzielen von Einsparungen,
- Unterstützung der lokalen Wirtschaft,
- Führungsqualität unter Beweis stellen,
- Modernisierung.

### 2. Primärrecht im Bereich öffentliches Auftragswesen

Der rechtliche Rahmen, innerhalb dessen Großbritannien Waren und Leistungen beschafft, verlangt, dass mit den Bestimmungen über das öffentliche Auftragswesen 2015 (PCR) die EU-Richtlinie (2014/24/EU) in britisches Recht umgesetzt wird. Sie sollen zudem darlegen, wie das öffentliche Auftragswesen in allen EU-Mitgliedsländern entsprechend gestaltet und umgesetzt wird. Weitere Beispiele für andere Gesetze im Bereich Beschaffung sind: Public Services (Social Value) Act 2012, Competition Act 1998, Localism Act 2011 Freedom of information Act 2000, and Equality Act 2010." (Quelle: Sub Regional Procurement Strategy 2015-2020 (Juli 2015)).

Deleted: ,

Deleted: -

### 3. Rahmenbedingungen der Beschaffungspolitik

**Preis-Leistungs-Verhältnis;** Als Käufer im öffentlichen Sektor ist das Preis-Leistungs-Verhältnis von grundlegender Bedeutung für die Beschaffungstätigkeit.

**Zentralisierte Beschaffung;** im Jahr 2010 ging die Zentralregierung zu einem System über, in dem Gemeinschaftsgüter und Dienstleistungen, einmal im Namen der gesamten Regierung und nicht länger von einzelnen Stellen erworben werden.

**Ausgabenkontrolle;** es wird verlangt, dass die Bestimmungen der Ausgabenkontrolle der Zentralregierung eingehalten werden, in Bezug auf:

- Werbung, Marketing und Kommunikation
- Kaufmännische Seite (strategisches Lieferantenmanagement, Geschäftsmodelle und Rechtsstreitigkeiten)
- Technik
- Digitale Dienstleistungserbringung
- Beratung
- Lernen im öffentlichen Dienst
- Grund/Grundbesitz/Liegenschaften (Gebäudemanagement)

Weitere Details unter: <https://www.gov.uk/guidance/public-sector-procurement-policy>

### 4. Innovative Verfahren: PCR-Instrumentarium 2015

Das Instrumentarium ist zusammengestellt worden, um die Umsetzung und Durchführung der **National Procurement Strategy (NPS, nationale Beschaffungsstrategie) für Kommunalverwaltungen** zu fördern. Dieses Toolkit ist eine Ressource für Beschaffungs- und Kommissionierungsexperten und sonstige Personen im Bereich Dienstleistungserbringung, Planung und Projektmanagement. Das Toolkit bietet praktische Informationen darüber, wie die neuen EU-Vorschriften genutzt werden können, um die Ziele des EU-Rates zu erreichen. Die PCR 2015 wurde nach der Reform der EU-Vorschriften im Jahr 2014 eingeführt. Die Reform wurde mit Blick auf eine Reihe von Zielen durchgeführt:

1. Vereinfachung und Flexibilisierung der Vorschriften für Bieter und öffentliche Auftraggeber
2. Ermöglichung der 'strategischen' Nutzung des öffentlichen Auftragswesens (Förderung sozialer und ökologischer Ziele, Unterstützung für KMU, Innovationsförderung)
3. Integration europäischen Fallrechts/Präzedenzrechts (Ausschluss von 'In-House'-Auftragsvergabe zwischen öffentlichen Einrichtungen, Rahmen für Vertragsänderungen)
4. Einführung strengerer Maßnahmen bei Interessenskonflikten, Betrug und Korruption

### 5. Verfahren bei der Beschaffung für Stadtverwaltungen

Der Local Government Act von 1972 fordert von der Verwaltung eine Geschäftsordnung die bei der Vertragsgestaltung zur Anwendung kommt. Diese Geschäftsordnung ist Teil der Verfassung des Verwaltungsrates und enthält Instruktionen für Beamte und Ratsmitglieder, wie im Namen des Verwaltungsrates Verträge abzuschließen sind.

Der Sinn und Zweck dieser Ordnung besteht darin, eindeutige Regeln für die Beschaffung von Bauarbeiten, Waren und Dienstleistungen festzuschreiben und ein System der Offenheit, Integrität und Verantwortlichkeit sicherzustellen, in dem die Seriosität, Rechtschaffenheit und

Transparenz des Beschaffungsprozesses der Verwaltung über jeden Vorwurf erhoben ist. Daher gelten diese Vertragsregeln für alle Verträge in den folgenden Bereichen:

- Warenversorgung für den Rat;
- Beschaffung von Dienstleistungen für den Rat; und
- Ausführung von Bauvorhaben für den Rat.

Ausgenommen sind die Kategorien, die in Regel 7.2 aufgelistet sind, denn für Subventionen/Zuwendungen und Grundstücksverträge gelten andere Regeln.

**Die Stadt Coventry** verfügt über eine eigene Beschaffungsstrategie, in der dargelegt wird, wie die Stadt bei der Beschaffung von Arbeiten, Waren und Dienstleistungen vorzugehen beabsichtigt. Die Einhaltung dieser Vertragsregeln und des Verhaltenskodex des Verwaltungsrats stellt sicher, dass die Verträge in Übereinstimmung mit der Beschaffungsstrategie, dem konformen Beschaffungsprozess und den zugehörigen Benutzungsleitfäden und Verfahren vergeben werden. (Rules for Contracts 2014)

Die Stadtverwaltung unterliegt auch den Öffentlichen Vertragsregelungen des Vereinigten Königreichs von 2006. Die Rechtsvorschriften reflektieren die EU-Verordnungen zum öffentlichen Auftragswesen und verlangen offene, faire und transparente Vertragsverfahren. Diese Vertragsregeln bilden die Grundlage für einen wahrheitsgetreuen und fairen Wettbewerb bei der Auftragsvergabe. Hierfür werden klare und überprüfbare Verfahren vorgesehen, welche bei korrekter Durchführung Vertrauen schaffen. Ferner verfügt die Stadt so über eine Auftragsvergaberegulierung, die vollständig rechenschaftspflichtig ist und mit den Rechtsvorschriften übereinstimmt.

## 6. Zusammenfassung der Vertragsregeln – Kurzanleitung mit Bewilligungsebenen/Freigabegrenzen.

Beschaffungsprozess	Über 1Million £ an Wert	Mehr als 50.000£ – und unter 1Million £	10.000 £ und unter 50.000 £	unter 10.000£
Anforderung	Vergabesenat	Ausschüsse	Vergabedienststelle/Beschaffungsdienstleister	N/A
Genehmigung	Durch Budgetierung und in Übereinstimmung mit Vertragsregeln, Vergabestelle genehmigt nach Beratung mit Kabinettsmitglied und dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses und des Beschaffungsausschusses. Wo der Jahreswert höher als 1 Mio. £ ist, muss Genehmigung des Kabinetts vorliegen	Genehmigung durch Ausschuss. Nach Abstimmung mit Kabinetts-Mitglied und Vorsitzenden des Prüfungsausschusses und des Beschaffungsausschusses.	Genehmigung durch Direktor oder beauftragte Behörde an Budgetverantwortlichen	Budgetverantwortlicher
Ausschreibung	Liefer-und Dienstleistungen - öffentliche Vertragsbestimmungen 2006 Bauarbeiten > 3,9Mio. £ öffentliche Vertragsbestimmungen 2006	wettbewerbliche Vergabeverfahren/ Min. 3 müssen ausgeschrieben werden.	Minimum von 3 schriftlichen konkurrierenden Angeboten; zusätzlich, wenn möglich, mind. 2 von	Nutzung des Firmenvertrags oder Nachweis eines optimalen

Beschaffungsprozess	Über 1Million £ an Wert	Mehr als 50.000£ – und unter 1Million £	10.000 £ und unter 50.000 £	unter 10.000£
			lokalen Bietern.	Kosten-Nutzen-Verhältnisse
Öffnung der Angebote	Elektronische oder rechtliche Dienstleistungen im Beisein der Vergabedienststelle.	Elektronische oder rechtliche Dienstleistungen im Beisein der Vergabedienststelle.	Nicht zutreffend - Angebote	Nicht zutreffend
Vertragsform	Standardformular oder individuell gestaltete Vertragsform. Verträge in Form einer notariellen Urkunde müssen vorbereitet und mit Siegel versehen sein, bei juristischen Dienstleistungen	Standardformular oder individuell gestaltete Vertragsform wie vom Rechtsdienstleister/Beschaffungsservice empfohlen	Offizielles Auftragsformular oder Standardvertragsformular	Offizielles Auftragsformular oder Ausschreibungskarte des Rates/der Verwaltung
Vertrag ist zu billigen / unterschreiben von...	Mit dem Siegel des Verwaltungsrats im Beisein des Prokuristen in der Direktion für Ressourcen.	Mit dem Siegel des Verwaltungsrats im Beisein des Prokuristen in der Direktion für Ressourcen	Stellvertretender Direktor für Beschaffung	Budgetverantwortlicher

Hinweis: Verträge sind zu unterzeichnen ehe Kosten anfallen.

## Anlage A.1.4 - Institutionelles System und Rechtsrahmen im Bereich öffentliches Auftragswesen in Griechenland

### 1. Institutionelles System im Bereich öffentliches Auftragswesen

- **Das Entwicklungsministerium und insbesondere die Generaldirektion Öffentliches Beschaffungswesen des Generalsekretariats für Handel (gge.gov.gr)** ist die verantwortliche juristische Person für das öffentliche Auftragswesen
- **Hellenic Single Public Procurement Authority – EAADHSY (griechische Behörde für öffentliches Auftragswesen)**. Aufgabe ist die Entwicklung und Förderung einer nationalen Strategie, Politik sowie Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Auftragswesens. Dabei sollen Transparenz, Effizienz, Kohärenz und Vereinheitlichung der Vergabeverfahren und des öffentlichen Auftragswesens nach nationalem und europäischem Recht gewährleistet werden. Gleichzeitig betrifft dies auch die ständige Verbesserung der Rahmenbedingungen des öffentlichen Auftragswesens sowie die Kontrolle der Einhaltung dieser Bedingungen durch öffentliche Behörden. ([www.eaadhsy.gr](http://www.eaadhsy.gr)).  
Sie wurde durch das Gesetz Nr. 4013 / 2011 eingerichtet und wird durch die Präsidialerlasse 122/2012, 123/2012 und 43/2013 geregelt.

### 2. Strategische Dokumente

**Nationale Strategie im Bereich öffentliches Auftragswesen:** genehmigt durch den griechischen Rat für Wirtschaftspolitik (Greek Economic Policy Council) Nr. 50A/20 -1 -2017 (<http://www.opengov.gr/aads/?p=5405>)

### 3. Primärrecht im Bereich öffentliches Auftragswesen

- Gesetz 4412/2016 Öffentliche Arbeiten, Beschaffung und Dienstleistungen (Anpassung an die Richtlinien 2014/24 / EU und 2014/25 / EU) - Amtsblatt A'147 / 8-8-2016
- Gesetz Nr. 4013/2011 "Aufbau einer unabhängigen Behörde für öffentliches Auftragswesen und eines zentralen elektronischen Registers für öffentliche Aufträge" (Gazette 204 / A / 15-9-2011)
- Gesetz Nr. 4155 / 2013 "Nationales System der elektronischen Beschaffung und andere Bestimmungen" (Gazette 120 / A / 29-5-2013)
- Ministerieller Beschluss 57654/17 (Regierungsblatt B / 1781 / 23-05-17) Ministerium für Wirtschaft und Entwicklung "Institutioneller Rahmen von KIMDIS".
- Gemeinsamer Ministerialbeschluss P1 / 2380 "Regelung der spezifischen operativen Fragen des zentralen elektronischen Vergaberegisters" (Amtsblatt der Regierung 3400 / B / 20-12-2012)
- Gesetz Nr. 3852/2010 "Neue Architektur der lokalen Verwaltung und der dezentralen Verwaltung - Kallikratis-Programm".
- Präsidialerlass "171/87 (Staatsanzeiger A'84) " Organe, die über Themen von Projekten, die von lokalen Behörden durchgeführt werden, und andere relevante Bestimmungen entscheiden oder beraten".
- Gesetz Nr. 3861/2010 Stärkung der Transparenz durch die obligatorische Veröffentlichung von Gesetzen und Regierungsakten, Verwaltungs- und Selbstverwaltungsorganen im Internet "Clarity Program" und anderen Bestimmungen (Regierungsblatt A'112 / 13. Juli 2010)

## 4. Griechischer Rechtsrahmen für das öffentliche Auftragswesen

### 4.1. Traditionelle Wettbewerbsverfahren für das öffentliche Auftragswesen

Der griechische Rechtsrahmen für das öffentliche Auftragswesen umfasst ein Hauptgesetz - 4412/2016. Das Gesetz 4412/2016 "Öffentliche Aufträge für Arbeiten, Lieferungen und Dienstleistungen " (Regierungsblatt A 147) ist eine Anpassung an die EU-Richtlinien 2014/24 (öffentliche Auftragsvergabe) und 2014/25 (Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste).

Das Gesetz gilt für alle, von den Auftraggebern vergebenen öffentlichen Aufträge (Artikel 2 Absatz 2). Es sei darauf hingewiesen, dass mit dieser Verordnung alle spezifischen Bestimmungen für die Vergabe und Ausführung öffentlicher Bauaufträge (Sonderverordnungen) von Organisationen und Unternehmen des öffentlichen Sektors (lokale Behörden usw.) aufgehoben werden. Daher werden alle öffentlichen Auftraggeber des Landes öffentliche Bauaufträge gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes ausschreiben, vergeben und ausführen, da jede andere entgegengesetzte allgemeine oder besondere Bestimmung aufgehoben wird (Artikel 377 Absatz 2).

#### Umsetzungsgrenzen - Ober- und Untergrenzen

Das Recht in all seinen Bestimmungen (Vergabekriterien, Rechtsschutz usw.) gilt für alle öffentlichen Aufträge, über und unter den Grenzen, die in den Richtlinien der Europäischen Union angegeben sind. Durch spezifische Bestimmungen (Artikel 116-118) werden jedoch Regelungen eingeführt, die sich auf Verträge unter den Grenzwerten beziehen. Es handelt sich um Bestimmungen über den kurzfristigen Wettbewerb (bis zu 60.000 €, Artikel 117) und die Direktvergabe (bis zu 20.000 €, Artikel 118).

Die finanziellen Untergrenzen, bezogen auf den geschätzten Auftragswert, ohne Mehrwertsteuer, werden für öffentliche Bauvorhaben, Dienstleistungen und Lieferungen festgelegt (Artikel 5 des Gesetzes 4412/2016) und gelten heute wie folgt:

- 5.548.000 € für öffentliche Bauaufträge
- 221.000 € für öffentliche Liefer- und Dienstleistungsaufträge, die von lokalen Behörden (Gemeinden) vergeben werden, und für Konstruktionswettbewerbe, die von diesen Behörden organisiert werden.

Darüber hinaus sind bei Verträgen unterhalb der Grenzen zwei Verfahren hervorzuheben: Das Direktvergabeverfahren bei Verträgen mit einem Wert von maximal 20.000 € (Artikel 118 des Gesetzes 4412 / 2016) und das Verfahren des kurzen Wettbewerbs bei Verträgen mit einem Wert von weniger als oder gleich 60.000 € (Artikel 117 des Gesetzes 4412/2016). Die Bestimmungen zu diesen Verfahren sehen im Wesentlichen unterschiedliche Vergabeverfahren und Veröffentlichungsfristen vor.

- Kurzer Wettbewerb (Artikel 117) für einen geschätzten Wert von 60.000 € (ohne Mehrwertsteuer) oder weniger. Eine vereinfachte Ausschreibung wird veröffentlicht und es können mindestens drei Kandidaten eingeladen werden. Die Einzelheiten des Verfahrens sind in den Vertragsunterlagen festgelegt. Optional kann das ESIDIS (National Electronic Procurement System) genutzt werden.

- Direktvergabe (Artikel 118) für Aufträge mit einem geschätzten Wert von 20.000 € oder weniger (ohne Mehrwertsteuer). Zuschlagskriterium ist die Fähigkeit, den Auftrag in Verbindung mit dem finanziellen Angebot des Bieters gut und rechtzeitig auszuführen. Nach der Entscheidung wird es im KIMDIS (Elektronisches Register des öffentlichen Auftragswesens) veröffentlicht. Es wird das zentrale elektronische Zeichnungssystem verwendet, eine Online-Anwendung, die im Generalsekretariat für Infrastruktur des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr entwickelt wurde, um elektronische Auslosungen im Rahmen der Direktvergabe von Bauaufträgen, Studien sowie technischen und anderen damit zusammenhängenden wissenschaftlichen Dienstleistungen durchzuführen, wie sie in Artikel 118 Absätze 5 und 6 des Gesetzes 4412/2016 vorgeschrieben ist.

Wenn das Budget für öffentliche Wartungsarbeiten unter 5.689 € liegt, dann bildet das Präsidialdekret **171/87** (Regierungsblatt A '84) den rechtlichen Rahmen.

**Definitionen** (Artikel 2):

Das Gesetz führt neue Konzepte ein und gibt Definitionen, die bei der Vergabe und Durchführung des Projekts praktische Anwendung finden. In Absatz 2 des Artikels 2 wird die Definition von öffentlichen Arbeiten festgelegt. In Artikel 2 Absatz 22 wird eine neue Bedeutung des Begriffs "Lebenszyklus" definiert. In Absatz 2.6 wird der Begriff "Performativität" eingeführt.

**Dokumente**

Es gibt auch eine Unterscheidung in Bezug auf die Grenzen im Europäischen Einheitlichen Vertragsdokument (ESCD), für Wettbewerbe mit Obergrenzen, und in dem von EAADHSY (Hellenic Single Public Procurement Authority) vorgeschlagenen Verfahren für Projekte unterhalb der Grenzen. EAADHSY hat das Standardisierte Einwilligungensformular in Anlehnung an die "Durchführungsverordnung (EU) 2016/7 vom 5.1.2016 zur Einführung des Standardformulars für die Einheitliche Europäische Eigenerklärung " sowie Anhang 2 der Verordnung umgesetzt.

Eine Neuerung, die durch das Gesetz in Artikel 79 eingeführt wurde, ist das Europäische Einheitliche Vertragsdokument, das eine aktuelle Einverständniserklärung gemäß Gesetz 1599/1986 darstellt, die von den Teilnehmern vorgelegt wird und als vorläufiger Nachweis gilt. Diese ersetzt die von Behörden oder Dritten ausgestellten Zertifikate.

Außerdem wird gesetzlich ein Online-Repository für Zertifikate (e - Certis) eingeführt, dass in Zukunft die Rolle einer paneuropäischen Datenbank mit Daten für alle an öffentlichen Ausschreibungen teilnehmenden Wirtschaftsteilnehmer übernehmen soll. Über diese Plattform erhalten die Auftraggeber zukünftig Zugang zu den entsprechenden Zertifikaten.

**Vergabekriterien für Aufträge**

Mit der Umsetzung der EU-Richtlinien ist das wichtigste Vergabekriterium für öffentliche Arbeiten das wirtschaftlich günstigste Angebot (Artikel 86 Absatz 1).

In Artikel 86 Absatz 2 wird auch das nach Ermessen des Auftraggebers "vorteilhafteste preisgebundene finanzielle Angebot" als Kriterium herangezogen (was unterm Strich dem Kriterium des niedrigsten Preises entspricht). Es liegt somit in der Entscheidung des Auftraggebers, das Zuschlagskriterium zu wählen. Der gleiche Absatz verweist auf das Kriterium des besten Preis-Leistungs-Verhältnisses, das auf der Grundlage von qualitativen / ökologischen und / oder sozialen Aspekten bewertet wird, die im gleichen Artikel behandelt werden. Für die Anwendung der Kriterien sieht das Gesetz in Absatz 11 eine Formel vor.

Das Gesetz führt auch ein neues Vergabekriterium für die Lebenszykluskostenrechnung ein (Artikel 87).

## 4.2 Innovative öffentliche Vergabeverträge

EAADHSY spezifiziert den aktuellen Rechtsrahmen, und leitet sowohl Auftraggeber wie auch Wirtschaftsteilnehmer durch allgemeine Anweisungen zur Auslegung und Anwendung der Gesetze an. Hierbei sind beispielsweise Vorlagen, Leitlinien, Ratschläge, technische Leitlinien, Begleitmaterial und häufig gestellten Fragen (FAQs) hilfreich. EAADHSY ist als unterstützendes Instrument zu verstehen, kann aber natürlich das Urteil der Auftraggeber in der Entscheidungsphase über die Gestaltung und Durchführung von öffentlichen Ausschreibungen nicht ersetzen. In der technischen Richtlinie Nr. 2 von EAADHSY werden die innovativen Vergabeverträge analysiert, insbesondere das Pre-Commercial Procurement (PCP) und die Beschaffung innovativer Lösungen.

### Vorteile von PCP-Prozessen (Pre-Commercial Procurement)

- Verbesserung der Qualität und / oder Effizienz öffentlicher Dienstleistungen durch die Möglichkeit für die öffentlichen Auftraggeber, Zugang zu innovativen Lösungen zu erhalten.
- Höhere Qualität und günstigere Produkte durch die Entwicklung des Wettbewerbs im Prozess PCP.
- Reduziertes Ausfallrisiko bei großen PPI (Public Procurement of Innovative Solutions) - Lieferungen. Durch PCP-Prozesse wird sichergestellt, dass die Auftraggeber vor dem PPI-Prozess die Marktchancen wahrgenommen haben, sodass sie genau wissen, was sie erwarten können. Auf diese Weise soll verhindert werden, dass finanzielle Aufwendungen und Ressourcen in minderwertige Lösungen bzw. Lösungen investiert werden, welche den Anforderungen nicht entsprechen.

### Vorteile durch PPI-Prozesse (Public Procurement of Innovative Solutions)

- Verbesserung der Qualität und der Effizienz öffentlicher Dienstleistungen
- Gründung / Weiterentwicklung innovativer Unternehmen.
- Ermunterung von Unternehmen, in Innovation zu investieren

### Vergleich von PCP/PPI-Prozessen mit traditionellen Verfahren der Vergabe öffentlicher Aufträge

Herkömmliche Beschaffungsverfahren basieren häufig auf kurzfristigen Schätzungen, gerade bei öffentlichen Aufträgen, die den Fokus auf niedrige Kosten und geringere Qualität legen oder nur auf die direkten und nicht auf die langfristigen Kosten-Nutzen-Auswirkungen abzielen. Der Mangel an Wissen über die technologischen Lösungen des Marktes führt oft zu einer unspezifischen Beschreibung der erforderlichen technischen Spezifikationen im Rahmen eines Calls, manchmal aber auch zu einer Überspezifizierung.

Das Ersetzen bestehender Lösungen durch innovative Lösungen erfordert in der Regel eine Anfangsinvestition, die es aber Wert ist, wenn die Lösung zur Verbesserung der vom Auftraggeber angebotenen Services beiträgt und diese entscheidend verbessert.

## Vergleich von PCP / PPI Prozessen in Bezug auf die Innovationspartnerschaft (Artikel 31 des Gesetzes 4412/2016)

Um zu entscheiden, ob das geeignete Verfahren PCP / PPI oder die Innovationspartnerschaft ist, muss sich die Verwaltung fragen, wann es ratsam ist, die Verfahren PCP-PPI als zwei getrennte, aber sich ergänzende Prozesse zu verwenden, und wann als ein langfristiger Prozess, der die Nachfrage nach innovativen F&E-Produkten/Dienstleistungen mit dem konsequenten Kauf der Produkte/Dienstleistungen in großen Mengen kombiniert, die sich aus der vorherigen Phase ergeben haben.

Es gibt keine gesetzliche Einschränkung für PCP-PPI-Verfahren. PCP wird in den meisten Fällen empfohlen, wenn der öffentliche Auftraggeber eine Lösung benötigt, die nicht einzigartig oder spezialisiert genug ist, um sie einem bestimmten Auftragnehmer zuweisen zu können, aber es ein breites Spektrum an potenziellen Auftragnehmern gibt. Typischerweise gibt es viele Unternehmen, die daran interessiert sind, Lösungen im Rahmen von PCP für große Märkte zu entwickeln. PPIs können auch in Fällen eingesetzt werden, in denen keine Forschung und Entwicklung erforderlich ist.

Der öffentliche Auftraggeber hält die Möglichkeit aufrecht, die technischen Spezifikationen zu ändern, und kann das am besten geeignete Verfahren für die PPI gemäß den Erfahrungen aus dem PCP-Verfahren wählen. Die Verpflichtung zur Entwicklung eines Endprodukts ist erst "nach" dem Nachweis erforderlich, dass die während des PCP-Prozesses entwickelten Lösungen tatsächlich besser sind als andere auf dem Markt. Der PCP-Prozess bietet die Möglichkeit, einen Vertrag mit geringem Wert zu unterzeichnen, der auf echte Innovation und Forschung und Entwicklung ausgerichtet ist.

## 5. Unterstützende Werkzeuge

### 5.1. Entwicklung und Anwendung von online Richtlinien

- Ein Portal für öffentliches Auftragswesen: <http://www.promitheus.gov.gr/>
- Das Elektronische Register des öffentlichen Auftragswesens (griechische Bezeichnung - KIMDIS) beinhaltet Elemente aller Teile des öffentlichen Auftragswesens über 1.000€ für Produkte, Dienstleistungen und öffentliche Bauvorhaben. Gleichzeitig handelt es sich um das offizielle nationale Informationssystem für direkte elektronische Bekanntmachungen von öffentlichen Ausschreibungen: Tenders Electronic Daily (T. E. D.).
- Bei dem Nationalen Elektronischen System des öffentlichen Auftragswesens (EISDIS) handelt es sich um den zentralen elektronischen Knotenpunkt für öffentliches Auftragswesen in Griechenland. Das Ziel besteht in der Modernisierung und Vereinfachung der Vergabeverfahren und der Unterstützung der Interessenvertreter.
- e-CERTIS (<http://ec.europa.eu/markt/ecertis/login.do>). sind ein im Jahr 2010 freigegebenes Instrument, das Details zu unterschiedlichen Arten von Zertifikaten und Beglaubigungen/Bestätigungen zur Verfügung stellt.

## Anlage A 1.5 - Öffentliches Auftragswesen - Studie zur administrativen Kapazität in Spanien

### 1. Die wichtigsten Zahlen und Fakten

Key Facts and Figures in Spain						
<b>Overview</b>	<b>Total procurement</b> 99,600,000,000€		<b>Procurement % GDP</b> 10%		<b>2013 GDP</b> 1,049,181,000,000€	<b>Contracting authorities</b> 8,339
<b>Procedures applied</b>	<b>Open</b> 82%	<b>Restricted</b> 2%	<b>Negotiated procedure</b> with call 4% no call 10%		<b>Competitive dialogue</b> 0%	<b>Direct award</b> 2% <b>Other</b> 0%
<b>Share of contract notices by buyer</b>	<b>National</b> 15%		<b>Regional/local</b> 40%		<b>Body governed by public law</b> 16%	<b>Other</b> 29%
<b>Contract type</b>	<b>Services</b> 55%		<b>Works</b> 4%		<b>Supplies</b> 41%	<b>Framework agreement</b> 8%
<b>Ex ante conditionality criteria as of 2014</b>	<b>EU rules</b> Fully met		<b>Transparency</b> Fully met		<b>Training</b> Fully met	<b>Admin. capacity</b> Fully met
<b>E-procurement adoption</b>	<b>E-notification</b> Mandatory		<b>E-access</b> Voluntary		<b>E-submission</b> Mandatory	<b>Uptake rate</b> N/A
<b>Perceived corruption</b>	<b>Corruption widespread in society</b>			<b>Corruption widespread in procurement</b>		
	<b>Businesses</b> 97%		<b>Individuals</b> 63%		<b>At national level</b> 83%	<b>At local/regional level</b> 90%
<b>TED indicators</b>	<b>Value of tenders</b> 13,350,010,157€		<b>Of total procurement</b> 13%		<b># contract notices</b> 8,706	<b># contract awards</b> 9,088
<b>Other indicators</b>	<b>Received single bid</b> 19%		<b># days for decision</b> 106.8		<b>Price only criteria</b> 24%	<b>MEAT criteria</b> 76%
	<b>Won by foreign firms</b> 1%		<b>Related to EU funds</b> 12%		<b>Joint purchase</b> 2%	<b>Central purchasing</b> Yes, DGRCP

For more detailed descriptions and links to sources for the above data, please see Section 4 of the report

### Zusammenfassung des öffentlichen Beschaffungssystems

Das System des öffentlichen Auftragswesens in Spanien setzt sich aus einem einheitlichen rechtlichen Rahmen und einer großen Vielfalt an Vertrags-, Management- und Aufsichtsinstitutionen zusammen. Dies ist begründet in dem dezentralistischen politischen System des Landes. Die Streuung der Behörden schafft die Möglichkeit des Experimentierens. Es gibt mehrere Plattformen für e-Auftragswesen und Beschaffungsstellen, die in den letzten Jahren auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene eingerichtet wurden, die schnell zu Redundanzen führen können. Das Fehlen von Übersichtlichkeit und Transparenz ist ein weiteres Hindernis für die Effektivität.

Spanien befindet sich seit Jahren in einer umfangreichen Reform seines Vergabesystems. Ziel ist es, Probleme und Herausforderungen anzugehen und die EU-Verordnungen von 2014 umzusetzen. Um die Kosten des gegenwärtig auseinanderlaufenden Systems zu reduzieren sowie eine Harmonisierung und Zentralisierung voranzutreiben, wurden umfangreiche Anstrengungen eingeleitet. Durch Reformen soll die Überwachung und Kontrolle beim öffentlichen Auftragswesen gestärkt, Transparenz gefördert sowie Regelwidrigkeiten, Betrug und Korruption reduziert werden.

### 2. Merkmale des Beschaffungssystems

#### Rechtliche Besonderheiten des öffentlichen Beschaffungssystems

Der spanische Rechtsrahmen für das öffentliche Auftragswesen besteht aus drei wichtigen Gesetzen:

1. Dem überarbeiteten Text des Gesetzes zu öffentlichen Aufträgen, genehmigt durch den Königlichen Erlass 03/2011 vom 14. November 2011,

2. Dem Gesetz zum öffentlichen Auftragswesen in den Bereichen Wasser, Energie, Verkehr und Post 31/2007 vom 30. Oktober 2007
3. Dem Gesetz zum öffentlichen Auftragswesen in den Bereichen Verteidigung und Sicherheit 24/2011 vom 1. August 2011

Diese drei Gesetze werden durch die Richtlinie 2004/18/EG des öffentlichen Sektors, die Versorgungsrichtlinie 2004/17/EG und die Verteidigungsrichtlinie 2009/81/EG ersetzt. Es besteht kein Unterschied zwischen den Auswahl- und Vergabeverfahren, welche für Ausschreibungen ober- und unterhalb der EU-Grenzwerte genutzt werden. Allerdings sind Fristen, die durch nationale Gesetzgebung gesetzt werden, bei Verträgen unterhalb der EU-Grenzwerte enger. [2]

Vereinfachte Verfahren sind verfügbar für zwei Vertragsarten:

- Zunächst können Verhandlungsverfahren für Verträge zwischen 18.000 € und 60.000 € für Liefer- und Dienstleistungen und zwischen 50.000 € und 200.000 € für öffentliche Bauvorhaben genutzt werden. Die Bekanntgabe der Ausschreibung muss vor der Eröffnung an mindestens drei Anbieter erfolgen.
- Die zweite Vertragsart betrifft sogenannte "geringfügige Verträge" mit einer Laufzeit von weniger als einem Jahr und einem Wert unterhalb von 18.000 € für Liefer- und Dienstleistungen und 50.000 € für öffentliche Bauvorhaben. Diese Verträge können direkt an jeden Anbieter ohne Veröffentlichung vergeben werden. Derart vereinfachten Verfahren werden häufig von einigen regionalen und lokalen Behörden genutzt. Im Jahr 2011 wurden in Andalusien 86% der öffentlichen Aufträge als geringfügige Verträge vergeben. [3]

Um technische und wirtschaftliche Anforderungen von Verfahren im öffentlichen Auftragswesen zu standardisieren, nutzt Spanien auch ein Klassifizierungssystem für Unternehmen. Im Rahmen des Systems und entsprechend ihrer Branche können Unternehmen für einen oder mehrere Bereiche der 22 Geschäftskategorien eine Zertifizierung beantragen. Für Großaufträge (> 200.000 € für Dienstleistungen, 500.000 € für öffentliche Bauvorhaben) können die Vergabebehörden die Teilnahmeberechtigung von Firmen eingrenzen auf solche, die über die relevante Klassifizierung verfügen und das auch bei offenen Verfahren. [4]

Über den staatlichen Konsultativen Vorstand zur administrativen Beschaffung, veröffentlicht das Ministerium für Finanzen und Öffentliche Verwaltung eine regelmäßig aktualisierte Liste der Unternehmen mit förmlichem Verbot, sich an öffentlichen Verfahren zu beteiligen. Unternehmen die hier benannt sind, sind im Rahmen früherer Verträge durch mangelnde Qualität oder Probleme bei der Dienstleistungserbringung aber auch durch Liquiditätsprobleme (technisch oder finanziell) aufgefallen. [5]

### Das institutionelle System

Das Ministerium für Finanzen und Öffentliche Verwaltungen ist durch zwei Hauptinstanzen für die nationale Beschaffungspolitik verantwortlich.

- Die erste Instanz ist die Generaldirektion für Staatliche Vermögenswerte, die für den allgemeinen Regulierungsrahmen im öffentlichen Auftragswesen, das Einrichten der nationalen Strategie zur e-Beschaffung und das Betreiben der nationalen Plattform für e-Beschaffung zuständig ist.
- Die zweite Instanz ist die Generaldirektion für Rationalisierung und Zentralisierung des Auftragswesens. Sie ist ausgerichtet auf die Harmonisierung und Zentralisierung des nationalen Auftragswesens, fungiert als zentrale Beschaffungsstelle für die staatliche Verwaltung und staatsnahe Entitäten/Stellen. Das Ministerium hat einen zentralen Beschaffungskatalog entwickelt, den *Conecta-Centralización*, der direkt mit der Plattform für e-Beschaffung verbunden ist. Der Katalog wird von regionalen und lokalen Behörden eingesetzt, denn diese verfügen meist über ein eigenes zentralisiertes Beschaffungssystem.

Der Staatliche Konsultative Vorstand zur Administrativen Beschaffung ist eine autonome Instanz innerhalb des Ministeriums für Finanzen und Öffentliche Verwaltung, welche Rechtsberatung erteilt und Orientierungshilfe bietet, um die administrativen, technischen und finanziellen Aspekte des öffentlichen Auftragswesens zu verbessern. Weiterhin haben 15-der 17 Regionen ihre eigenen konsultativen Vorstände, die Berichte und Empfehlungen erarbeiten, um das öffentliche Auftragswesen zu optimieren.

Zwei spezielle Register sind auf zentraler Ebene durch das Ministerium für Finanzen und Öffentliche Verwaltungen geschaffen worden. ROLECE ist das offizielle Register für Anbieter und Auftragnehmer in dem die typischerweise in Ausschreibungsverfahren benötigten Dokumente bereitgestellt werden. Auf diese Weise müssen Bieter nicht wiederholt Unterlagen für jedes neue Angebot vorlegen. Auf der anderen Seite schuf man das Öffentliche Vertragsregister (RCP) innerhalb des Staatlichen Konsultativen Vorstands zur Administrativen Beschaffung. Hier stehen allen öffentlichen Auftraggeber des Landes zentralisiert Informationen zur Vertragsvergabe zur Verfügung.

Die obersten Aufsichtsbehörden sind der Zentrale Rechnungshof und die Obersten Rechnungsprüfer (IGAE), welche gemeinsam mit den obersten regionalen Rechnungsprüfern in den 17 autonomen Regionen und zwei autonomen Städten agieren. Die Rechnungsprüfer auf staatlicher und regionaler Ebene sind interne Überwachungsinstanzen. Sie prüfen, dass die Institutionen die Prinzipien der Rechtsgültigkeit, Wirtschaftlichkeit, Effizienz und Leistungsfähigkeit einhalten.

Als unabhängige Stellen sind die Rechnungshöfe für die externe Aufsicht verantwortlich. Gemäß dem Gesetz 7/1988 vom 5. April 1988 unterliegen alle öffentlichen Beschaffungsaufträge der Prüfung und Kontrolle des Nationalen Gerichts. Weiterhin wird die spezifische Überwachung und Kontrolle von ESI-Fonds-bezogener Beschaffung auf regionaler Ebene durch die lokalen Rechnungsprüfer in Abstimmung mit zwischengeschalteten, für die Projektentwicklung zuständigen Stellen ausgeführt. Auf zentraler Ebene werden nur Qualitätskontrollen bei den regionalen Aufsichtsverfahren durchgeführt.

Das Zentrale Verwaltungsberufungsgericht (TACRC) hat sich auf das öffentliche Auftragswesen spezialisiert. Das TACRC wurde 2010 geschaffen, um die Aufsicht und Kontrolle der Vergabebehörden auf allen Ebenen zu verbessern.

Im Jahr 2014 wurden 1.117 Einsprüche/Beschwerden vor das TACRC gebracht. Im Durchschnitt sind das 93 Einsprüche/Beschwerden pro Monat. In einem durchschnittlichen Zeitrahmen von 26 Tagen wurden die entsprechenden Entscheidungen getroffen.<sup>6</sup> Die Mehrheit der gegen Vergabebehörden verhängten Sanktionen beinhalten die Außerkraftsetzung von Verträgen. Insofern das Vergabeverfahren wegen Arglist oder Fahrlässigkeit angefochten wird, kann das TACRC Geldstrafen verhängen. Weiterhin haben sieben autonome Gemeinden ihre eigenen territorialen Verwaltungsgerichte geschaffen, die unabhängig auf regionaler Ebene agieren und Bestimmungen unterschiedlich auslegen könnten.

Das Wirtschaftsministerium finanziert auch eine nationale Beobachtungsstelle für Öffentliches Auftragswesen (ObCP) an der Universität von Zaragoza, um eine unabhängige Forschung zu fördern und Analysen zu ermöglichen. Gleichzeitig sollen Informationen zur Entwicklung des nationalen und europäischen Vergaberechts und der entsprechenden Praktiken verbreitet werden.

### **Kernfragen, die Auswirkungen auf die Verwaltungskapazität haben**

**Personal:** Das öffentliche Auftragswesen in Spanien läuft über mehr als 8.000 Vergabebehörden auf nationaler, regionaler, überörtlicher und sowie lokaler Ebene und schließt die Zentralverwaltung und ihre Behörden, von der öffentlichen Hand bezuschusste Einrichtungen, Universitäten und Gesundheitsdienstleistungen ein. [7] Trotz dieser komplexen administrativen und territorialen Struktur ist die Verwaltungskapazität der Behörden im Allgemeinen angemessen, im Besonderen angemessen beim Verwalten der EU-Gelder. [8]

**Strukturen:** Das Nationale Institut für Öffentliche Verwaltung (INAP) ist die führende Ausbildungsstätte der Regierung für den öffentlichen Dienst in Spanien. Zusätzlich hat jede autonome Region eine eigene Ausbildungsstätte für ihre öffentlichen Angestellten geschaffen. Hier laufen viele Aktivitäten, welche die z.B. die Personalbeschaffung, Einstellung, Fortbildung und fachliche Verbesserung der öffentlichen Angestellten betreffen. Auf lokaler Ebene profitieren Praktiker und Experten des öffentlichen Auftragswesens weniger von Fortbildung und Unterstützung.

**Fortbildung:** Im Hinblick auf den Qualifizierungsprozess werden vom INAP und den regionalen Ausbildungsstätten für Fachkräfte und Sachbearbeiter des öffentlichen Auftragswesens zahlreiche Trainingsseminare und E-Learning-Kurse organisiert. Die Schulungen vermitteln den Teilnehmern in der Regel praktische Instrumente und Hilfsmittel, die sich entweder auf die allgemeine Umsetzung der Rechtsvorschriften oder auf spezifische Themen wie Transparenz, Wettbewerb oder grünes, soziales und innovatives Auftragswesen konzentrieren.

**Systeme/Tools:** Das INAP und die regionalen Ausbildungsstätten bereiten Leitlinien für die Umsetzung vor und bieten E-Learning-Kurse zum öffentlichen Auftragswesen an. Viele öffentlich finanzierte nationale Agenturen/Einrichtungen haben ihre eigenen Umsetzungsregeln und Anleitungen entwickelt, um ihre Mitarbeiter, die für das öffentliche Auftragswesen zuständig sind, zu unterstützen. Allerdings sind bisher noch keine standardisierten Ausschreibungsformulare oder Dokumente entwickelt worden, um die Vergabebehörden und insbesondere die Sachbearbeiter, die auf lokaler Ebene und zudem meist nicht ausschließlich im Bereich Beschaffung tätig sind, zu unterstützen.

## Elektronisches Auftragswesen

Die Nutzung des elektronischen Auftragswesens ist in Spanien sehr begrenzt [9]. Der einzige Bereich, in dem die Nutzung weiter fortgeschritten ist, ist die elektronische Veröffentlichung von Ausschreibungen durch individuelle Ausschreibungsprofile für jede Verwaltung, die im Rahmen der Reformen von 2011 für alle öffentlichen Auftraggeber verbindlich vorgeschrieben wurde. Die elektronische Abgabe von Angeboten ist nicht obligatorisch und wird daher in der Regel nicht vom öffentlichen Auftraggeber angeboten. Nur 9 % der Unternehmen haben im Jahr 2011 elektronische Ausschreibungen eingereicht. Der EU-Durchschnitt liegt bei 13 %. Qualifizierte nationale digitale Signaturen (DNI-e) werden derzeit spanischen Unternehmen zur Verwendung bei der elektronischen Einreichung zugewiesen, stehen aber ausländischen Anbietern nicht zur Verfügung.

Die staatliche Plattform für öffentliches Auftragswesen (PLACE) betreibt ein zentrales Register für Vergabebehörden, um Ausschreibungen anzukündigen, die im Land gestartet wurden. Automatisch werden die Informationen dann zum State Official Journal (BOE, Amtsblatt) und OJEU gesendet. Die Nutzung der Plattform ist jedoch begrenzt, weil einige staatliche Stellen und regionale Behörden oft über private IT-Provider eigene Plattform für das öffentliche Auftragswesen betreiben [10]. Momentan arbeiten Behörden in Aragon, Cantabria und Madrid mit dem Finanzministerium zusammen, um ihre Plattformen in das zentrale Portal zu integrieren und um Mitteilungen und Bieterregister zu teilen. Das Ministerium für Finanzen und öffentliche Verwaltung bereitet gegenwärtig weitere Aktivitäten zum elektronischen Auftragswesen vor. Hierdurch soll die Veröffentlichung von Ausschreibungen auf einer einzigen öffentlichen Vergabepattform für den öffentlichen Sektor konzentriert werden [11].

Da die Vergabebehörden nicht verpflichtet sind, elektronische Daten aus dem öffentlichen Auftragswesen zu melden, ist die Überwachung zwangsläufig begrenzt. Das Berichtswesen des Ministeriums für Finanzen und öffentliche Verwaltung beschränkt sich auf Daten zu den Aktivitäten auf der nationalen Plattform für elektronisches Auftragswesen.

## Korruption

Die öffentliche Wahrnehmung der Korruption in Spanien ist sehr hoch. Einer spanischen Umfrage zu Folge, werden die Spanier durch Korruption in ihrem täglichen Leben stärker beeinflusst als in jedem anderen Land der EU [12], und fast einstimmig unterstützten sie die Ansicht, dass Korruption weit verbreitet ist und das zweitgrößte Problem neben der Arbeitslosigkeit im Land darstellt [13]. In den letzten Jahren ist diese Sichtweise durch eine Reihe von hochrangigen Korruptionsfällen beeinflusst worden, die sehr viel öffentliche Aufmerksamkeit auf sich gezogen haben. Mehr als eintausend hochrangige Offizielle Spaniens sind in den letzten Jahren bezüglich des Korruptionsverdacht überprüft worden [14]. Die Zahl der Überprüfungen hat sich seit den 1990er Jahren beachtlich erhöht. Dank der Schaffung einer Sonderstaatsanwaltschaft zum Kampf gegen Korruption und organisiertes Verbrechen (FECCO). Die Behörde ist autonom und ihre Kapazitäten sind über die Jahre verstärkt worden.

Nach Aussagen der Nationalen Beobachtungsstelle für öffentliches Auftragswesen besteht eine sehr enge Verbindung zwischen Korruption und öffentlichem Auftragswesen in Spanien. Viele prominente Korruptionsfälle sind in irgendeiner Form mit dem öffentlichen Auftragswesen verbunden. Korruptionsfälle auf regionaler und lokaler Ebene treten besonders häufig bei Bauvorhaben und der Müllabfuhr auf. Angebliche Verletzungen und Verstöße sind insbesondere in letzter Zeit angestiegen und betreffen vor allem

Unregelmäßigkeiten bei der Anwendung von Vergaberegeln, wie das Splitten von Verträgen und die ungerechtfertigte Inanspruchnahme dringender beschleunigter Verfahren, was natürlich auf Schwächen im Kontrollsystem des öffentlichen Auftragswesens hinweist [15]. Ende 2013 erkannte die Regierung Korruption als vorrangige Angelegenheit an und beschloss einen Plan zur demokratischen Erneuerung [16]. Dieser Plan umfasst 40 Maßnahmen, um die Korruption zu bekämpfen und die Transparenz der Arbeit der öffentlichen Verwaltungen zu optimieren.

Zu den positiveren Entwicklungen bei der Korruptionsbekämpfung gehört die Verstärkung der strafrechtlichen Sanktionen für Amtsträger und die Einführung des Gesetzes 19/2013 über Transparenz, Zugang zu Informationen und verantwortungsvolle Staatsführung. Insbesondere hat dieses Gesetz zur Schaffung eines Transparenzportals geführt, das unter anderem die Liste aller von der Staatsverwaltung vergebenen Aufträge mit den entsprechenden Beträgen und Namen der Auftragnehmer veröffentlicht. Es wurden auch regionale Portale entwickelt, die dieselben Informationen bereitstellen.

Außerdem sind Initiativen zur Modernisierung der öffentlichen Verwaltung z.B. durch das Gesetz 27/2013 zur Rationalisierung und Nachhaltigkeit lokaler Verwaltungen auf den Weg gebracht worden. Dieses Gesetz bezweckt die Verbesserung der Kontrolle und Koordinierung zwischen den nationalen, regionalen und lokalen Verwaltungen.

## Europa 2020 Agenda

Umwelt-, Innovations- und Sozialaspekte werden bei der Bewertung von Angeboten in Spanien nicht systematisch berücksichtigt, obwohl sie von Fall zu Fall oder als "tie-breaker"-Kriterium zwischen gleichwertigen Angeboten betrachtet werden können. [17]

Der 2008 verabschiedete Plan zum grünen öffentlichen Auftragswesen [18] fixierte nationale Ziele, um die Nutzung des GPP (Green Public Procurement/Umweltfreundliches öffentliches Auftragswesen) auf bis zu 25% der Gesamtverfahren und auf 100% bei öffentlichen Aufträgen für spezifische Produkte und Dienstleistungen zu erhöhen. In diesem Kontext erstellt das Umweltministerium regelmäßig Tools und Richtlinien zur Integration ökologischer Kriterien in den Ausschreibungsprozess, veröffentlicht bewährte Praktiken und Informationen zu verschiedenen Vertragsarten, organisiert Informationsveranstaltungen für Fachkräfte des öffentlichen Auftragswesens und überwacht jährlich die GPP-Nutzung durch zentrale Instanzen. Im Jahr 2011 wurde GPP vornehmlich in den Bereichen Abfallsammlung und -behandlung, öffentliche Bauvorhaben, Energieeffizienz in öffentlichen Gebäuden, IT-Versorgung und Reinigungsdienstleistungen genutzt. [19] Die meisten Regionen haben ihre eigenen GPP-Strategien und Aktionspläne entwickelt, welche auch wichtige Aspekte des Monitorings beinhalten. Die Regierung des Baskenlandes hat z.B. eine Kommission zur Integration von ökologischen Kriterien in das öffentliche Auftragswesen gegründet, die jährlich ihre Daten veröffentlicht. [20]

Die Vergabereform von 2011 umfasste Empfehlungen zur Integration von Forschung und Entwicklung sowie Innovationskriterien im öffentlichen Auftragswesen. In der Folge sind mehrere Richtlinien und Kataloge bewährter Praktiken veröffentlicht worden, um die Integration dieser Kriterien zu fördern. So wurde ein Leitfaden zur innovativen öffentlichen Beschaffung durch das Wirtschaftsministerium im Jahr 2011 als Teil der staatlichen Innovationsstrategie (E2i) erarbeitet. In jüngster Zeit bot das 2014-2020 ERDF Operative Programm zu intelligentem Wachstum eine spezifische Unterstützung in Form von Zuschüssen und Darlehen für staatliche Stellen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene

an, um die Anwendung des öffentlichen Auftragswesens als Triebkraft für Innovationen zu nutzen.

Das Vergaberecht enthält eine Reihe von Empfehlungen für die Einbeziehung sozialer Belange in verschiedene Phasen der Vergabeverfahren, einschließlich der Bewertung der technischen Leistungsfähigkeit, der Ausschlusskriterien, der Auswahlkriterien und der Bedingungen für die Durchführung des Auftrags. Es wurden praktische Instrumente und Leitlinien für soziale Ziele wie Chancengleichheit von Männern und Frauen, lebenslanges Lernen, Eingliederung von Menschen mit Behinderungen und von Ausgrenzung bedrohten Menschen in die Arbeitswelt sowie Förderung des fairen Handels entwickelt; darüber hinaus erlaubt das Gesetz den Auftraggebern, die Vergabe bestimmter Aufträge gegebenenfalls auf Sozialunternehmen oder Beschäftigungsverhältnisse zu beschränken.

### **Regelwidrigkeiten und Erkenntnisse der nationalen Prüfbehörden**

Der Nationale Rechnungshof veröffentlicht jährlich seine Erkenntnisse und Empfehlungen zur Nutzung des öffentlichen Auftragswesens durch die Vergabebehörden auf staatlicher Ebene. Regelwidrigkeiten hinsichtlich des Vergaberechts entstehen vor allem durch Nachlässigkeiten und Ungenauigkeiten in der Vorbereitungs- und der Vergabephase von öffentlichen Aufträgen, was zu zusätzlichen Verzögerungen und unerwarteten Kosten führt. Ebenso genannt werden muss, dass ein Mangel an Kontrolle und Überwachung bei der Vertragsumsetzung existiert.

Der Nationale Rechnungshof bewertet auch regelmäßig die Hauptrisikofelder im öffentlichen Auftragswesen auf regionaler und lokaler Ebene. Im Jahr 2012 hob der Rechnungshof folgende häufigste Regelwidrigkeiten hervor:

- das Aufspalten großer Verträge auf kleinere Anbieter, um Anforderungen des öffentlichen Vergaberechts zu umgehen;
- der Einsatz von maßgeschneiderten Kriterien zum Vorteil genau eines speziellen Anbieters;
- der Mangel an Auswahlkriterien und der Transparenz von Vergabeentscheidungen;
- der Mangel an Sanktionen bei hochpreisigen Angeboten [21].

Die beim TACRC während der letzten Jahre eingelegten Rechtsmittel zeigen, dass die Bereiche, die im Zusammenhang mit dem Vergaberecht am meisten betroffen waren, die Infrastruktur, die Sicherheit und soziale Dienstleistungen sind. Im Jahr 2014 bezogen sich 50% der Beschwerden und Widersprüche auf die Vertragsvergabe. Weitere Hauptprobleme betrafen Ausschreibungsbedingungen (23%) und der Ausschluss von Bietern (21%).

### **Ausblick**

Die weiteren Reformen der öffentlichen Verwaltung, des Vergaberechtssystems und der Antikorruptionsaktivitäten werden die Effizienz und Transparenz beim Management öffentlicher Aufträge erhöhen. Vor allem sind gegenwärtig verschiedene Maßnahmen für eine weitere Zentralisierung der Prozesse geplant, die den Einsatz einer zentralen Beschaffungsstelle für die nationale Verwaltung und regionale/lokale Behörden betreffen; ein zentrales Register für Bieter und eine gemeinsame Plattform für die elektronische Beschaffung für den öffentlichen Sektor zur Einholung von Informationen von nationalen und regionalen Vergabebehörden.

Das elektronische Auftragswesen wurde kürzlich durch die verbindlich vorgeschriebene elektronische Fakturierung für alle Vergabebehörden im Januar 2015 gestärkt. Ein weiterer

Aspekt dahingehend ist die Weiterentwicklung der elektronischen Einreichung von Angeboten [22].

Eine weitere Integration der verschiedenen Regierungsebenen ist ebenfalls geplant, z.B. durch Vereinbarungen zwischen nationalen und regionalen Vergabebehörden, Verwaltungsgerichten für Vertragsbeschwerden und zwischen nationalen und regionalen Ausbildungsstätten für öffentliche Bedienstete, um die Zusammenarbeit zu stärken und die Kompetenzverteilung zu klären.

## Auswertung

### Stärken

Spanien hat in den letzten Jahren beträchtliche Anstrengungen unternommen, um sein Beschaffungssystem zu erneuern. Hierfür wurde eine Reihe neuer Programme, Instrumente und Initiativen eingeführt. Spürbare Verbesserungen sind dank der Schaffung einer spezifischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (contractual appeal) und der entsprechenden Leistungsfähigkeit von Behörden, besonders das Management von EU-Geldern betreffend, erzielt worden. Die Häufung jüngster Korruptionsskandale hat geholfen, ambitionierte Antikorruptions- und Transparenzreformen an die Spitze der politischen Agenda zu setzen. Nun ist eine reale Möglichkeit für eine positive Wende geschaffen.

Weiterhin haben die wirtschaftliche Krise und die Erhöhung des Drucks auf die öffentlichen Finanzen zur Einführung einer Strukturreform der öffentlichen Verwaltung geführt. Die Ziele hierbei sind die Verringerung der Ineffizienz sowie die Stärkung von Vereinfachung, Transparenz und Harmonisierung der öffentlichen Vergabeverfahren auf den verschiedenen Regierungsebenen.

### Schwächen

Die große Zahl und Verschiedenartigkeit der Vergabebehörden in Spanien hat zu einer Vervielfachung der Durchführungsbestimmungen und Verfahren im öffentlichen Auftragswesen auf Kosten von Eindeutigkeit und Transparenz für Beschaffer und Bieter geführt [23]. Die dezentralisierte territoriale und institutionelle Struktur des Landes rechtfertigt nicht unbedingt eine Vervielfältigung der Beschaffungsbehörden auf nationaler und regionaler Ebene, was auch Aufsichtsbehörden, beratende Gremien, Verwaltungsgerichte und Fortbildungseinrichtungen für öffentliche Angestellte betrifft. Wie von der Kommission für die Reform der öffentlichen Verwaltungen (CORA) [11], festgestellt wurde, müssen Zuständigkeiten und Verfahren korrigiert werden. Ziel ist es, eine Überlappung und Ungereimtheiten bei der Umsetzung von Regeln innerhalb des Landes sowie unnötige Verzögerungen und Kosten zu reduzieren.

Die Reformen sind auf den Weg gebracht und wirken positiv, es muss aber trotzdem noch mehr unternommen werden. Die Wahrnehmung der Korruption und das Misstrauen in die Regierung bleiben bestehen. Sie sind auch weiterhin Hindernisse für die Teilnahme an öffentlichen Aufträgen von Seiten sowohl lokaler als auch internationaler Anbieter. Obwohl Spaniens überdurchschnittlicher Einsatz von offenen Verfahren durchaus Vorteile für die Transparenz hat und trotz der Entwicklung von Transparenzportalen, die Statistiken und Informationen zu vergebenen Verträgen veröffentlichen, gibt es immer noch Raum für Verbesserungen. Dies betrifft insbesondere den Zugang, die Interoperabilität und Nutzerfreundlichkeit von Informationen zu öffentlichen Ausschreibungen und die Transparenz der Auswahlkriterien.

Die Aufsichtsmechanismen für das öffentliche Auftragswesen müssen ebenfalls verstärkt werden, insbesondere durch verstärkte Kontrollen der Auftragsausführung vor Ort. Außerdem haben die gegenwärtigen Sanktionen, die sowohl gegenüber Vergabebehörden als auch Wirtschaftsteilnehmern verhängt wurden, keine hinreichend abschreckende Wirkung gezeigt [15].

Ferner ist das elektronische Auftragswesen nach wie vor weitgehend auf die elektronische Veröffentlichung von Ausschreibungen und die elektronische Rechnungslegung begrenzt.

### 3. Empfehlungen

- **Koordination zwischen Regionen und der Zentralverwaltung:**

Spaniens dezentralisierte administrative und territoriale Struktur bietet Regionen ein hohes Maß an Autonomie. Dies führt zu Redundanzen und Überschneidungen zwischen den, mit dem öffentlichen Auftragswesen befassten Stellen. Eine stärkere Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen diesen Stellen könnte die Unsicherheit für die Akteure verringern und die Effizienz verbessern. Eine verstärkte Koordinierung zwischen den zuständigen Gerichten für Vertragsbeschwerden, könnte dazu beitragen die Auslegung des Vergaberechts zwischen den Regionen besser zu harmonisieren.

  - Verstärkte Koordinierung zwischen den Beratungsgremien für das öffentliche Auftragswesen und Prüfung von Fusionen. Diese innovativen und vielversprechenden Einrichtungen sind meist lokal und unabhängig tätig, was zu Überschneidungen und möglichen Inkonsistenzen zwischen den Regionen führt und für Verwirrung bei Wirtschaftsakteuren und öffentlichen Auftraggebern sorgt.
  - Verstärkte Koordinierung zwischen den Aufsichtsbehörden für das öffentliche Auftragswesen auf regionaler und nationaler Ebene wie IGAE und den regionalen Rechnungsprüfern, um eine einheitliche Anwendung des gemeinsamen Rechtsrahmens für das öffentliche Auftragswesen im ganzen Land zu gewährleisten.
  
- **Kontrolle und Aufsicht:** Die Aufsicht im öffentlichen Auftragswesen zeigt einige Defizite bei den Bestrebungen zur Verringerung von Betrug und wiederholten Unregelmäßigkeiten.
  - Stärkere Anwendung von Sanktionen bei Verstößen und Verletzungen von Vergaberegeln, um eine abschreckender Wirkung zu erzielen.
  - Verbesserung der Überwachung und Kontrolle bei der Vertragsausführung durch Besuche vor Ort, um Kostenüberschreitungen und Zeitverlust zu reduzieren.
  - Forderung der Veröffentlichung einer Jahresplanung im Bereich Beschaffung durch die Vergabebehörden, um Transparenz, leichtere Überwachung und Kontrolle durch regionale und nationale Rechnungsprüfer (IGAE) und Bürger zu verbessern.
  - Um eine einheitlichere Interpretation der Regeln zu fördern sollten die Mitarbeiter der Nationale ESI Fonds Mitarbeiter anschaulichere und stärker zentralisierte Richtlinien, Anweisungen und Anleitungsmaterialien für zwischengeschaltete Stellen und regionale Rechnungsprüfer herausgeben. Die Koordination zwischen den Mitarbeitern könnte in einer sogar stärkeren Vereinfachung resultieren.
  
- **Elektronisches Auftragswesen:** Die Nutzung der elektronischen Beschaffung ist nach wie vor recht begrenzt, was zum Teil auf die große Anzahl unterschiedlicher Tools und Plattformen zurückzuführen ist. Dies macht die Nutzung der elektronischen Beschaffung für die Wirtschaftsteilnehmer übermäßig komplex und zeitaufwändig.

- Erhöhung der Interoperabilität zwischen lokalen und regionalen Plattformen des elektronischen Auftragswesens und der zentralen Plattform ACE. Die Koordination zwischen den regionalen Plattformen in Aragon, Cantabria und Madrid mit der Plattform PLACE könnte als Modell dienen. Das Zusammenführen von E-Benachrichtigungsdiensten sollte Priorität haben.
  - Verbesserung der Interoperabilität zwischen den verschiedenen Registern für Bieter auf nationaler und regionaler Ebene.
  - Eine Pro-E-Auftragswesen-Kultur sollte bei den Vergabebehörden durch eine Sensibilisierungskampagne und verbesserte Tools für das E-Auftragswesen vorangetrieben werden
- **Örtliche Schulung und Unterstützung:** Es gibt weitgehende Schulungsmöglichkeiten auf nationaler und regionaler Ebene, dem gegenüber sind lokale Fachleute in Sachen Schulung und Unterstützung unterversorgt.
    - Schulungen sollten für nationale und regionale Verwaltungen organisiert werden und zugleich zugänglich sein für Fachleute des öffentlichen Auftragswesens auf lokaler Ebene.
    - Entwicklung standardisierter Ausschreibungsformulare und Dokumente auf nationaler Ebene, um die Vergabebehörden zu unterstützen.
    - Schaffung eines "One-Stop-Shop"-Portals für Informationen zum öffentlichen Auftragswesen, um Vergabebehörden den Zugang zu offiziellen Richtlinien und Tools zu erleichtern.

## Referenzen:

- 1 State Official Gazette (2011), *Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público* (Law on Public Sector Contracts), available at: <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-17887>
- 2 Public Procurement Network (2010), Authority for the Supervision of Public Contracts, The comparative survey on the national public procurement systems across the PPN.
- 3 Court of Audit of Andalusia (2011), *Informes de Fiscalización de la Cuenta General, Contratación Pública y Fondos de Compensación Interterritorial ejercicios 2005 y 2011* (Audit report on public procurement and the Territorial Compensation Funds - years 2005 and 2011).
- 4 State Consultative Board on Administrative Procurement, *Clasificación de empresas* (Company classification), available at: <http://www.minhap.gob.es/es-ES/Servicios/Contratacion/Junta%20Consultiva%20de%20Contratacion%20Administrativa/Paginas/ClasificacionDeEmpresas.aspx>
- 5 State Consultative Board on Administrative Procurement, *Lista de empresas en situación de prohibición para contratar* (Companies forbidden from entering into contractual agreements or classified as suspended), available at: <http://www.minhap.gob.es/es-ES/Servicios/Contratacion/Junta%20Consultiva%20de%20Contratacion%20Administrativa/Paginas/prohibicion.aspx>
- 6 Ministry of Finance and Public Administrations (2015), 2014 Annual report of the Central administrative court of contractual appeals (TACRC).
- 7 European Commission (2013), Annual Public Procurement Implementation Review 2013.
- 8 European Commission (2012), Position of the Commission Services on the development of Partnership Agreement and programmes in SPAIN for the period 2014-2020.
- 9 European Commission (2013), DG MARKT, E-procurement state of play report, available at: [http://ec.europa.eu/internal\\_market/publicprocurement/docs/eprocurement/studies/130601\\_e-procurement-state-of-play\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/publicprocurement/docs/eprocurement/studies/130601_e-procurement-state-of-play_en.pdf).
- 10 Public procurement – Study on administrative capacity in the EU Spain Country Profile x IESE Business School (2013), *Contratación electrónica en el sector público español: eficiencia, ahorro, transparencia* (E-procurement in the Spanish public sector: efficiency, economy, transparency), University of Navarra, available at: [http://spain.vortal.biz/files/vortal\\_es/pdfs/131015\\_CONTRATACION\\_ELECTRONICA\\_EN\\_EL\\_SECTOR\\_PUBLICO\\_ESPANOL.pdf](http://spain.vortal.biz/files/vortal_es/pdfs/131015_CONTRATACION_ELECTRONICA_EN_EL_SECTOR_PUBLICO_ESPANOL.pdf).
- 11 Ministry of Finance and Public Administrations (2013), *Reforma de las administraciones públicas, Comisión para la reforma de las administraciones públicas* (Reform of public administrations, Commission for the reform of public administrations), available at: [http://www.seap.minhap.gob.es/es/areas/reforma\\_aapp.html](http://www.seap.minhap.gob.es/es/areas/reforma_aapp.html).
- 12 Flash Eurobarometer (2013), Business' attitudes towards corruption in the EU.
- 13 *Centro de Investigaciones Sociológicas* (Centre de Recherche Sociologique) (2015), Political and economic situation indicators.
- 14 European Commission (2014), DG HOME, EU Anti-Corruption Report, Annexe Spain.
- 15 European Commission (2015) Commission Staff Working Document SWD(2015) 28 final, Country Report Spain 2015 Including an In-Depth Review on the prevention and correction of macroeconomic imbalances
- 16 Communication of the Council of Ministers (2013), Government promotes Plan for democratic regeneration and approves reform of Criminal Code, La Moncloa.
- 17 The Government Procurement Review (2014), Second Edition, Law Business Research Ltd.
- 18 State Official Journal (BOE) (2008), *ORDEN PRE/116/2008, de 21 de enero, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Verde de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos, y las Entidades Gestoras de la Seguridad Social* (amendment of the Green Procurement Plan of the General State Administration and its Public Bodies).
- 19 Ministry of Environment (2011), *Informe general sobre el estado de la contratación pública verde Genera* (Report on the status of green procurement).
- 20 Basque Government (2015), *Informe de tendencias sobre compra y contratación pública verde* (Trend Report on Green Public Procurement), Ihohe, available at: <http://www.ihohe.eus/Paginas/Ficha.aspx?IdMenu=95390acd-6155-45cc-b339-1e2b3e4435ef&Idioma=es->
- 21 National Court of Auditors (2012), Report N° 1022 de *Fiscalización de las incidencias producidas durante el año 2012 en la ejecución de los contratos celebrados por las entidades locales de las CCAA sin órgano de control externo propio* (Irregularities arising during 2012 in the implementation of contracts concluded by local authorities of the CCAA without external control body).
- 22 National Reform Programme, 2014, available at: [http://www.mineco.gob.es/stfls/mineco/prensa/noticias/2014/Programa\\_Reformas\\_2014.pdf](http://www.mineco.gob.es/stfls/mineco/prensa/noticias/2014/Programa_Reformas_2014.pdf)
- 23 National Commission for Markets and Competition (CNMC) (2015), *Análisis de la contratación pública en España: oportunidades de mejora desde el punto de vista de la competencia* (Analysis of public procurement in Spain: opportunities for improvement in terms of competition)

## Anlage A.1.6 - Institutionelles System und Rechtsrahmen im öffentlichen Auftragswesen in Italien

### 1. Rechtsvorschriften im Bereich des öffentlichen Auftragswesens

In Italien regelt die **Gesetzesverordnung Nr. 50 vom 18. April 2016, Kodex für öffentliche Aufträge** genannt, die Fragen der Lieferungen, Dienstleistungen und Konzessionen sowie der damit verbundenen öffentlichen Aufträge. Mit seinem Inkrafttreten hob er den bisherigen Kodex für öffentliche Aufträge, d.h. die Gesetzesverordnung 163/2006, auf.

Mit dem neuen Kodex werden die Richtlinien 2014/23/EU, 2014/24/EU und 2014/25/EU über die Vergabe von Konzessionen, über die Vergabe öffentlicher Aufträge und die Vergabeverfahren von Dienstleistungserbringern in den Bereichen Wasser, Energie, Verkehr und Post umgesetzt.

Der Kodex beinhaltet die Beschreibung verschiedener Prozesse, von der Entscheidung über ein Vergabeverfahren bis hin zur endgültigen Ausführung:

- die Planung, Programmerstellung und das Design (entscheidende Phasen für die beschaffende Stelle)
- die Auftragsvergabemethoden, die die gemeinsamen Grundsätze für alle Arten von Aufträgen festlegen: Transparenz, Sparsamkeit, Wirksamkeit, Korrektheit, Rechtzeitigkeit, freier Wettbewerb, Nichtdiskriminierung, Anwendbarkeit von Tarifverträgen auf das in den Aufträgen eingesetzte Personal, Anwendbarkeit des Gesetzes 241/1990 (über die administrative Transparenz), des RUP (Responsabile unico del Procedimento - alleiniger Leiter des Verfahrens), die Phasen der Verfahren, die Kontrolle der Amtshandlungen und die Kriterien Energie und ökologische Nachhaltigkeit

Die Verfahrensregeln sind daher für jede Art von Vertrag geregelt:

- Beschaffung
- Konzessionen
- andere Arten, wie z.B. die im eigenen Haus
- Generalunternehmer
- Instrumente der öffentlich-privaten Partnerschaft, einschließlich Projektfinanzierung in diesem Bereich.
- Instrumente der horizontalen Subsidiarität
- administrative Kompensationsgeschäfte

Die einzelnen Schritte werden durchlaufen:

- Überprüfung der gemeinschaftlichen Schwellenwerte und Qualifikationsanforderungen der Beschaffungsstelle
- Art der Beauftragung und Wahl des Auftragnehmers
- Ausschreibungen
- Warnmeldungen
- Angebotsauswahl
- Vergabe
- Ausführung
- Überprüfung
- Erprobung

Bei der Auswahl eines Auftragnehmers wird das wirtschaftlich günstigste, auf dem besten Pre-is-Leistungsverhältnis basierende Angebot zum bevorzugten Kriterium für die Vergabe.

Sowohl für die Wirtschaftsteilnehmer als auch für die Auftraggeber ist eine berufliche Qualifikation nach vordefinierten Normen und Vergabesystemen erforderlich, die es erlaubt, schrittweise teurere und komplexere Arbeiten und Dienstleistungen zu vergeben.

Im neuen Kodex wird auch die einheitliche europäische Eigenerklärung (EEE) vorgestellt. Dies ermöglicht eine Liberalisierung des europäischen Wettbewerbs und bringt Vereinfachungen für die Wirtschaftsakteure mit sich, die nun mit einem einzigen Dokument das Nichtvorliegen aller Ausschlussgründe selbst bescheinigen können. Diese Informationen werden anschließend von der Vergabestelle überprüft. Der schrittweise Übergang zu vollständig digital verwalteten Verfahren ist vorgesehen, was zu einer weiteren Verringerung des Verwaltungsaufwands führt.

Erstmals wird das "Public Private Partnership" (PPP) Verfahren im Kodex als eigenständige autonome Disziplin, als eine Form der Synergie zwischen Behörden und Privatpersonen bei der Finanzierung, Errichtung oder Verwaltung von Infrastrukturen oder öffentlichen Dienstleistungen behandelt. Der Verwaltung stehen dadurch mehr Möglichkeiten zur Verfügung, um im Rahmen von öffentlichen Aufträgen innovative Lösungen entwickeln zu lassen. Es wird davon ausgegangen, dass die Einnahmen des Auftragnehmers aus der vom Auftraggeber veranschlagten Vergütung, aber auch aus anderen Formen des wirtschaftlichen Ausgleichs, wie beispielsweise den direkten Einnahmen aus der Erbringung der Dienstleistung für externe Nutzer, stammen können.

Die PPP umfasst "horizontale Subsidiaritätsmaßnahmen" die auf die Verbesserung des Allgemeinwohls abzielen, dies geschieht bspw. durch die Beteiligung der Zivilgesellschaft an der Pflege öffentlicher Flächen oder die Aufwertung ungenutzter Flächen und Immobilien durch kulturelle Initiativen, Maßnahmen der Stadtgestaltung, Verwertung und Wiederverwendung. Diese Art von "administrativen Kompensationsgeschäften" (administrative barter) wird auch für die Realisierung von Arbeiten im Interesse der Bürger, mit sozialen und kulturellen Zwecken, durch organisierte Gruppen von Bürgern, ohne Gebühren für die Institution geregelt.

Der Kodex sieht keine Ausnahmen bei der Anwendung der üblichen Verfahren für die Vergabe öffentlicher Aufträge vor, mit Ausnahme von Bereichen, die ausdrücklich von der Richtlinie ausgenommen sind, sowie in Fällen von äußerster Dringlichkeit und des Katastrophenschutzes, in denen die unverzügliche Ausführung von Arbeiten oder Dienstleistungen, die zur Beseitigung der Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit erforderlich sind, innerhalb festgelegter Grenzen möglich sind.

Die im neuen Kodex festgelegten Grenzwerte betragen 200.000 Euro oder was auch immer notwendig ist, um den Schaden zu beseitigen, für Kulturgüter bis zu 300.000 Euro und für den Katastrophenschutz im Falle der Notstandserklärung bis zur Schwellenwertgrenze der Arbeiten.

Für große öffentliche Bauvorhaben, die sich auf die Umwelt und die Gesellschaft auswirken können, ist die Anwendung des Verfahrens der „öffentlichen Aussprache“ obligatorisch. Die Kriterien für die Ermittlung der durchzuführenden Arbeiten sowie die Bedingungen für die Durchführung und den Abschluss des Vorhabens werden auf Vorschlag des Ministers für Infrastruktur und Verkehr, nach Anhörung des Ministers für Umwelt und Schutz des Hoheitsgebiets und des Meeres sowie des Ministers für Kulturerbe und Kulturaktivitäten und nach Stellungnahme der zuständigen parlamentarischen Ausschüsse durch ein Dekret des Präsidenten des Ministerrates festgelegt.

**Die Gesetzesverordnung Nr. 56/2017** hat zusätzliche und korrigierende Bestimmungen zum Kodex der öffentlichen Aufträge erlassen, die hauptsächlich Folgendes betreffen:

- Verträge unterhalb der Schwelle
- Gestaltungsebenen
- integrierte Beschaffung und Unregelmäßigkeit von Angeboten
- Auswahlausschuss

## 2. Elektronisches Auftragswesen

Die Gesetzesverordnung Nr. 50 enthält spezifische Bestimmungen zur Umsetzung der europäischen Richtlinien und führt die notwendigen Maßnahmen zur Regulierung und Standardisierung der Prozesse und Verfahren im Bereich des elektronischen Auftragswesens ein.

Die italienischen Rechtsvorschriften sehen verschiedene öffentliche elektronische Vergabeverfahren vor, die an die verschiedenen und spezifischen Ausschreibungsverfahren angepasst sind: dynamisches Beschaffungssystem, Rahmenvereinbarung, die den Einsatz von elektronischen und telematischen Systemen zur Durchführung von Ausschreibungen und die elektronische Veröffentlichung von Ausschreibungsunterlagen vorsieht. Darüber hinaus sind elektronische Auktionen geregelt: Sie sind als "traditionelle" Ausschreibungsverfahren zu sehen, die mit Hilfe eines elektronischen Angebotsverhandlungswerkzeugs durchgeführt werden.

Der wichtigste italienische öffentliche Anbieter von E-Procurement ist Consip SpA, eine interne Abteilung des Wirtschaftsministeriums, die spezifische Verhandlungsinstrumente einsetzt und zur Verfügung stellt: Konventionen, Elektronischer Markt, Rahmenverträge, Dynamisches Beschaffungssystem. Von den 1.200.000 Beschaffungsverfahren, die die öffentliche Verwaltung jedes Jahr einleitet, wurden 430.000 im Jahr 2013 von Consip über E-Procurement-Systeme abgewickelt.

### Referenzen:

- 1 DECRETO LEGISLATIVO 12 aprile 2006, n. 163: Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE
- 2 DECRETO LEGISLATIVO 18 aprile 2016, n. 50: Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture. (16G00062)
- 3 DECRETO LEGISLATIVO 19 aprile 2017, n. 56: Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50

## Anlage A.1.7 - Institutionelles System und Rechtsrahmen im öffentlichen Auftragswesen in Portugal

### 1. Zusammenfassung des Systems zum öffentlichen Auftragswesen

Die portugiesische Regierung ist mit ihrer Zentralregierung, zwei autonomen Regionen Azoren und Madeira sowie Gemeinden und Pfarreien auf lokaler Ebene in einem dezentralen System organisiert. Die Azoren und Madeira haben ihr eigenes politisches Statut und genießen in einigen Regierungsbereichen legislative Autonomie, einschließlich der Möglichkeit, die nationale Gesetzgebung an ihre eigenen Besonderheiten anzupassen.

Ab 2007 begann Portugal eine grundlegende Verlagerung des Beschaffungssystems von einem System mit weit verstreuten Zuständigkeiten zu einem zentralisierten System unter der Koordination des Institute of Public Markets, Real Estate and Construction (InCI) und der Entität der Shared Services of Public Administration (eSPap).

Durch die Modernisierung und Professionalisierung des Beschaffungswesens in Portugal wurden bewährte Verfahren zur Transparenz eingeführt und erhebliche Kosteneinsparungen in der öffentlichen Verwaltung erzielt. Ein Schlüsselement der Reformen war die Einführung des elektronischen Auftragswesens, das über private Plattformen umgesetzt wird. Portugal wurde führend in der EU, indem es die elektronische Auftragsvergabe 2009 zur Pflicht machte, und heute ist das System für die elektronische Auftragsvergabe gut etabliert, deckt die gesamte Wertschöpfungskette des Beschaffungswesens ab und wird oft als Quelle für bewährte Verfahren genannt.

### 2. Rechtliche Aspekte des öffentlichen Auftragswesens

Das derzeitige portugiesische Beschaffungssystem war weitgehend durch die Verabschiedung der **Vorschriften für das öffentliche Auftragswesen (PPC)** im Jahr 2008 geprägt, mit denen die EU-Richtlinien 2004/17/CE und 2004/18/CE umgesetzt und eine grundlegende Überarbeitung des bisherigen Rechtssystems eingeleitet wurden.

Der PPC modernisierte, zentralisierte und professionalisierte das System, indem er eine zentrale Beschaffungsstelle, den **InCI**, sowie eine Einkaufsbehörde, den Vorgänger des **eSPap**, gründete und elektronische Verfahren für die zentrale Verwaltung vorschrieb. Die lokalen Behörden behalten die Autonomie für ihre eigene Beschaffung, haben aber die Möglichkeit, über die verschiedenen Rahmenverträge von eSPap zu agieren.

Der PPC wurde in der Folge mehrmals geändert, zuletzt durch das Gesetzesdekret 149/2012, in dem die Umsetzung der Verpflichtungen Portugals im Bereich des öffentlichen Auftragswesens in Bezug auf das Programm zur wirtschaftlichen Anpassung Portugals festgelegt ist. Die autonomen Regionen Madeira und Azoren haben die Freiheit, den Pakt entsprechend ihren Besonderheiten als autonome Regionen anzupassen. Bis dato wurde die EU-Richtlinie von 2014 nicht in portugiesisches Recht umgesetzt.

### 3. Institutionelles System

Das wichtigste politische Organ im portugiesischen Beschaffungssystem ist das **Wirtschaftsministerium**, das für die Entwicklung und Festlegung der Beschaffungspolitik zuständig ist. Dabei wird sie von der InCI unterstützt. Zusammen mit dem **Finanzministerium**, einem weiteren wichtigen Akteur im Beschaffungssystem, umfassen ihre Aufgaben die Kommunikation von Informationen an die Zivilgesellschaft über die Beschaffung und die Berichterstattung an die EU über die Beschaffungsstatistiken. Beide Ministerien sind für die Einhaltung der statistischen Berichterstattung über das Beschaffungssystem verantwortlich.

**Die zentrale Beschaffungsstelle ist eSPap**, die eine Reihe großer Rahmenverträge verwaltet, durch die die zentralen Regierungsbehörden verpflichtet ist, standardisierte Artikel wie Kraftfahrzeuge und Papierwaren zu kaufen. eSPap hat kürzlich unter anderem die Aufgaben und Pflichten der früheren National Agency of Public Procurement (NAPP) übernommen. eSPap bietet eine Reihe von gemeinsamen Diensten für verschiedene staatliche Stellen an. Die Dienstleistungen stehen allen öffentlichen Stellen zur Verfügung, die sich für den Beitritt zum Nationalen System für öffentliche Aufträge (NSPP) entscheiden. Dies schließt regionale und kommunale Auftraggeber ein Auftraggeber.

**Die portugiesische Wettbewerbsbehörde (PKA)** hat die Aufgabe, die Einhaltung der Wettbewerbsregeln in Portugal sicherzustellen, insbesondere zu überwachen und zu gewährleisten, dass die öffentlichen Verfahren nicht gegen geltende Regeln verstoßen. PCA ist eine Partnerinstitution des Europäischen Netzwerks der Wettbewerbsbehörden.

Ein weiteres externes Aufsichtsorgan ist der **Rechnungshof**. Dieser ist ein völlig unabhängiges Gerichtsorgan, welcher für alle portugiesischen Verwaltungsorgane und ihr Hoheitsgebiet zuständig ist und bei Verstößen Sanktionen verhängen kann. Interne Kontrollen werden von den Generalinspektoren der verschiedenen Ministerien durchgeführt.

Die **Agentur für Entwicklung und Kohäsion (AD&C)**, die dem Ministerium für regionale Entwicklung untersteht, hat ebenfalls eine wichtige Unterstützungsfunktion. Sie koordiniert die regionale Entwicklungspolitik und sorgt auf technischer Ebene für die allgemeine Koordinierung der ESI-Mittel im Programmplanungszeitraum 2014-2020.

Quelle: [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/policy/how/improving-investment/public-procurement/study/country\\_profile/pt.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/how/improving-investment/public-procurement/study/country_profile/pt.pdf)

### 4. Das BASE Portal

Das BASE-Portal (BP), das derzeit vom Instituto da Construção e do Imobiliário, InCI (Institute of Construction and Real Estate, InCI) verwaltet wird, wurde mit dem Ziel gegründet, ein Internetportal für öffentliche Aufträge zu schaffen, welches alle relevanten Informationen über das öffentliche Auftragswesen sammelt.

Die BP veröffentlicht Informationen über alle im Rahmen des Kodex für öffentliche Aufträge abgeschlossenen Verträge und bietet Zugang zum Informationssystem, welches die Vergabe öffentlicher Aufträge in Portugal bewertet und überwacht: das Observatório das Obras Públicas (Observatorium für öffentliche Arbeiten).

Als Bezugspunkt im Bereich des öffentlichen Auftragswesens erfüllt das Portal mehrere Funktionen:

- a. Es zentralisiert die wichtigsten Daten über abgeschlossene öffentliche Aufträge;

- b. es informiert unter anderem über die Bekanntmachung von Ausschreibungen und anderen Vergabeverfahren, den Abschluss von Verträgen und über etwaige Sanktionen bei Verstößen gegen das Gesetz über öffentliche Aufträge;
- c. es veröffentlicht technische Inhalte und einschlägige Rechtsvorschriften;
- d. es bringt die Institutionen den Bürgern näher, indem es sie dazu anregt, die öffentlichen Ausgaben zu überwachen und mit ihnen vertraut zu sein.

<http://www.base.gov.pt/Base/en/Portal/Base>

## Referenzen

- [1] European Parliament, Council of the European Union, "Directive 2014/24/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on public procurement and repealing Directive 2004/18/EC Text with EEA relevance," *Official Journal of the European Union*, vol. 57, no. L94, p. 65–242, 2014.
- [2] European Parliament, Council of the European Union, "Directive 2014/25/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on procurement by entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors and repealing Directive 2004/17/EC," *Official Journal of the European Union*, vol. 57, no. L94, p. 243–374, 2014.
- [3] European Parliament, Council of the European Union, "Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on the award of concession contracts," *Official Journal of the European Union*, vol. 57, no. L94, p. 1–64, 2014.
- [4] European Commission, "Commission Implementing Regulation (EU) 2016/7 of 5 January 2016 establishing the standard form for the European Single Procurement Document," *Official Journal of the European Union*, vol. 59, no. L3, p. 16–34, 2016.
- [5] European Parliament, Council of the European Union, "Directive 2014/55/EU of the European Parliament and of the Council of 16 April 2014 on electronic invoicing in public procurement," *Official Journal of the European Union*, vol. 57, no. L133, p. 1–11, 2014.
- [6] Romanian Parliament, „LEGE nr. 98 din 19 mai 2016 privind achizițiile publice,” *Monitorul Oficial*, vol. I, nr. 390, 2016.
- [7] Romanian Parliament, „LEGE nr. 99 din 19 mai 2016 privind achizițiile sectoriale,” *Monitorul Oficial*, vol. I, no. 391, 2016.
- [8] Romanian Parliament, „LEGE nr. 100 din 19 mai 2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii,” *Monitorul Oficial*, vol. I, no. 392, 2016.
- [9] Romanian Parliament, „LEGE nr. 101 din 19 mai 2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și fu,” *Monitorul Oficial*, vol. I, no. 393, 2016.
- [10] Romanian Government, „HOTĂRÂRE nr. 395 din 2 iunie 2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice,” *Monitorul Oficial*, vol. I, no. 423, 2016.
- [11] Romanian Government, „ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 104 din 14 decembrie 2017 pentru modificarea și completarea Legii nr. 233/2016 privind parteneriatul public-privat,” *Monitorul Oficial*, vol. I, no. 1037, 2017.
- [12] Romanian Government, „ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 107 din 20 decembrie 2017 pentru modificarea și completarea unor acte normative cu impact în domeniul achizițiilor publice,” *Monitorul Oficial*, vol. I, no. 1022, 2017.
- [13] Romanian Ministry of Environment, „ORDIN Nr. 1068/1652/2018 din 4 octombrie 2018 pentru aprobarea Ghidului de achiziții publice verzi care cuprinde cerințele minime privind protecția mediului pentru anumite grupe de produse și servicii ce se solicită la nivelul caietelor de sarcini,” *Monitorul Oficial*, vol. I, no. 954, 2018.
- [14] Agenția Națională pentru Achiziții Publice, „Ordin aprobarea formularelor standard ale proceselor-verbale intermediare de evaluare aferente procedurilor de atribuire a contractelor/acordurilor-cadru de achiziție publică, a contractelor/acordurilor-cadru sectoriale și a contractelor de concesiune,” *Monitorul Oficial*, vol. I, no. 885, 2018.
- [15] Romanian Government, „ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 114 din 28 decembrie 2018 privind instituirea unor măsuri în domeniul investițiilor publice și a unor măsuri fiscal-bugetare, modificarea și completarea unor acte normative și prorogarea unor termene,” *Monitorul Oficial*, vol. I, no. 1116, 2018.
- [16] Agenția Națională pentru Achiziții Publice, „ORDIN Nr. 2717/318/2018 din 27 decembrie 2018 privind revizuirea ratei de actualizare ce va fi utilizată la atribuirea contractelor de achiziție publică,” *Monitorul Oficial*, vol. I, no. 49, 2019.
- [17] Romanian Ministry of Finance, Agenția Națională pentru Achiziții Publice, „INSTRUCȚIUNE Nr. 2/2018 din 21 decembrie 2018 privind ajustarea prețului contractului de achiziție publică/sectorială,” *Monitorul Oficial*, vol. I, no. 32, 2019.

- Romanian Government, "ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 19 din 29 martie 2019 pentru modificarea și [18] completarea unor acte normative," *Monitorul Oficial*, vol. I, no. 245, 2019.
- Romanian Government, "ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 16 din 12 martie 2019 pentru modificarea art. 5 [19] alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 98/2017 privind funcția de control ex ante al procesului de atribuire a contractelor/acordurilor-cadru de achiziție publică," *Monitorul Oficial*, vol. I, no. 208, 2019.
- Agencia Națională pentru Achiziții Publice, "ORDIN privind aprobarea structurii, conținutului și modului de [20] utilizare a Documentației standard de atribuire a contractului de achiziție publică/sectorială de produse, precum și a modalității de completare a anunțului de participare/de participare...", 20 March 2019. [Online]. Available: [http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2019/03/Ordin\\_DA\\_standard\\_produce.pdf](http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2019/03/Ordin_DA_standard_produce.pdf). [Accessed 02 June 2019].
- Romanian Government, "HOTĂRÂRE nr. 419 din 8 iunie 2018 pentru aprobarea Normelor metodologice de [21] aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 98/2017 privind funcția de control ex ante al procesului de atribuire a contractelor/acordurilor-cadru de achiziție," *Monitorul Oficial*, vol. I, no. 496, 2018.
- Romanian Government, "ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 45 din 24 mai 2018 pentru modificarea și [22] completarea unor acte normative cu impact asupra sistemului achizițiilor publice," *Monitorul Oficial*, vol. I, no. 459, 2018.
- Romanian Government, "ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 46 din 31 mai 2018 privind înființarea, [23] organizarea și funcționarea Oficiului Național pentru Achiziții Centralizate," *Monitorul Oficial*, vol. I, no. 476, 2018.
- European Commission, Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs, [24] "Commission Delegated Regulation (EU) 2017/2364 of 18 December 2017 amending Directive 2014/25/EU of the European Parliament and of the Council in respect of the application thresholds for the procedures for the award of contracts," *Official Journal of the European Union*, vol. 60, no. L337, p. 17–18, 2017.
- European Commission, Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs, [25] "Commission Delegated Regulation (EU) 2017/2365 of 18 December 2017 amending Directive 2014/24/EU of the European Parliament and of the Council in respect of the application thresholds for the procedures for the award of contracts," *Official Journal of the European Union*, vol. 60, no. L337, p. 19–20, 2017.
- European Commission, Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs, [26] "Commission Delegated Regulation (EU) 2017/2366 of 18 December 2017 amending Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council in respect of the application thresholds for the procedures for the award of contracts," *Official Journal of the European Union*, vol. 60, no. L337, p. 21–21, 2017.
- Curtea de Conturi, "Ghid privind modul de verificare a achizițiilor publice și achizițiilor sectoriale," Curtea de [27] Conturi, Bucharest, 2016.



# SUITS



Deliverable Nr.:	D4_Task 4.2
<b>Anlage A2- Leitfaden für ein innovatives Auftragswesen - Innovative Bewertungskriterien</b>	
Projekt-Akronym:	SUITS
Titel:	
Supporting Urban Integrated Transport Systems; Transferable Tools for Authorities (Unterstützung urbaner integrierter Verkehrssysteme; übertragbare Tools für lokale Behörden)	
Grant Agreement Nr.:	690650
Arbeitspaket Nr.	4
Arbeitspaketbezeichnung:	
Innovative and sustainable financing, procurement and business innovation (Innovative und nachhaltige Finanzierung, Beschaffung und Unternehmensinnovation)	
Verantwortliche (r) Autor(en):	
<b>Integral Consulting R&amp;D, Romania - INTECO</b> Dan Caraman, Cristiana Damboianu, Ștefan Roșeanu	
Verantwortliche (r) Co-Autor(en):	
Datum:	14.11.2019
Status:	V2.0
Verbreitungs-Ebene:	PU



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION



## Disclaimer

Das vorliegende Dokument enthält die Anhänge A2.1. und A2.2. zum "Leitfaden für ein innovatives Auftragswesen" - ein wissenschaftliches Dokument, das vom Projekt SUITS (Supporting Urban Integrated Transport Systems; Transferable Tools for Authorities) im Rahmen des Forschungsprogramms HORIZON 2020 entwickelt wurde.

Diese Anhänge vervollständigen die Daten im Leitfaden mit zusätzlichen Informationen, Beispielen und ausgewählten bibliographischen Referenzen, die zum Verständnis der vorgestellten Konzepte (LCC und externe Kosten) und der Modalität ihrer Verwendung in der Strategie und Politik zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität nützlich sind.

Es ist verboten, den Inhalt der in diesen Richtlinien enthaltenen Materialien in irgendeiner Form von einer natürlichen oder juristischen Person ohne die schriftliche Zustimmung der Autoren zu kopieren, zu verteilen oder zu veröffentlichen.

Die in diesem Leitfadentwurf enthaltenen Informationen und Ansichten entsprechen denen der Autoren und spiegeln nicht unbedingt die offizielle Meinung der Europäischen Union wider. Weder die Organe und Einrichtungen der Europäischen Union noch eine in ihrem Namen handelnde Person können für die Verwendung der darin enthaltenen Informationen verantwortlich gemacht werden.

Die größte Hilfe bei der Verbesserung unserer Arbeit ist das Feedback, das wir von Fachleuten der lokalen Behörden und Interessengruppen erhalten, die dieses Material verwenden werden.

**Feedback willkommen! Bitte senden Sie es an: [office@integralconsulting.ro](mailto:office@integralconsulting.ro)**

## Inhaltsverzeichnis

<b>Anhang A 2.1 – Lebenszykluskosten (Life Cycle Cost (LCC)) -gesteuertes Auftragswesen .....</b>	<b>5</b>
1. Allgemeines: Das LCC-Konzept und seine Bedeutung .....	5
2. Schwierigkeiten bei der Anwendung des LCC-Kriteriums in den Vergabeverfahren..	7
3. Unterstützung bei der Anwendung von LCC – gesteuertem Auftragswesen.....	7
5. Empfehlungen hinsichtlich LCC-Kriterium und Evaluation im Vergabeverfahren .....	9
6. Schlussfolgerungen.....	10
7. Anhänge:.....	10
A.2.1.a - 'Datenblatt – Gesamtlebenszykluskosten für DMU'.....	10
A.2.1.b – Berechnungsbeispiel LCC – „Clean Fleets“ .....	14
<b>Anhang A2.2. Externe Verkehrskosten.....</b>	<b>16</b>
1. Nachhaltige Verkehrsentwicklung.....	16
1.1. Die “Beeching Axe” und Rumäniens Masterplan für den Bereich Verkehr.....	17
1.2. Verkehrspolitik in Constanța.....	18
1.3. Verkehrspolitik in Iași. ....	18
2. Externe Verkehrskosten .....	18
2.1. Die Strategie für die Umsetzung der Internalisierung der externen Kosten.....	19
2.2. Internalisierung externer Kosten.....	21
2.3. Ökonomische Instrumente zur Internalisierung externer Kosten .....	23
2.4. Methoden zur Berechnung der externen Kosten (Beispiele). [36].....	23
2.4.1. Schätzverfahren für durch Stau entstehende Kosten .....	23
2.4.2. Allgemeiner Ansatz zur Berechnung der externen Unfallkosten.....	24
2.4.3. Bewertungsmethodik für die Kosten der Luftverschmutzung. ....	25
2.4.4. Bewertungsmethodik für die durch Lärm entstehenden Kosten .....	25
2.4.5. Bewertungsmethodik für die durch den Klimawandel entstehenden Kosten .....	26
2.5. Fallstudie - Bukarest. Methodenvorschlag für die Bewertung externer Kosten .....	26
<b>Anhang: Fallstudie – Bukarest.....</b>	<b>28</b>
<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>34</b>

## Dokumentenhistorie

Datum	Autor(en)	Tätigkeit	Version	Status
08.12.17	INTECO - Dan Caraman	Anhang A 2.1 _ LCC Ausarbeitung des ersten Entwurfs A 2.1.a -Datenblatt – Gesamtlebenszykluskosten für DMU	V0.1	RE
02.02.18	Wuppertal Institut - Frederic Rudolph	Excel Sheet, mit dem die Stadt Wuppertal die Lebenszykluskosten berechnet - für Anhang A2.1.		RE
30.09.17	INTECO - Dan Caraman	Anhang A 2.1 _ LCC mit den Anhängen A 2.1.a. und A 2.1.b. Ergänzungen zum Anhang A 2.1 und Neuordnung der Anhänge zu den Leitlinien	V0.2	RE
22.05.18	INTECO -Dan Caraman Cristiana Damboianu, Stefan Roseanu	Anhang A 2.1 - Version für Pilotanwendung die übersetzt werden soll. Einfügung des Disclaimers	V1.0	PP
10.09.18	INTECO -Dan Caraman Cristiana Damboianu	Aufteilung der Leitlinien und der Anhänge A1, A2 und A3 in getrennte Bände, analog für alle drei Leitlinien.	V1.1	PP
17.07.19	INTECO - Dan Caraman	Anhang A 2.1 - Review und Aktualisierung - Text und Bibliographie	V1.2	PP
14.08.19	INTECO - Dan Caraman	Anhang A 2.1. - Review und Aktualisierung Anhang A2.2. – Externe Verkehrskosten - Ausarbeitung des ersten Entwurfs	V1.3	PP
15.10.19	INTECO - Dan Caraman Stefan Roseanu Cristiana Damboianu	Anpassungen Grafiken Überarbeitung Literaturverzeichnis. Änderungen an Anlage A2.1 b	V1.4	PP
27.11.19	INTECO - Dan Caraman Stefan Roseanu Cristiana Damboianu	Finale Version der Anlage A2	V2.0	PU

## Anhang A 2.1 – Lebenszykluskosten (Life Cycle Cost (LCC)) - gesteuertes Auftragswesen

### 1. Allgemeines: Das LCC-Konzept und seine Bedeutung

'Life Cycle Costs – LCC=Lebenszykluskosten': Das LCC-Konzept definiert die kumulierten Kosten eines Produkts über den gesamten Lebenszyklus hinweg (vom Produktdesign bis zu seiner Entsorgung). Diesbezüglich sollten auch die Richtlinien für das Auftragswesen in Kapitel 5.1.1 beachtet werden.

Das Konzept (sowie Modalitäten des Herangehens, der Berechnung, der Anwendung) ist durch den Standard EN60300-3-3:2004 [1] und die IEC-Norm 60300-3-3, Edition 3.0 d/ 2017 [2] definiert

Die Berechnungsmodalitäten sind komplex und variieren je nach Anwendung.

**Richtlinie 2009/33/EC** – Die Verordnung über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (2009/33/EC) [3] ist vor den neuen Verordnungen zum Auftragswesen (CE 23 [4], 24 [5], 25 [6] /2014) veröffentlicht worden. Sie ist das erste offizielle Dokument, das die Aufmerksamkeit auf die Bedeutung der Lebenszykluskosten richtet. LCC sind bereits zwingend vorgeschrieben bei den Auswahlkriterien für den Erwerb von Fahrzeugen im ÖPNV:

Art. 16. „Der größte Markteffekt und das optimale Kosten-Nutzen-Verhältnis werden erreicht, wenn bei der Beschaffung von Fahrzeugen für öffentliche Verkehrsdienste, die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Schadstoffemissionen als Zuschlagskriterien berücksichtigt werden.“

Art. 20. Durch die Berücksichtigung der LCC-Kosten als Auswahlkriterium „entstehen keine höheren Gesamtkosten; vielmehr werden die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten in den Beschaffungsprozess von vornherein einbezogen.“.

Die Verordnung 2009/33/CE spezifiziert auch die Modalitäten, durch die die Emissionskosten in die LCC oder in die Beschaffungskriterien aufgenommen werden können:

Tabelle 1: Emissionskosten im Straßenverkehr (bzgl. Preise von 2007)

CO2	NOx	NMHC	Feinstaub
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

In der Richtlinie sind auch Werte für den Energiegehalt verschiedener Kraftstoffarten und die Lebensdauer der verschiedenen Fahrzeugkategorien enthalten.

Durch die Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates KOM (2017) 653 vom 8.11.2017 [7] [8] [9] [10] ist die Verordnung 2009/33/EU [3] (siehe Leitfaden für das innovative Auftragswesen, Kapitel 5.1.1) überarbeitet worden.

Zu den wichtigsten Bestimmungen dieser Richtlinie gehören folgende Punkte:

- *‘Durch die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 2009/33/EG durch die Einbeziehung von Verfahren wie Leasing, Miete und Ratenkauf von Fahrzeugen sowie von Aufträgen für bestimmte Arten von Dienstleistungen wird sichergestellt, dass alle relevanten Vergabeverfahren erfasst sind.’*
- *‘Um sicherzustellen, dass in der Union ausreichend Anreize zur Förderung der Akzeptanz emissionsarmer und -freier Fahrzeuge auf dem Markt bestehen, sollten die Bestimmungen für die öffentliche Auftragsvergabe für diese Fahrzeuge im Rahmen der vorliegenden Richtlinie mit der Begriffsbestimmung für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge in der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates in Einklang gebracht werden’...‘ Von einem ehrgeizigeren Ansatz für die öffentliche Auftragsvergabe können wichtige zusätzliche Marktimpulse ausgehen.’*

- *‘Da die in der Richtlinie 2009/33/EG vorgesehene Methode zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Betriebskosten nur selten angewandt wird und die öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber nach eigenen Angaben über eigene, auf ihre besonderen Umstände und Bedürfnisse zugeschnittene Methoden verfügen, **sollten öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber nicht zur Anwendung einer bestimmten Methode verpflichtet werden, sondern die Methode zur Lebenszykluskostenrechnung in ihren Vergabeverfahren frei wählen können...**‘*
- *Die öffentlichen Behörden können durch die Vergabe öffentlicher Aufträge Märkte für innovative Güter und Dienstleistungen fördern und unterstützen. ‘*
- *‘Die Lebenszykluskostenrechnung ist ein wichtiges Instrument der öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber zur Erfassung der Energie- und Umweltkosten...‘*
- *‘Durch gezielte öffentliche Fördermaßnahmen auf nationaler Ebene und Unionsebene kann die Akzeptanz sauberer Fahrzeuge und der zugehörigen Infrastrukturen auf dem Markt zusätzlich unterstützt werden. ‘*

Wie oben gezeigt, können die Berechnungen für eine LCC-Schätzung komplex und arbeitsaufwändig sein; aber sie durchzuführen, ist nicht die Angelegenheit des Auftraggebers.

Es hat sich herausgestellt, dass die Lebenszykluskosten im Hinblick auf nachhaltige Entwicklungsstrategien drastisch reduziert werden können (aufgrund der hohen externen Kosten im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln - siehe Kapitel 5.1.4. des Leitfadens).

Daher zog die EC in Betracht, dass öffentliche Vergabeverfahren der wichtigste Impuls für einen schnellen technischen Fortschritt in der gewünschten Richtung sind.

Es ist festzuhalten, dass solche Bestimmungen auch für den Schienenverkehr gelten:

- UIC 345 /2006 – Procedures for Rolling Stock procurement with environmental requirements [11] (Verfahren für Rollmaterialbeschaffung (Schienenfahrzeuge) mit ökologischen Anforderungen)
- UIC 330 / 2009 – Railway- specific environmental performance indicators [12] (Eisenbahn-spezifische ökologische Leistungsindikatoren.)

Es ist festzustellen, dass diese Vorschriften im Einklang mit mehreren europäischen Projekten erstellt wurden, die den Sachverhalt bei konkreten Vergabeverfahren untersucht und begründet haben. Unter ihnen sind zu erwähnen: Prosper, RailEnergy, ECORails.

Wir veranschaulichen die Bedeutung dieses Kriteriums anhand der LCC-Struktur für eine Personenbeförderungslokomotive [13] und für Elektrobusse [14].

Kosten	Lokomotive für den Personentransport [13]	Elektrobus mit 250 kWh [14]
Preis	22,70 %	43%
Energieverbrauch	46,20 %	12%
Wartung	31,0 %	46%

Es liegt auf der Hand, dass sich in diesem Fall die möglichen zusätzlichen Anschaffungskosten schnell auszahlen, wenn über den Kauf unter Berücksichtigung des niedrigsten LCC-Kriterium entschieden wird.

Nach einem Bericht von Bloomberg wird fast die Hälfte der weltweit auf der Straße fahrenden Stadtbusse innerhalb der nächsten sieben Jahre (also im Jahr 2025) elektrisch sein. [14]

Energy Star war ein in den USA eingeführtes Programm zur Förderung energieeffizienter Produkte. Seit 1992 haben Energy Star und seine Partner dazu beigetragen, dass amerikanische Familien und Unternehmen 430 Milliarden Dollar an Energiekosten einsparen konnten - und gleichzeitig eine breite Emissionsreduzierung erreicht wurde - und zwar durch freiwillige Maßnahmen. [15]

In den letzten 50 Jahren hat der Mensch mehr Ressourcen verbraucht als in seiner gesamten Vergangenheit. [16]

Alle diese Kosten können in die LCC einbezogen werden und stellen somit ein wesentliches Kriterium zur Unterstützung der nachhaltigen Entwicklung dar.

## 2. Schwierigkeiten bei der Anwendung des LCC-Kriteriums in den Vergabeverfahren

- Mangelndes technisches und betriebswirtschaftliches Entscheidungswissen in Bezug auf die LCC-gesteuerte Beschaffung
- Technische Komplexität der Modalitäten der LCC-Berechnung und -Interpretation für jedes Produkt.
- Den Einkäufern fehlt es an Fachwissen, um LCC-Analysen durchzuführen und diese Anforderungen in die Entscheidung über die Vergabe öffentlicher Aufträge einzubeziehen.
- Fehlende politische und unternehmerische Entscheidungen zur Umsetzung komplexer, schwieriger und langfristiger Programme.

Die erfolgreiche Umsetzung und Anwendung dieses Kriteriums ist im Wesentlichen bedingt durch:

- einen innovativen Ansatz zur langfristigen Vorbereitung der Beschaffung
- einen innovativen Ansatz für Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge
- einen modernen und organisierten Ansatz für das Produktbetriebsmanagement, so dass alle Ausgaben während des gesamten Produktlebenszyklus kontinuierlich überwacht und optimiert werden können.

## 3. Unterstützung bei der Anwendung von LCC – gesteuertem Auftragswesen

Außer den o.g. Verordnungen gibt es eine Vielzahl an nationalen und internationalen Programmen und Initiativen, die auf die Förderung eines innovativen Auftragswesens gerichtet sind und die neuen Kriterien zur breiten Anwendung bringen sollen:

- GPP - Green Public Procurement [17] (umweltbewusste, grüne, öffentliche Beschaffungspolitik)
- SRPP - Socially Responsible Public Procurement [18] (sozial verträgliches öffentliches Auftragswesen)
- SPP - Sustainable Public Procurement [19] (nachhaltige öffentliche Auftragsvergabe)
- ECO-Innovation [20]
- SMART City [21]

Ein LCC – getriebenes öffentliches Auftragswesen [22] kann alle genannten Anforderungen berücksichtigen.

Gegenwärtig entwickelt die Europäische Kommission ein Kalkulationsinstrument zu Lebenszykluskosten, das darauf gerichtet ist, die öffentlichen Beschaffer bei der Nutzung des LCC zu unterstützen und die Anwendung zu erleichtern. Das LCC-Kalkulationsinstrument wird in Übereinstimmung mit Art. 68 der gegenwärtig gültigen Verordnung (2014) zum öffentlichen Auftragswesen entwickelt.

Die Notwendigkeit der Integration von LCC in das öffentliche Auftragswesen sollte bei Politikern und Entscheidungsträgern Vorrang haben, die die Unterstützung für diese Aktivitäten vorbereiten sollen: Rechts- und Regulierungsrahmen/Methoden, notwendige Budgets und Mittel, Auswahl / Schulung / Organisation von Entscheidungs- und Durchführungspersonal, Strategien und nachhaltige öffentliche Beschaffungspolitik.

Die entwickelten Vorschriften sollten die Flexibilität der Beschaffungsorganisation ermöglichen. Es ist durchaus möglich, dass das Unternehmen einen Teil der erzielten Einsparungen nutzen kann für: organisatorische Verbesserungen, Überwachungs- und Managementsysteme, die Vorbereitung anderer Beschaffungen usw.

Die Verordnungen sollten sowohl innovative Beschaffungen fördern als auch die Maßnahmen, mit denen sie erleichtert werden können, wie die Anwendung innovativer Finanzierungen, Partnerschaften und innovativer Geschäftsmodelle.

#### 4. Überlegungen zum LCC-gesteuerten Auftragswesen

- Auf der Grundlage der langfristigen Beschaffungsstrategie, die für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität notwendig ist, sollten Manager und Entscheidungsträger einer lokalen Behörde (oder des Verkehrsunternehmers) die Produkte identifizieren, die beträchtliche LCCs mit erheblichen Auswirkungen auf die Umweltzerstörung haben. Diese Produkte sollten durch eine LCC-orientierte Beschaffung gekauft werden.
- Gemäß einer Statistik, die vom International Institute for Sustainable Development – IISD [23] (Institut für nachhaltige Entwicklung) erstellt wurde, sind LCC-basierte Beschaffungsentscheidungen anwendbar und empfohlen für die folgenden Liefer- und Dienstleistungen sowie Bauarbeiten:
  - Fahrzeuge, IKT- Ausstattungen, Beleuchtung
  - Verkehrsdienstleistungen, Elektrizität
  - Bau /Modernisierung von Schienenfahrzeugen, Straßen, Gebäude.
- Der Auftraggeber sollte diese Beschaffungen auf einer fundierten Grundlage und mit großer Vorlaufzeit vorbereiten.
- Es ist zweckmäßig, Maßnahmen zu ergreifen, um mehrere Einrichtungen, die solche Produkte benötigen, zusammenzuführen und eine regionale, nationale und grenzüberschreitende öffentliche Beschaffung einzuleiten. Auf diese Weise werden sich die Top-Lieferanten, die in innovative Produkte investieren wollen, aufgrund der größeren Menge von Produkten auf die Ausschreibungen bewerben. Neben der Beschaffung leistungsfähiger Produkte und der Einhaltung der Ausschreibungsbedingungen sind im Falle eines größeren Kaufs Preis- und Zahlungsmöglichkeiten, damit verbundene Dienstleistungen und eine langfristige Zusammenarbeit / Partnerschaft mit dem Auftragnehmer einfacher zu erreichen.
- Es ist zweckmäßig, Maßnahmen für in Beziehung stehende innovative Vergabeverfahren (PP, PPI, PCP) zu ergreifen, durch die europäische und /oder andere Fonds zugänglich gemacht werden, um innovative Lösungen zu finanzieren, die für neue Produkte / Dienstleistungen benötigt werden.
- Es ist anzustreben, dass sich der Beschaffungsprozess gleichzeitig / kumulativ auf das Produkt und die Dienstleistungen für den Betrieb und die Wartung des Produkts bezieht. Auf diese Weise können alle LCC-Kosten im laufenden Betrieb besser berechnet, überwacht und optimiert werden. Außerdem kann eine Politik der permanenten Innovation entwickelt werden, die darauf abzielt, LCCs zum Nutzen aller Beteiligten und der Gesellschaft zu reduzieren.
- Die produktbezogenen Betriebs- und Wartungsdienstleistungen können durch den Produkthanbieter oder durch lokale Anbieter solcher Dienstleistungen -allerdings dann in Absprache mit dem Produkthanbieter- bereitgestellt werden.
- Vision und Vorbereitung des Produktmanagements und der Betriebs- und Wartungsorganisation mit dem Ziel der Überwachung und Kostenoptimierung über den Lebenszyklus hinweg.
- Organisation einer Marktberatung zur Vorbereitung der Beschaffung durch Einladung unabhängiger Sachverständiger, öffentlicher Stellen, Wirtschaftsakteure, Vertretern potenzieller Lieferanten usw.

- Gemäß den ermittelten spezifischen Anforderungen und auf der Grundlage der Ergebnisse der Konsultationen entscheidet die Behörde über die wichtigsten Beschaffungsparameter: Was soll beschafft werden, Mengen/Fortschrittsplan, Fristen für das Beschaffungsverfahren, Liefertermine, Garantie, langfristige Partnerschaft usw.
- Auswahl des am besten geeigneten Vergabeverfahrens
- Die Vergabestelle sollte über die erforderliche Ausbildung und Entschlossenheit verfügen, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Für die Einzelheiten der Spezifikation, für die Formulierung und Prüfung von Kriterien oder für andere spezifische Fragen ist es jedoch erforderlich, Beratungsleistungen zu erwerben, die die Behörde während des gesamten Vergabeverfahrens begleiten und unterstützen können.
- Ausarbeitung der Vergabedokumentation und Organisation des Vergabeverfahrens unter Verwendung der im Rahmen der Beratung erhaltenen Stellungnahmen, Vorschläge oder Empfehlungen.

## 5. Empfehlungen hinsichtlich LCC-Kriterium und Evaluation im Vergabeverfahren

- a) LCC ist definiert als die Gesamtkosten während des kompletten Lebenszyklus (oder über einen bestimmten Zeitraum) eines Produkts / einer Dienstleistung / eines Systems. Aus den zahlreichen Komponenten kann der Auftraggeber jedoch diejenigen auswählen, die er für wichtig hält.
- b) LCCs beinhalten im Wesentlichen: den Kaufpreis, die Installationskosten, die Betriebskosten, die Wartungs-, Reparatur- und Modernisierungskosten sowie den Restwert am Ende der Nutzungsdauer.
- c) Die LCC-gesteuerte Beschaffung fordert die Einhaltung der Grundprinzipien jeder öffentlichen Beschaffung:
  - Nicht-Diskriminierung;
  - Gleichbehandlung;
  - Gegenseitige Anerkennung;
  - Transparenz
  - Verhältnismäßigkeit;
  - Übernahme von Verantwortung.
- d) Bei der LCC-gesteuerten Beschaffung wird den Kriterien GPP - Green Public Procurement (umweltorientiertes öffentliches Beschaffungswesen), SRPP - Socially Responsible Public Procurement (sozial verträgliches öffentliches Beschaffungswesen), SPP - Sustainable Public Procurement (nachhaltiges öffentliches Beschaffungswesen) besondere Aufmerksamkeit und Priorität gewährt.
- e) Die meisten Studien betonen die Notwendigkeit und Modalität der LCC-Berechnung. Eine solche Kalkulation ist für die verschiedenen Produkttypen sehr aufwendig und führt zu sehr unsicheren Ergebnissen. Wir sind der Ansicht, dass der Auftraggeber eine solche Berechnung nicht durchführen muss.
- f) Die Behörde sollte die LCC-Ergebnisse von den Bietern anfordern. Die Bieter sind auf die Erforschung und Entwicklung des jeweiligen Produkts spezialisiert, verfügen über Betriebsdaten und sind dazu in der Lage, solche LCC-bezogenen Berechnungen und Unterlagen im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Produkts anzufertigen. Bei einem komplexen Produkt fordern die Anbieter diese Daten von den Zulieferern an. Wettbewerbsfähige Lieferanten sind immer gerne bereit, die Anforderungen an ein solches Beschaffungsverfahren zu erfüllen und erhalten so die Möglichkeit, innovative Produkte und Lösungen zu entwickeln, von denen sich viele bereits in der Forschungs- oder

Entwicklungsphase befinden. Sie werden begierig darauf sein, in Produkte zu investieren, die ihre Chancen auf den Gewinn von Ausschreibungen erhöhen.

- g) Um das Vergabeverfahren vorzubereiten, sollten die Vergabebehörde mit Unterstützung der Fachberater die folgenden konkreten Vorgänge ausführen:
- Unterteilung der LCC in Kostenarten - gemäß EN 60300-3-3-3/2017, dem spezifischen Charakter des jeweiligen Produkts und den Unterkriterien gemäß Punkt e) - siehe oben. Siehe auch Anhang 2.1 a, weiter unten.
  - Festlegung einheitlicher Preise für die Berechnung: elektrische Energie, Kraftstoff, Emissionen, Arbeit/Arbeitskräfte, Ersatzteile
  - Aufstellen einer Berechnungsmethodik, so dass die LCC von allen Anbietern in der gleichen Art und Weise berechnet werden können.
  - Erstellung standardisierter Formulare für Angebotsabgaben und die benötigten Daten, wodurch die Angebote auch leichter vergleichbar sind
  - Festlegung der Bedingungen für die Datenüberprüfung, durch Zuverlässigkeitsprüfungen, Abnahmetests, regelmäßige LCC-Tests während des gesamten Lebenszyklus oder über bestimmte Zeiträume hinweg.
  - Festlegung der Modalität der Zusammenarbeit mit dem Lieferanten zur Durchführung dieser Prüfungen
  - Festlegung der Haftung des Lieferanten bei Abweichungen der gemessenen Daten von den im Angebot angegebenen Daten
  - Bestimmung einer Bonus-Malus-Regelung im Rahmen der Vergabe- und Vertragsdokumentation hinsichtlich den Ergebnissen der periodischen Prüfungen, sowie die Anwendung von anschließenden/nachträglichen innovativen Lösungen oder der Art und Weise der Zusammenarbeit etc.

## 6. Schlussfolgerungen

Wie die umfangreiche Bibliographie zum LCC-Konzept [24] zeigt, sind die theoretisch-praktischen und konzeptbezogenen Ansätze sehr vielfältig und können nicht kurz und bündig für jedes Produkt oder jede Dienstleistung aufgeschlüsselt werden.

In Anbetracht unserer eigenen Erfahrungen, Studien und Meinungen haben wir in den Leitlinien und im Anhang versucht, die Vorgehensweise so weit wie möglich zu vereinfachen, und einige Empfehlungen ausgewählt, mit denen wir den Entscheidungsträgern und mit der Durchführung dieser Vergabeverfahren beauftragten Personen helfen wollen, das Spektrum der Probleme zu verstehen und die sich ergebenden Möglichkeiten bei der Beschaffung, dem Vertragsabschluss und der Verwendung des Produktlebenszyklus-Kriteriums optimal auszunutzen.

Es ist eine große Chance, diese Materialien von den SUITS-Partnern begutachten zu lassen und dann im Rahmen der Pilotanwendung zu testen, denn auf diese Weise werden wir Rückmeldungen von den Betroffenen erhalten, auch mit Blick auf ihre multikulturellen Erfahrungen.

## 7. Anhänge:

### A.2.1.a - 'Datenblatt – Gesamtlebenszykluskosten für DMU'

Der Anhang zeigt ein solches Beispiel für ein standardisiertes Formular für das LCC-Angebot bei einem DMU-Dieselmotortriebzug.

Das Formular wurde von SC Integral Consulting R&D im Rahmen des Berichts über das in Rumänien durchgeführte Pilotprojekt in Zusammenarbeit mit S.N.T.F.C., CFR Căători / Rumänische Eisenbahnen - Personenverkehr", Regionale Tochtergesellschaft des Personenbahnverkehrs Timișoara, im Rahmen des ECORailS-Projekts [25] [26] durchgeführt im Rahmen des IEE-Programms - Intelligent Energy Europe, eingereicht.

Die Studien, die in diesem Projekt durchgeführt wurden, wurden in 4 Pilotprojekten getestet und validiert: Lombardei – Italien [27], Öresund – Dänemark [28], Timișoara – Rumänien [29], Berlin-Brandenburg – Deutschland [30].

Die durchgeführten Studien und Tests haben ergeben, dass durch die Anwendung der vom ECORailS-Projekt empfohlenen Verfahren die folgenden wesentlichen Ergebnisse erzielt werden können:

- Verbesserung der Energieeffizienz: 5% im Vergleich zur aktuellen Vergabe; 10% im Hinblick auf das derzeit eingesetzte Rollmaterial; Systemweite Verbesserung der Energieeffizienz für die Regionalbahn um 15% bis 2020.
- Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen: 5% im Vergleich zur aktuellen Vergabe; 10% im Hinblick auf das derzeit eingesetzte Rollmaterial; systemweite CO<sub>2</sub>-Reduktion für die Regionalbahn um 15% bis 2020.

Der Bericht [31] wurde von den Projektpartnern, den potenziellen Endnutzern und den an den Projektergebnissen interessierten Parteien (Eisenbahnverwaltungen, Verkehrsbetriebe, die wettbewerbsfähigsten Lieferanten von rollendem Material, Behörden für das öffentliche Auftragswesen, Städte) sehr positiv aufgenommen.

In der Folge wurde das Formular mit leichten Modifikationen in die Dokumentation für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen aufgenommen, die 2012 durch das National Consultative Committee für öffentliches Auftragswesen koordiniert und durch die nationale Behörde National Authority for Public Procurement Regulation and Monitoring (A.N.R.M.A.P.) als Modell empfohlen wurde, um bestimmte Beschaffungsdokumentationen in Rumänien zu aktualisieren und standardisieren.

Wie bei anderen Empfehlungen soll auch dieser Anhang dazu beitragen, die zur Diskussion stehenden Themen zu verstehen und die Beschaffungsdokumentationen weiterzuentwickeln.

Anlage A.2.1.a [32]

TECHNICAL SHEET - Total life cycle costs for DMU												Rolling Stock Specifications - ANNEX ... - FT ...									
												Tenderer: .....									
No.	System name	Procurement costs	Energy consumption & costs / year			Spare parts	Wear parts, consumables	Planned maintenance	Repairs	General / capital overhauls			Total costs (€) after a no. of years:					Total LCC	Observations, attached documents, etc.		
			Consumption	MU	€					€	€	€	€	type	months	€	1			5	10
0	DMU			kWh																	
1	Car body																				
2	Bogies and undercarriage																				
3	Diesel engine			1																	
4	Main Generator			kWh																	
5	Traction control and adjustment																				
6	Traction engines			kWh																	
7	Ventilation systems for cooling			kWh																	
8	Energy source for auxiliaries			kWh																	
9	Accumulator batteries																				
10	Compressor			kWh																	
11	Pneumatic installation																				
12	DMU Braking																				
	Braking energy recovery for auxiliary services																				optional
	Braking energy recovery and storage																				optional
13	Electric installation																				
14	Computer system																				
15	Air conditioning			kWh																	
16	Heating			kWh																	
17	Lighting			kWh																	
18	Communication and information system																				
19	Information system																				
20	Interiors, information displays, etc.			kWh																	
21	Control of energy consumption for parked trains			kWh																	
22	Doors actuation																				
23	Train control optimization system																				
<b>TOTAL (€)</b>																					total, without optional
TOTAL (%)																					100%

## Datenblatt - Gesamtlebenszykluskosten für DMU

Erläuternde Hinweise zu Anhang 2.1. a - Technisches Datenblatt (Tabelle Seite 11):

- Es ist eine Betriebsdauer von 5000 Stunden / Jahr oder 200.000 km zu berücksichtigen. Davon werden 1400 Stunden bei niedrigen Temperaturen (die eine Zugheizung erfordern) und 1000 Stunden bei hohen Temperaturen (über 28°C.) angenommen.
- Das Parken ist mit 3500 Stunden / Jahr zu berücksichtigen, davon 2000 Stunden in der Nacht, 800 Stunden bei Temperaturen unter 0 °C und 400 Stunden unter -10 °C.
- In der Spalte Beschaffungskosten werden nur die möglichen Mehrkosten bestimmter optionaler Varianten sowie der Gesamtwert (ohne zusätzliche optionale Kosten) der eingereichten Standardversion (gelbe Zelle) eingetragen.
- Bei Energieverbrauch werden nur die Kosten für den Verbrauch von zugunabhängigen Quellen (Kraftstoff, externe elektrische Energie) eingetragen. Die sonstigen Verbräuche sind bei der vergleichenden Analyse anzugeben.
- Für bestimmte Komponenten (z.B. Dieselmotor oder optionale Versionen) wird empfohlen, separate LCC-Blätter bereitzustellen und nur die globalen Daten in diesem Blatt auszufüllen.
- Bei Varianten mit regenerativer Bremsung sind die Werte für die regenerierten Verbräuche mit einem Minuszeichen zu versehen.
- Das Format des technischen Datenblattes entspricht der Europäischen Norm EN 60300-3-3-3/2005. Die Bieter füllen es vollständig aus. Alle weiteren Erklärungen oder Einzelheiten sind in einem erläuternden Anhang zum technischen Datenblatt anzugeben.
- Dort sind auch Vorgaben zu machen - mit Verweis auf die technische Dokumentation zur Fahrzeugausstattung mit Geräten zur Verbrauchsmessung und -aufzeichnung, gemäß dem Ansatz der LCC-Überwachung / -Optimierung.
- Die optionalen Varianten sind gemäß den Angaben in der Tabelle zu analysieren. Je nach Ausstattung können optionale Ausführungen entsprechend vereinbart werden, und in diesem Fall sind alle Angebote nach den zur Verfügung gestellten Daten zu bewerten.
- In Zeile 0 werden die Gesamtanschaffungskosten für die Standard-DMU-Variante (ohne Optionen) und die zusätzlichen Betriebskosten zusätzlich zu den Kosten für verschiedene in den Spezifikationen festgelegte Komponenten (Nr. 1÷23) angegeben.
- Die Gesamtanschaffungskosten sind der Standard-Angebotspreis, zu dem eventuelle Mehrkosten für andere Varianten nur dann hinzukommen, wenn sie vereinbart werden.
- Bei der Bewertung der Angebote werden der Gesamtaufwert und der LCC-Gesamtwert bewertet (die gelben Zellen). Die damit verbundenen Kosten für die vereinbarten optionalen Varianten können in die Kriterien der Ausschreibungsunterlagen aufgenommen werden.
- RK nach 60 Monaten wird zu Informationszwecken angegeben, als Beispiel dafür, wie das Dokument ausgefüllt werden kann. Die RG, RK Instandsetzungspläne sind vom Bieter auszufüllen.
- Die spezifischen Stückkosten, die für Dieselkraftstoff, elektrische Energie, Arbeitskräfte für Wartung und Reparatur zu berechnen sind, werden in den Spezifikationen erwähnt.

Der rumänische Beratende Ausschuss für  
Öffentliches Auftragswesen (RCCPP)  
2011÷2012

Dokument erstellt von  
S.C. Integral Consulting R&D

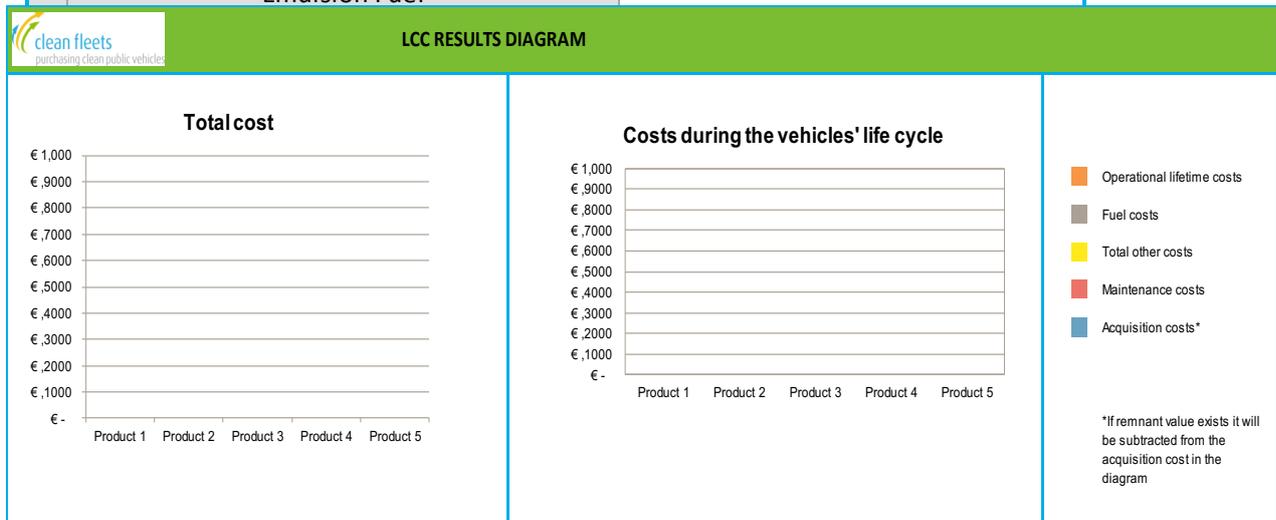
## A.2.1.b – Berechnungsbeispiel LCC – „Clean Fleets“

		<b>VEHICLES - LIFE CYCLE COST (LCC) CALCULATOR</b>				
purchasing clean public vehicles		Please fill in the <u>white</u> cells only				
<b>GENERAL CONDITIONS</b>						
①	Contract length/period of vehicle ownership	Year				
①	Discount rate	%				
①	Number of bids/offers		3			
<b>ACQUISITION COSTS</b>						
	<b>Name of bidder/vehicle model</b>		<b>Product 1</b>		<b>Product 2</b>	<b>Product 3</b>
①	Number of vehicles					
①	Purchase price	€/unit		€/unit		€/unit
	(or) Lease price	€/unit/year		€/unit/year		€/unit/year
	<b>COSTS OF ACQUISITION / UNIT</b>		€ -	€ -	€ -	€ -
<b>OPERATING COSTS PER VEHICLE</b>						
①	Annual use of vehicle	km		km		km
①	Type of Fuel					
①	Fuel consumption per vehicle					
	Fuel price					
①	Add a second fuel type (PHEVs, dual fuel)?					
	<b>OPERATING COSTS / UNIT</b>		€ -	€ -	€ -	€ -
<b>MAINTENANCE COSTS PER VEHICLE</b>						
①	Estimated annual maintenance costs	€/unit/year		€/unit/year		€/unit/year
①	(or) Annual service agreement	€/unit/year		€/unit/year		€/unit/year
	<b>MAINTENANCE COSTS / UNIT</b>		€ -	€ -	€ -	€ -
<b>TAXES AND OTHER COSTS/SUBSIDIES PER VEHICLE</b>						
①	Vehicle tax	€/unit/year		€/unit/year		€/unit/year
	Insurance costs	€/unit/year		€/unit/year		€/unit/year
①	Infrastructure - one off investment costs	€		€		€
	(or) Infrastructure - annual costs	€/year		€/year		€/year
①	Other costs/subsidies (click on left + to expand)					
	<b>TOTAL OTHER COSTS AND SAVINGS/ UNIT</b>		€ -	€ -	€ -	€ -
<b>① EMISSIONS (OPERATIONAL LIFETIME COST- OLC) PER VEHICLE - OPTIONAL SECTION</b>						
	Do you wish to apply the operational lifetime cost methodology from the Clean Vehicles Directive?					
	<b>OPERATION LIFETIME COST (OLC) / UNIT</b>		€ -	€ -	€ -	€ -
<b>END OF LIFE</b>						
①	Remnant value (at end of contract period)	€/unit				
			€ -	€ -	€ -	€ -
	<b>TOTAL LCC PER UNIT</b>		€ -	€ -	€ -	€ -
	<b>TOTAL LCC</b>		€ -	€ -	€ -	€ -

COST OF EMISSIONS	
Emission	Cost per unit €/g
NOx (Permitted range 0,0044-0,0088)	0,0044
PM (Permitted range 0,087-0,174)	0,087
NMHC (Permitted range 0,001-0,002)	0,001
CO <sub>2</sub> (Permitted range 0.00003 - 0.00008)	0,00003

> [CLICK HERE FOR DIAGRAMS](#)

FUEL PRICE INCREASES	
Select option in box below	
 Use default OECD-FAO values	
	Annual % price change over period
Diesel	
Petrol	
Biogas/CBG	
Natural Gas/CNG Nm <sup>3</sup> /100km	
Natural Gas/CNG kg/100km	
Electricity	
Biodiesel	
LPG	
Ethanol	
Hydrogen gas	
Hydrogen liquid - kg/100km	
Hydrogen liquid - l/100km	
Emulsion Fuel	



**Anmerkungen:**

Dieser Rechner führt eine Lebensdauerkostenberechnung auf der Grundlage der harmonisierten Methodik gemäß Art. 6 der Richtlinie 2009/33/EG durch. Entwickelt vom Projekt Clean Fleets ([www.clean-fleets.eu](http://www.clean-fleets.eu)), mit Unterstützung des Programms Intelligent Energy Europe der Europäischen Kommission. [33]

“Clean fleets purchasing clean public vehicles.” Der Clean Fleets Lebenszykluskosten-Rechner ist ein einfach zu bedienendes Werkzeug, das einen Vergleich der Lebenszykluskosten (LCC)/Gesamtbetriebskosten (total costs of ownership - TCO) verschiedener Fahrzeuge und Angebote innerhalb eines Beschaffungsprozesses ermöglicht.

Das Tool ist vollständig konform mit der Richtlinie über saubere Fahrzeuge (CVD) (2009/33/EG) und ermöglicht die Durchführung einer Betriebslebensdauerkostenrechnung gemäß der Richtlinie. Mit dem Tool können auch die Umweltauswirkungen von Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen monetarisiert werden. Das Tool kann auf [www.clean-fleets.eu](http://www.clean-fleets.eu) genutzt werden.

Die Stadt Wuppertal, in Deutschland, verwendet eine Version dieses Tools zur Berechnung der Lebenszykluskosten für öffentliche Beschaffungsverfahren.

## Anhang A2.2. Externe Verkehrskosten

### 1. Nachhaltige Verkehrsentwicklung

Die nachhaltige Verkehrsentwicklung ist ein relativ neues Konzept, das jedoch in Bezug auf Bedeutung und Notwendigkeit einstimmig anerkannt wird. In vielen Fällen handelt es sich jedoch nur um ein trendiges Konzept, das in politischen Reden verwendet wird. Es gibt immer noch sehr wenige, die, wenn sie die Bedeutung verstehen, sich selbst in die Pflicht nehmen, eine visionäre, mittel- und langfristige Strategie und die notwendigen Konzepte zur Umsetzung der Strategie in die Praxis zu entwickeln.

Am 28.03.2011 verabschiedete die Europäische Kommission eine umfassende Strategie mit dem Titel "Verkehr 2050", die durch das Weißbuch über den Verkehr KOM(2011) 144 endg. [34] umgesetzt wurde, woraus wir folgende Punkte herausgegriffen haben:

- **Schaffung eines fairen finanziellen Umfelds: ein neuer Ansatz für Verkehrssteuern.** Die Verkehrsabgaben und -steuern müssen in Richtung einer breiteren Anwendung des Verursacher- und des Nutzerprinzips umstrukturiert werden. Für Kraftfahrzeuge sollten Infrastrukturkosten erhoben werden. Eine zweite Stufe: **Internalisierung der Kosten, die in Verbindung mit der Gesamtheit der Kraftfahrzeuge anfallen**, um sowohl die Infrastrukturkosten als auch die sozialen Kosten der Verkehrsüberlastung, die CO<sub>2</sub>-Emissionen (sofern sie nicht in der Kraftstoffsteuer enthalten sind), die lokale Verschmutzung, Lärm und Unfälle zu berücksichtigen.
- Gesamte externe Kosten des Verkehrs (alle Verkehrsträger) für die EU, 2016: 987 Mrd. € (6,6% des BIP). [35]
- Diese Kosten werden wie folgt auf die Hauptkategorien der externen Kosten verteilt: Unfälle - 29%, Staus - 27%; Luftverschmutzung - 14%; Klimaänderungen - 14%. [35]. Von den gesamten **externen Kosten** entfallen 93% auf den Autoverkehr. Etwa 77% der Kosten werden durch die Personenbeförderung verursacht. [36] [37]
- **Verkehrsstaus** kosten Europa (2016) rund 270 Milliarden Euro, 1,9 % des Bruttoinlandsprodukts / Jahr [35]. Die Kosten der Staus werden bis 2050 um etwa 50 % steigen! [34]. Neben Sozial- und Zeitkosten erhöhen Verkehrsstaus deutlich die CO<sub>2</sub>- und Treibhausgasemissionen, die Lärmbelastung und sie haben gesundheitsschädliche Auswirkungen.
- Auf die städtische Mobilität entfallen 40% aller CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs und bis zu 70% aller anderen Schadstoffe des Verkehrs. [38]
- In städtischen Zentren soll der CO<sub>2</sub>-freie Güterverkehr bis 2030 erreicht werden, und konventionelle Kraftfahrzeuge sollen um 50% reduziert und bis 2050 eliminiert werden. Der Verkehr in städtischen Gebieten sollte auf wasserstoffbasierte und hybride Elektroautos, umweltfreundliche öffentliche Verkehrsmittel sowie den Fuß- und Radverkehr ausgerichtet werden. Ein großer Teil der Verantwortung für die Verkehrsorganisation in den Städten liegt bei den Mitgliedstaaten selbst, und **jede Stadt muss über die angemessenen Verkehrsarten entscheiden**.
- Eine 50%ige Verlagerung vom Straßen- auf den Schienen- und Schiffsverkehr bei Langstreckenfahrten.
- Die sozialen Kosten im Zusammenhang mit Unfällen und Lärm dürften weiter steigen. Im Jahr 2012 betrug der europäische Durchschnitt 55 Todesfälle pro eine Million Einwohner, in einigen Ländern sogar fast 100 Todesfälle pro eine Million Einwohner. Jedes Jahr sterben weltweit etwa 1,3 Millionen Menschen an den Folgen von Verkehrsunfällen. Das sind mehr als 3.500 Todesfälle pro Tag! [39] Die geschätzten sozialen Kosten für ein Straßenverkehrsoffer belaufen sich auf 1,84 Mio. EUR, d.h. 250 Mrd. EUR im Jahr 2012, also ca. 2% des BIP der EU. [40]. 69 % der Verkehrsunfälle ereignen sich in Städten [34]. EU-Rahmen für die Straßenverkehrssicherheit 2021-2030 - Nächste Schritte in Richtung "Vision Zero". [41] [34] In diesem Zusammenhang strebt die EU an, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 zu halbieren. Im Zeitraum 2010-2012 wurde dieses Ziel erreicht, aber ab 2013 kam der Rückgang zum Stillstand, so dass Ende des Jahres 2017 die Zahl der Todesfälle um 29% über dem Prognosewert lag.

[37]. 97% der verkehrsbedingten Todesfälle (alle Verkehrsträger) treten bei Straßenverkehrsunfällen auf. Über 90 % der Verkehrstoten in den Mitgliedstaaten ereignen sich auf städtischen und ländlichen Straßen.

- Der Verkehr macht etwa ein Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen (THG) in Europa aus. Von den gesamten Verkehrsemissionen im Jahr 2014 entfallen 72,8% auf den Pkw-Verkehr und 0,6% auf den Schienenverkehr. [42]

Die von den Staats- und Regierungschefs der EU am 23.10.2014 vereinbarten Ziele: Reduktion der Treibhausgase um mindestens 40% im Jahr 2030 im Vergleich zum Jahr 1990 und um mindestens 80% im Jahr 2050. [43] Die meisten Städte leiden unter Verkehrsstaus, schlechter Luftqualität und Lärmbelastung.

**Die Städte und Gemeinden werden bei der Umsetzung dieser Strategie eine entscheidende Rolle spielen.**

Zu diesen Grundzügen der neuen europäischen Strategie folgen im Weiteren einige Anwendungsbeispiele.

### 1.1. Die “Beeching Axe” und Rumäniens Masterplan für den Bereich Verkehr (2015)

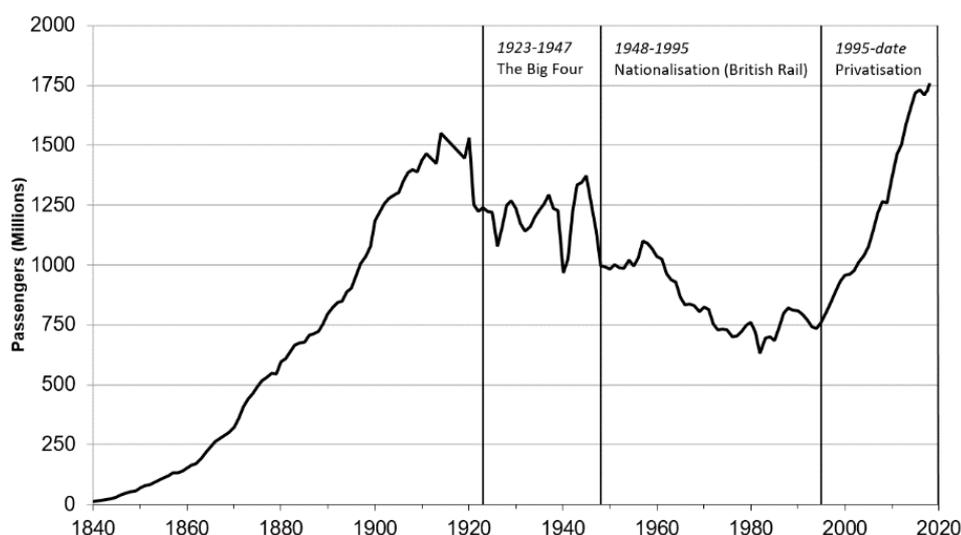
Der Vorschlag von Dr. Richard Beeching in seinen an die britische Regierung adressierten Berichten von 1963 und 1965 [44], wird allgemein als "Beeching Axe" bezeichnet. Darin wird vorgeschlagen, dass Netz der British Railway zu verkleinern. (Aus Gründen der Kosteneffizienz wurde eine Reduzierung der britischen Eisenbahnen um ca. 35% beschlossen, wobei nur ca. 40% der insgesamt bestehenden Schienenwege später ausgebaut werden sollten.)

Dabei wurden Einsparungen von rund 30 Millionen £ erzielt, während die Gesamtverluste 100 Millionen £ pro Jahr überschritten.

Das drastisch gesunkene Passagieraufkommen und die negativen Auswirkungen auf die Gesellschaft führten zu großen Protesten.

Die katastrophalen Auswirkungen dieser Maßnahme führten zwischen 1995 und 2009 zur Eröffnung von 27 neuen Strecken und 68 Bahnhöfen bei gleichzeitiger Verbesserung der Infrastruktur. Die Zahl der Fahrgäste ist nur einer der Indikatoren für den Schienenverkehr, aber die damit verbundenen sozialen und ökologischen Auswirkungen sind viel wichtiger.

Das folgende Diagramm ist ein anschauliches Beispiel für die Auswirkungen der beiden Richtlinien (von 1963 bzw. nach 1995).



Eisenbahnpassagiere in Großbritannien von 1829+2018.

Im Jahr 2014 hat das Team britischer Experten, das den Rumänischen General Transport Master Plan (GTMP) für den Zeitraum 2014-2030 entwickelt hat, in den Masterplan die Maßnahme der

Schließung von ca. 4.000 km Eisenbahn (ca. 40% der Gesamtmenge) aufgenommen, eine Maßnahme, die von der Regierung 2014 genehmigt wurde. [45] [46]

Im GTMP wurde der für die Entwicklung des Straßenverkehrs erforderliche Finanzmittelbedarf auf einen Wert festgelegt, der um ca. 36% höher ist als derjenige des Schienenverkehrs.

*Werden die Erkenntnisse aus der Geschichte nicht berücksichtigt und die Leitlinien der EU-Strategie für die Verkehrsentwicklung ignoriert?*

### 1.2. Verkehrspolitik in Constanța.

Constanța ist die fünftgrößte Stadt Rumäniens, eine Touristenstadt am Schwarzen Meer. (Dampf-) Straßenbahnen wurden 1905 und Elektrostraßenbahnen 1944 eingeführt. [47]

Im Jahr 2008 beschloss die Gemeinde Constanța, den Straßenbahnverkehr aufzugeben und durch den Busverkehr zu ersetzen. Straßenbahnschienen, Depots und Wartungswerkstätten wurden aufgelöst.

*Es ist richtig, das Weißbuch über den Verkehr war damals noch nicht erschienen, aber die Nachteile von Bussen gegenüber Straßenbahnen (in Bezug auf Emissionen, Unfälle, Staus, Kapazität, Komfort usw.) waren bereits 2008 bekannt!!*

### 1.3. Verkehrspolitik in Iași.

Iași ist die viertgrößte Stadt Rumäniens [48]. Die Stadt verfügt über eines der längsten Straßenbahnnetze Rumäniens. Seit 1990 wurden fast 20% der Straßenbahnschienen modernisiert, und im Zeitraum 2007-2015 die restlichen über 80%.

Die Projekte laufen bis zum Jahr 2023, und umfassen den Kauf neuer Straßenbahnen, die Modernisierung der Depots, den Ausbau der bestehenden Schienen, den Bau von Straßenübergängen.

Nach 2007 wurden die Projekte vor allem durch die Inanspruchnahme europäischer Mittel (über 114 Mio. EUR) ermöglicht, zu denen Mittel aus den nationalen Strukturfonds hinzukamen.

Diese Verbesserungen haben bisher zu einer Verringerung der Verkehrsbehinderungen um über 60 % geführt, während die sozialen Auswirkungen, darunter eine Verringerung der Emissionen, Verkehrsunfälle usw., erheblich sind.

*Möglich wurden diese Erfolge durch gemeinsame Anstrengungen und eine verantwortungsbewusste, abgestimmte Leitung der Gemeinde Iași in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben von Iași.*

Die drei obigen Beispiele zeigen, dass EU-Strategien nicht automatisch angewendet werden, und ihre ordnungsgemäße Umsetzung erfordert das Engagement kompetenter, motivierter und gut organisierter Personen sowie langfristige Initiativen zum Nutzen der gesamten Gesellschaft.

## 2. Externe Verkehrskosten

Die "externen Verkehrskosten" sind ein komplexes und wichtiges Begriffskonzept, das ein gutes Verständnis ihrer Bedeutung und der Mechanismen, die zu ihrer Internalisierung eingesetzt werden, erfordert.

Im Leitfaden für ein innovatives Auftragswesen, insbesondere in den Kapiteln 5.1 - Innovative Beschaffungskriterien und 5.1.4 - Externe Verkehrskosten, werden allgemeine Überlegungen, Zusammenhänge, Definitionen und Bedeutungen dargestellt.

Der vorliegende Anhang ergänzt die Angaben in den Leitlinien mit Informationen und bibliographischen Referenzen, die zum Verständnis dieses Konzepts und seinen Anwendungsmöglichkeiten in der Strategie und den politischen Vorgaben zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität nützlich sind.

Zum Verständnis des Konzepts der externen Verkehrskosten tragen im Wesentlichen zwei Arten von Maßnahmen bei:

- Die Erarbeitung einer Strategie zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität basierend auf einer Minimierung externer Kosten.

Der städtische Verkehr wird hauptsächlich durch die Entwicklung eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehrs auf der Grundlage von leistungsstarken, sicheren und schnellen Fahrzeugen erreicht, von denen keine Staugefahr ausgeht, und die sich durch ein niedriges Emissionsniveau auszeichnen (U-Bahn, Stadtbahn (leichte Straßenbahnen / schnelle Straßenbahnen), Straßenbahnen). Dieses Hauptversorgungsnetz wird durch Busse und elektrische Trolleybusse ergänzt.

Es ist von größter Bedeutung, das Bewusstsein der Bürger dafür zu schärfen, dass sie sich zum Zurücklegen ihrer Wege bspw. um soziale Kontakte zu pflegen, an kulturellen Veranstaltungen teilzunehmen, oder im Kontext touristischer Aktivitäten, für das zu Fuß gehen oder das Fahren mit Fahrrad/Roller etc. entscheiden. Eine Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten der Bürger würde zu einer deutlichen Verringerung der Pkw-Fahrten und damit zu einer deutlichen Senkung der tatsächlichen externen Kosten für die gesamte Gesellschaft führen.

Eine Vielzahl von Studien, Projekten [49] und Europäischen Richtlinien [50] [51] stellen die Grundsätze und Modalitäten für die Entwicklung solcher Strategien bereit.

- Anwendung von Maßnahmen zur Internalisierung externer Kosten.

### **2.1. Die Strategie für die Umsetzung der Internalisierung der externen Kosten**

Die Leitlinien dieser Strategie wurden in der Mitteilung der Europäischen Kommission KOM(2008) 435 endg. [52] festgehalten und mit dem technischen Anhang zur Strategie - SEK(2008) 2207 [53], mit dem Dokument SEK(2008) 2208 [54] - Folgenabschätzung der Internalisierung externer Kosten und SEK(2008) 2209 [55] - Zusammenfassung der Folgenabschätzung der Internalisierung externer Kosten, ergänzt.

Wir präsentieren im Folgenden eine Zusammenfassung der wichtigsten Ideen aus diesen und anderen verwandten Dokumenten:

- Externe Verkehrskosten beziehen sich auf die von den Verkehrsträgern verursachten Kosten, die von der gesamten Gesellschaft verursacht und getragen werden. Diese Kosten werden durch Verkehrsstaus, Verkehrsunfälle, Luftverschmutzung, Klimaveränderungen durch Treibhausgase, Lärm, andere Auswirkungen auf die Umwelt sowie den Verschleiß der Verkehrsinfrastruktur verursacht [56]. Eine Vielzahl von Studien hat Berechnungsmodelle für diese Sozialkosten entwickelt, um diese in monetären Aufwänden auszudrücken.
- Die Internalisierung der externen Kosten zielt darauf ab, einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern zu gewährleisten [57], (da über 93% der gesamten externen Kosten durch den Autoverkehr verursacht werden [36] [37]), sowie die Kosten zu senken, die der gesamten Gesellschaft entstehen, im Einklang mit den Grundsätzen "Verursacherprinzip" und "Nutzerprinzip" [34].
- Damit bei der Preisgestaltung die internen Kosten berücksichtigt werden können, ist es notwendig, den Wert jeder Kategorie von externen Kosten zu bewerten [53]. Wir präsentieren im Folgenden eine Synthese der Ansätze zu den wichtigsten externen Kostenkomponenten, die wir gemäß dem Handbuch über externe Kosten des Verkehrs, RICARDO-AEA [56], ausgewählt haben:

Kosten-element	Best-Practice Ansatz	Unterschiede zwischen Grenzkosten und Durchschnittskosten	Praktische Umsetzung und vorgeschlagene Differenzierung	Straßenverkehrsmittel
Kosten durch knappe Infrastruktur	WTP zur Schätzung des Zeitwertes (basierend auf angegebenen Präferenzansätzen). Alternativ: WTP für knappe Zugangszeiten (basierend auf SP mit realen oder künstlichen Ansätzen). Alternativ: WTA.	In Ballungszentren sind die Grenzkosten überdurchschnittlich hoch. Die Differenz ist für die Ermittlung der externen Kosten relevant.	Schätzung der Grenzkosten auf der Grundlage von Geschwindigkeits-Fluss-Kurven für spezifische Verkehrscluster (Stadt-Land, Peak-Off-Peak). Top-down-Ansätze sind nicht realisierbar.	Der Individualverkehr verursacht eine kollektive Stauung, die sich auf Engpässe und Spitzenzeiten konzentriert.
Unfall-Kosten	Ressourcenkosten für die Bewertung von Verletzungen. WTP zur Schätzung des Wertes der statistischen Lebensdauer, basierend auf SP für die Reduzierung der Verkehrsrisiken. Alternativ: WTA	Die Grenzkosten sind individuell unterschiedlich (bei außerplanmäßigem Verkehr). Ein Clustering der Infrastrukturbenutzer nach Unfallrisiko ist möglich (und wird typischerweise von Versicherungsgesellschaften angewendet). Somit kann davon ausgegangen werden, dass die Durchschnitts- und Grenzkosten in jedem Cluster ähnlich sind.	Differenzierung (Benutzercluster) nach den von den Versicherungsgesellschaften angewandten Systemen.	Der Grad der Außenwirkung hängt von der Behandlung individueller selbst verursachter Unfälle (individuelles oder kollektives Risiko) ab. Die Versicherung deckt die Entschädigung der Opfer (ohne Lebenswert).
Luftverschmutzung und menschliche Gesundheit	Wirkungspfadansatz unter Verwendung von Ressourcenkosten und WTP für Menschenleben (verlorene Lebensjahre). Alternativ: WTA.	Lineare Dosis-Wirkungs-Funktion: Grenzkosten ähnlich den Durchschnittskosten.	Grenzkosten (gemittelt) je Fahrzeugtyp (EURO-Klasse) sowie Verkehrs- und Bevölkerungscluster (städtisch, interurban).	Der Grad der Außenwirkung hängt von der Behandlung individueller selbst verursachter Unfälle (individuelles oder kollektives Risiko) ab. Die Versicherung deckt die Entschädigung der Opfer (ohne Lebenswert).
Luftverschmutzung und Gebäude-/Materialschäden	Wirkungspfadansatz unter Verwendung von Verlusten (z.B. Ernteverluste zu Faktorkosten).			
Luftverschmutzung und Natur	Wirkungspfadansatz auf der Grundlage von Verlusten (z.B. Ernteaussfälle zu Faktorkosten).	Lineare Dosis-Wirkungs-Funktion: Grenzkosten ähnlich den Durchschnittskosten.	Grenzkosten (gemittelt) pro Fahrzeugtyp (EURO-Klasse) und Verkehrscluster (städtisch, interurban).	Enger Zusammenhang zwischen Bevölkerungsdichte und Schadenskosten.
Lärm	Kosten für Unannehmlichkeiten: WTP-Ansatz basierend auf hedonischen Preisen (Mietausfall - das spiegelt WTA wider) oder SP zur Lärminderung. Gesundheitskosten: Wirkungspfadansatz für die menschliche Gesundheit unter Verwendung von WTP.	Verminderung des Einflusses eines zusätzlichen Fahrzeugs mit zunehmendem Geräuschpegel aufgrund der logarithmischen Skala. Die Grenzkosten liegen unter den Durchschnittskosten.	Grenzkosten (gemittelt) pro Verkehr und Bevölkerungscluster (städtisch, interurban)	Enger Zusammenhang zwischen Bevölkerungsdichte und Schadenskosten.
Klimawandel	Kostenvermeidungsansatz auf der Grundlage von Reduktionsstrategien für Treibhausgasemissionen; alternativ Schadenskostenansatz; Schattenpreise eines Emissionshandelssystems	Komplexe Kostenfunktion. Als Vereinfachung: Geringfügige Schadenskosten ähnlich den Durchschnittskosten (wenn keine größeren Risiken enthalten sind). Für Vermeidungskosten sind	Grenzkosten (gemittelt) pro Typ des Fahrzeugs und/oder des Kraftstoffs.	Alle THGs relevant.

		die Grenzkosten überdurchschnittlich hoch..		
Natur und Landschaft	Kompensationskostenansatz (basierend auf virtuellen Reparaturkosten).	Die Grenzkosten liegen deutlich unter den Durchschnittskosten.	Durchschnittliche (oder marginale) variable Kosten pro Infrastrukturtyp.	Unterscheidung zwischen historischem Netz und Autobahnausbau.

**Abkürzungen:**

- *WTP - willingness to pay (Zahlungsbereitschaft). Ansatz, der sich auf die Zahlungsbereitschaft für eine Verbesserung bezieht.*
- *WTA - willingness to accept (Akzeptanzbereitschaft). Ansatz, der sich auf die Bereitschaft bezieht, eine Ausgleichsleistung für Nichtverbesserungen zu akzeptieren.*
- *SP - stated preference approach (erklärter Präferenzansatz). Die angegebene Präferenzmethode mit einem konsistenten Bewertungsansatz misst die WTP direkt, hängt aber stark vom Untersuchungsdesign und dem Kenntnisstand ab.*

## 2.2. Internalisierung externer Kosten

Für die Internalisierung der externen Kosten müssen die Bewertungen der einzelnen externen Kosten berücksichtigt werden.

### 2.2.1. Verkehrsstaus

In den Großstädten Europas verbringen die Fahrer 50+218 Stunden / Jahr im Stau. Mit einem Anteil von ca. 72% an den gesamten Personenkilometern sind Pkw das beliebteste Verkehrsmittel in Europa.

Die Verantwortlichen für die Politik zur Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrs sollten die Ursachen von Verkehrsstaus identifizieren und die notwendigen Maßnahmen zur deren Beseitigung / Verringerung ergreifen.

Die notwendigen Maßnahmen beziehen sich grundsätzlich auf:

- Die Entwicklung eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs auf der Grundlage von Verkehrsmitteln mit geringem Staugefahrpotenzial: U-Bahn, Stadtbahnen mit eigener Strecke, Seilbahnverkehr usw.;
- Die Entwicklung bzw. Modernisierung einer sicheren und verbesserten Verkehrsinfrastruktur im Einklang mit den Verkehrsbedürfnissen.
- Die für Verkehrsstaus verantwortlichen Personen sollten angemessen belastet werden;
- Sensibilisierung der Bürger für die möglichst geringe Nutzung ihrer Privatfahrzeuge im Stadtverkehr und für Vermeidung des Parkens an nicht zulässigen Orten;
- Zusätzliche, angemessene Steuern für Fahrzeuge, die im Stadtverkehr eingesetzt werden, je nach Fläche, Betriebsstunden, Fahrzeugbelegung sowie strenge Sanktionen für nicht autorisiertes Parken. Es gibt Theorien und Fallstudien, die sich auf die erfolgreiche Anwendung solcher Maßnahmen in verschiedenen Städten beziehen; [58] [56] [59] [60]
- GPS-Ortungs- und Informationssysteme, die in der Lage sind, Echtzeitinformationen über die optimalen Fahrtrouten (in Bezug auf Zeit und Kosten) und über die Verkehrsbehinderungen bereitzustellen;
- Entwicklung und Förderung alternativer Verkehrssysteme: Zu Fuß gehen, Fahren mit dem Fahrrad und dem Roller - in Ergänzung zum öffentlichen Verkehrssystem;
- Dynamisches Management des Stadtverkehrs, sowohl des öffentlichen Verkehrs als auch der anderen Fahrzeuge;
- Optimierte Planung von städtischen Güterverkehren sowie Infrastruktureparaturen und -wartungen;
- Intelligentes Management von Stadtentwicklung und Mobilität;
- Bei der Vorbereitung von SUMP's und der Vergabeverfahren sollten die Vorstudien verschiedene Verkehrsmodalitäten analysieren, wobei die Beschaffungskosten, die Lebenszykluskosten sowie die externen Kosten im Zusammenhang mit jeder analysierten Variante berücksichtigt werden sollten.

### 2.2.2. Kosten von Verkehrsunfällen

Hierzu gehören die geschätzten Kosten für Verletzungen oder den Tod der betroffenen Personen, die Kosten für Familien, Freunde, Arbeitgeber sowie die gesellschaftsrelevanten Kosten.

Die OECD (2012) schlägt auf der Grundlage der Ergebnisse einer Meta-Analyse einen EU-weiten zentralen (Median-)Wert von 3,0 Mio. € auf der Grundlage der Preise von 2005 vor. [61]

Bei der Internalisierung dieser Kosten müssen die Ursachen der Unfälle und die Verantwortung für diese Ursachen berücksichtigt werden.

Die EU-Richtlinie 2008/96/EG [62] über die Straßenverkehrssicherheit verpflichtet die Mitgliedstaaten, die Berechnung der durchschnittlichen sozialen Unfallkosten durchzuführen. Die Internalisierung dieser Kosten wird zu einer erheblichen Senkung der Kosten für Verkehrsunfälle und zu einer gerechteren Entschädigung der Betroffenen führen.

### 2.2.3. Kosten der Verschmutzung

Die Auswirkungen der verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen sind stark standortspezifisch und hängen von vielen Faktoren wie den lokalen Verkehrsbedingungen, den Fahrzeugtypen, der Art der Luftschadstoffemissionen, der Bevölkerungsdichte usw. ab. Die Auswirkungen der Umweltverschmutzung haben schwerwiegende Auswirkungen auf die Gesundheit und das Ökosystem. Diese Effekte müssen in monetären Werten bewertet und geschätzt werden. Eine Reihe von Studien und Forschungsprojekten haben die Schadstoffquellen, ihre Auswirkungen und die nach den Normen Euro 0-6 berechneten Kosten aufgezeigt. [63] [64] [65] [56]

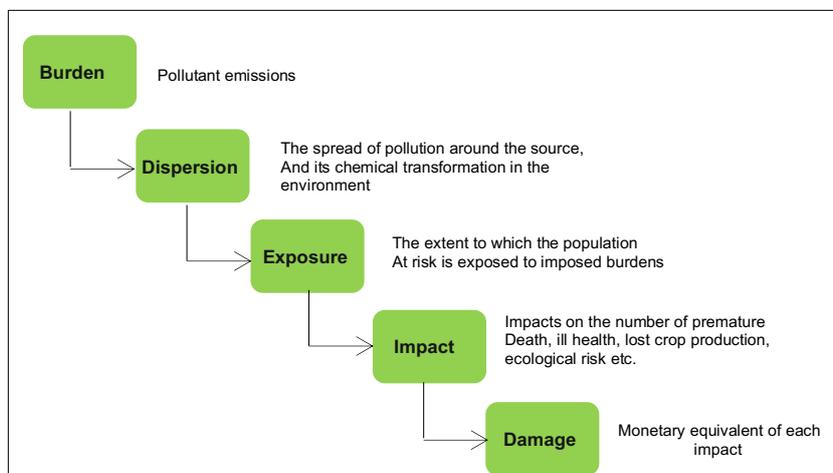
### 2.2.4. Kosten des Lärms

Lärmemissionen durch den Verkehr stellen ein Umweltproblem von wachsender Bedeutung dar, das schwerwiegende Folgen für Gesundheit, Arbeitsproduktivität und Freizeit hat. Eine Reihe von Studien und Forschungsprojekten haben die Lärmwirkungen und die nach verschiedenen Parametern berechneten Kosten aufgezeigt. [66] [67] [56] [31]

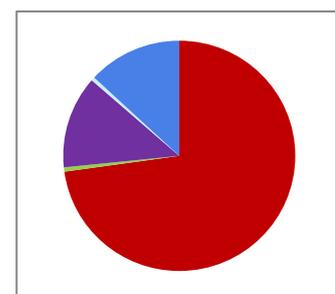
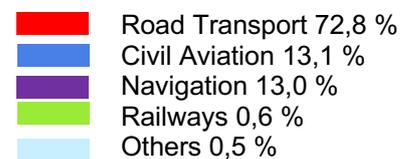
### 2.2.5. Kosten des Klimawandels

Der durch die weltweiten Treibhausgasemissionen induzierte Klimawandel ist derzeit eines der Schlüsselthemen der globalen Forschungsarbeit. Die Klimamodelle und die damit verbundenen ökonomischen Wirkungsabschätzungsmodelle werden kontinuierlich verbessert und die Ergebnisse in neuen Szenarien veröffentlicht. Die Kostenschätzung für verschiedene Verkehrsträger umfasst folgende Schritte [56]:

- Quantifizierung der Treibhausgasemissionen für verschiedene Fahrzeuge, ausgedrückt in Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro Fahrzeug-km.
- Berechnung der marginalen Kosten des Klimawandels für verschiedene Fahrzeug- (und Kraftstoff-) Typen.



The Impact Pathway Approach (IPA) [56]. Source: EEA 2011.



Greenhouse gas emissions (GHG) from transport by mode in 2014. [42]

Verschiedene Studien haben errechnete Werte für verschiedene Fahrzeugkategorien, Energieträger (Benzin, Dieselmotorkraftstoff), Hubraum, EURO-Klasse, Verkehrsraum (Stadt, Land, Hauptstraßen, Eisenbahn) vorgeschlagen. [42] [68] [69] [70] [71]

#### **2.2.6. Kosten vor- und nachgelagerter Prozesse [56]**

Dabei handelt es sich um indirekte Effekte infolge der Herstellung von Energie, Fahrzeugen und Verkehrsinfrastrukturen, die zusätzliche externe Kosten verursachen. Die relevantesten Prozesse, die diese Kosten verursachen, sind im Prinzip die Erzeugung von Energie jeglicher Art, die Fahrzeugproduktion, einschließlich Wartung, Infrastrukturbau und Instandhaltung. Wie bei den anderen Kosten weisen die genannten Studien Werte dieser Kosten nach Prozessen und verschiedenen Parametern aus.

#### **2.2.7. Grenzkosten der Infrastruktur [56] [72] [73]**

Die Kosten dieser Kategorie beziehen sich auf den Anstieg der Kosten für die Instandhaltung und Reparatur der Verkehrsinfrastruktur infolge eines erhöhten Verkehrsaufkommens.

### **2.3. Ökonomische Instrumente zur Internalisierung externer Kosten**

Die wichtigsten wirtschaftlichen Instrumente, die bei der Internalisierung externer Kosten zum Einsatz kommen, sind: Abgaben, Steuern (oder Nutzungsentgelte) und unter bestimmten Umständen [68] der Handel mit Emissionsrechten.

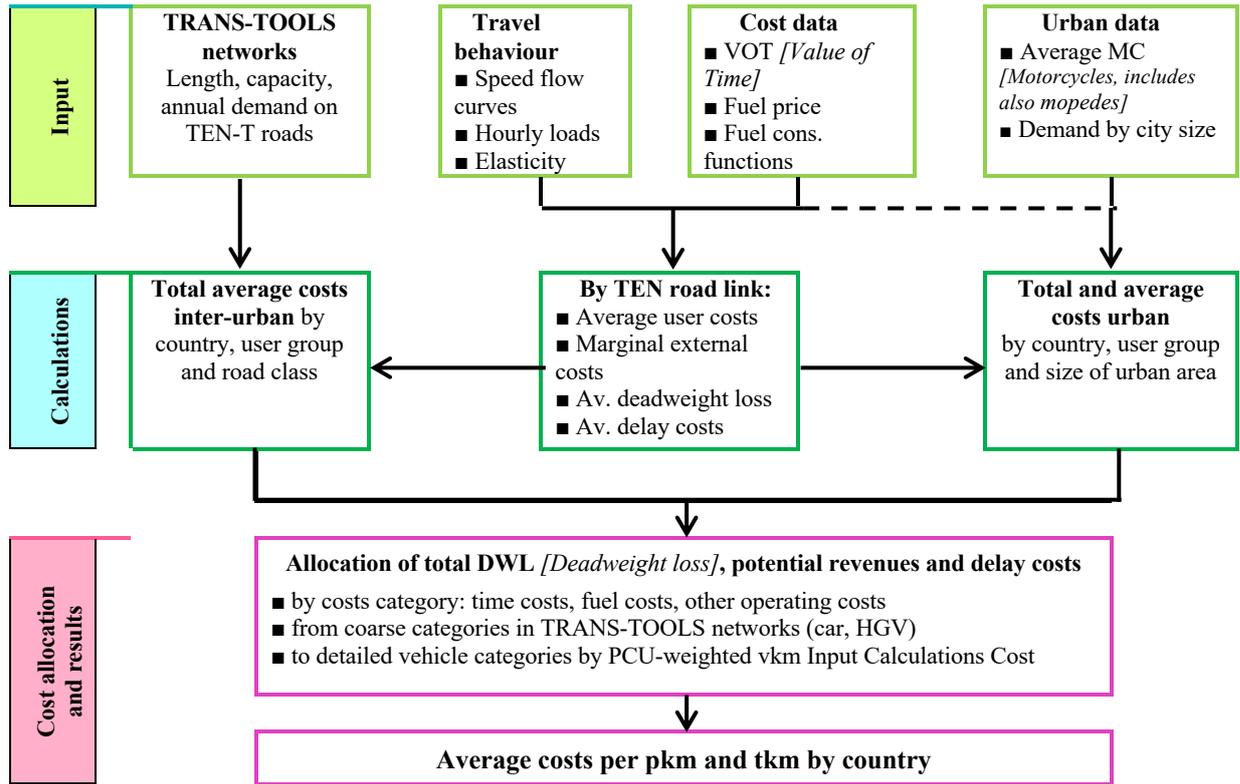
Eine gute Kenntnis der Besonderheiten jeder Kategorie externer Kosten, der Parameter, von denen sie abhängen, und der lokalen Bedingungen ist notwendig und wichtig, um die geeigneten wirtschaftlichen Instrumente zu identifizieren. Die wirtschaftlichen Instrumente sollten entsprechend diesen Informationen differenziert eingesetzt werden, damit die Kosteninternalisierung effizient sein kann, ein fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern unterstützt und das gute Funktionieren des Binnenmarkts geschützt wird. Das allgemeine Internalisierungsprinzip lautet: "Preisgestaltung zu sozialen Grenzkosten" in Übereinstimmung mit den Prinzipien "Verursacherprinzip" und "Nutzerprinzip".

Neben den zahlreichen Studien zu externen Kosten und deren Internalisierung empfehlen wir die Synthesedokumente der Europäischen Kommission [53] [54] [7] [8], "Guidelines to Innovative Financing" [58] sowie die anderen ausgewählten Dokumente, auf die in der Bibliographie verwiesen wird.

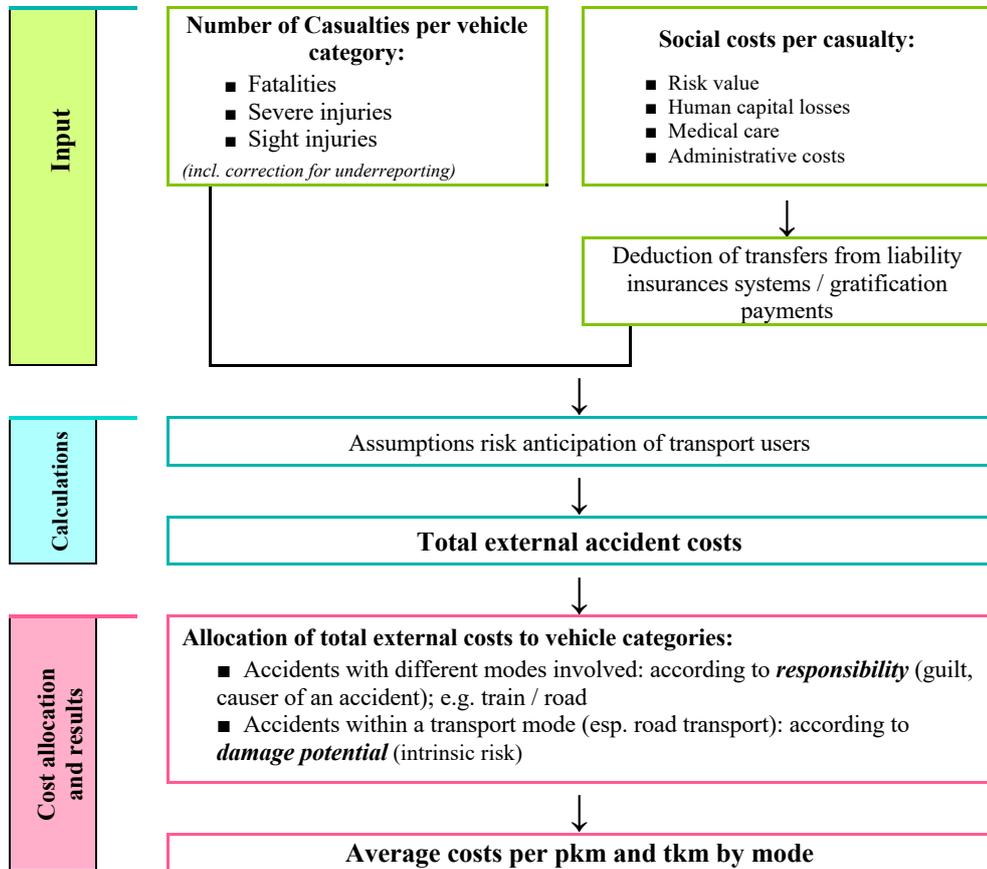
### **2.4. Methoden zur Berechnung der externen Kosten (Beispiele). [36]**

#### **2.4.1. Schätzverfahren für durch Stau entstehende Kosten**

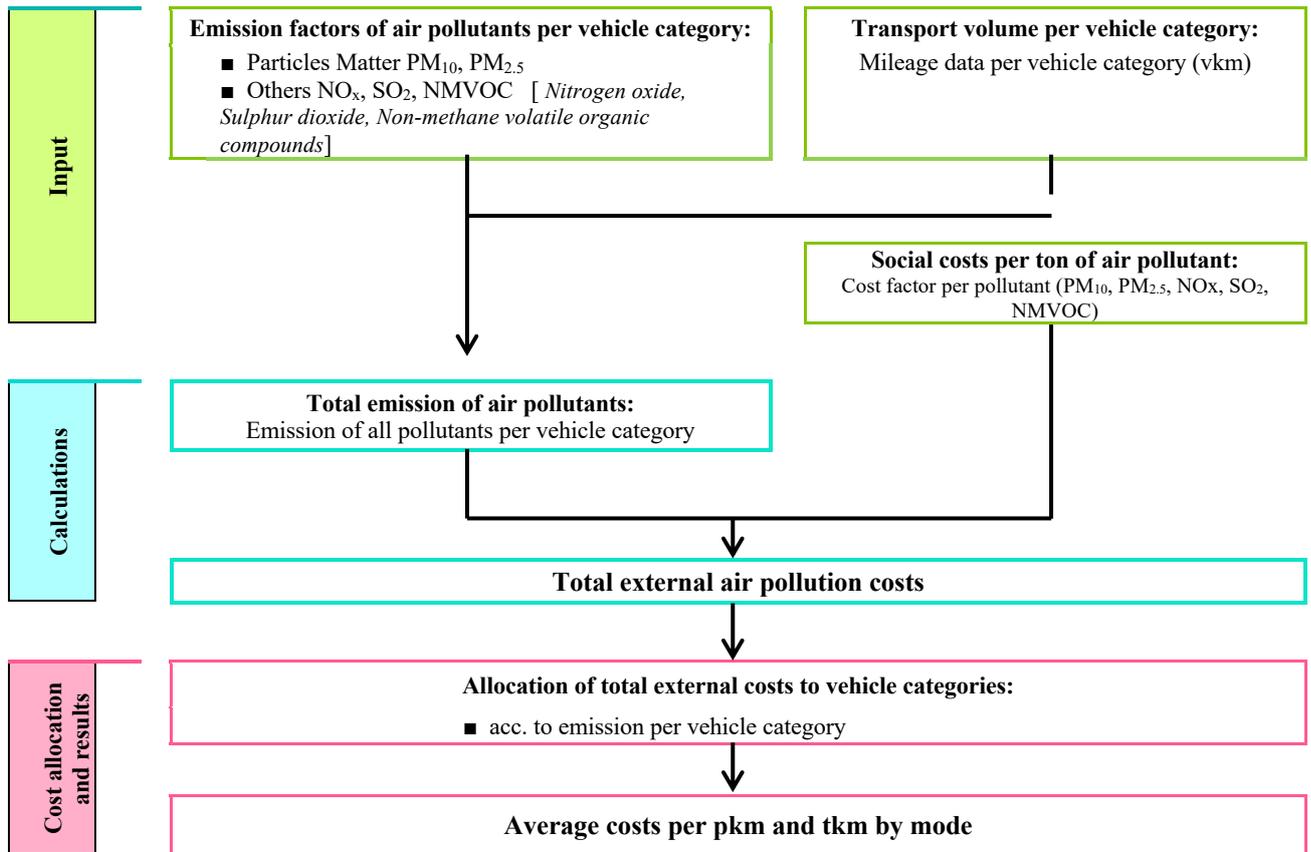
Siehe Grafik auf der folgenden Seite.



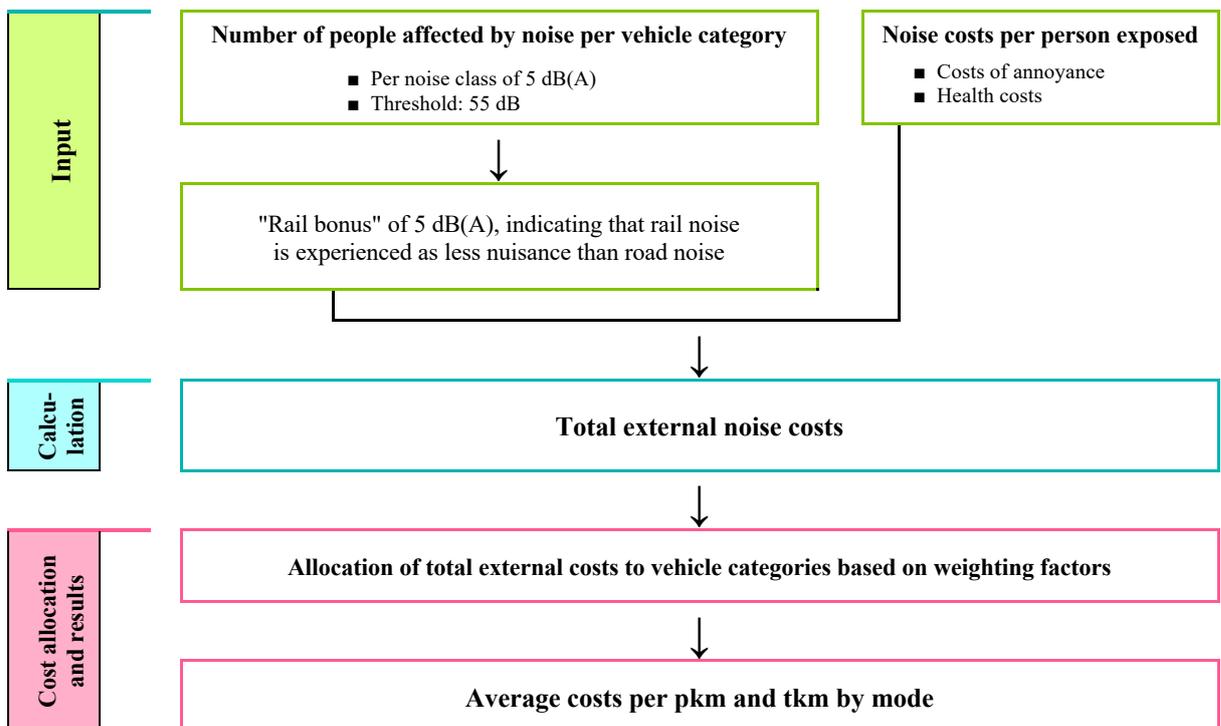
### 2.4.2. Allgemeiner Ansatz zur Berechnung der externen Unfallkosten.



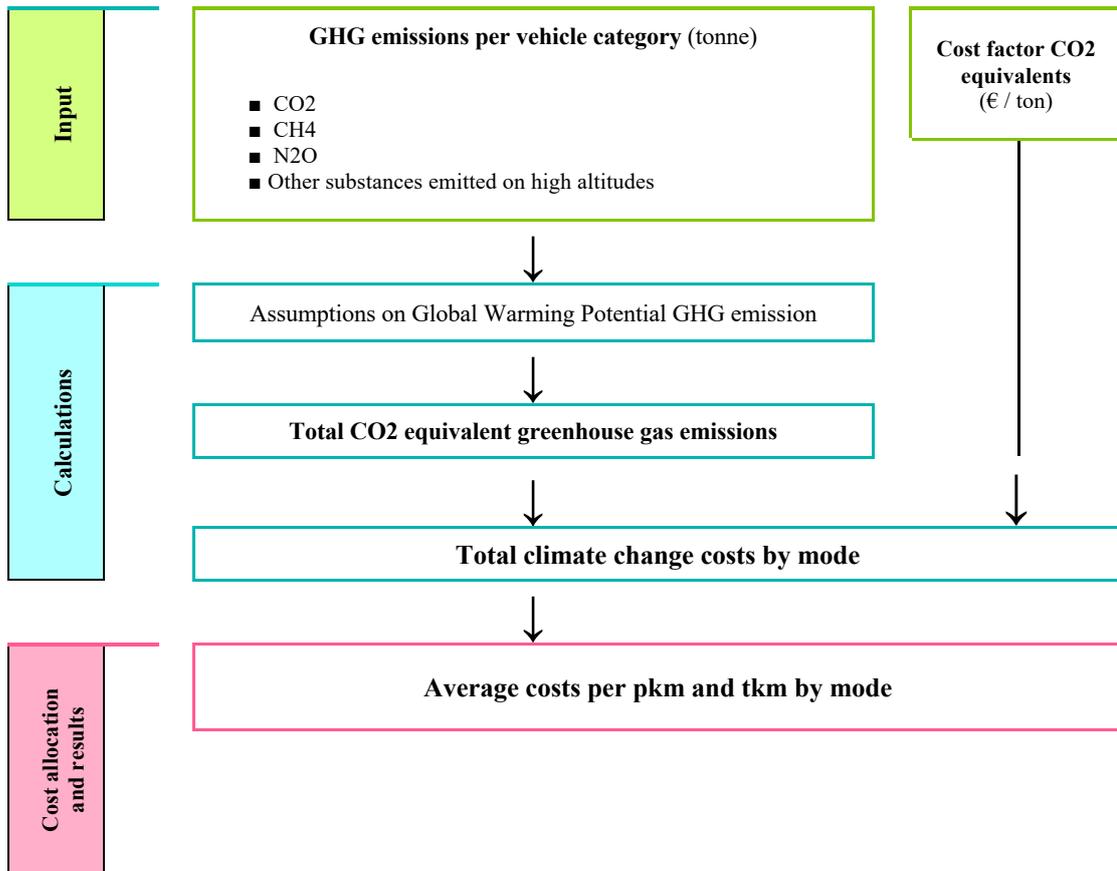
2.4.3. Bewertungsmethodik für die Kosten der Luftverschmutzung.



2.4.4. Bewertungsmethodik für die durch Lärm entstehenden Kosten



2.4.5. Bewertungsmethodik für die durch den Klimawandel entstehenden Kosten



2.5. Fallstudie - Bukarest. Methodenvorschlag für die Bewertung externer Kosten

Bukarest ist eine verkehrsüberfüllte Stadt, die dringend eine effiziente Mobilitätspolitik benötigt. Die folgende Tabelle, die einen Vergleich zwischen drei europäischen Städten zeigt, veranschaulicht die obige Aussage. Die Tabelle wurde von einem Expertenteam im Rahmen der Arbeiten zur Entwicklung des SUMP für Bukarest und das angrenzende Gebiet - Ilfov - vorgestellt. [74]:

Straßennetz - Aufbau und Konnektivität			
	Bukarest	Wien	Prag
Gebiet (km <sup>2</sup> )	228	414	496
Bevölkerung (2012)	1.883.425	1.717.084	1.241.664
Bevölkerungsdichte	<b>8.260</b>	4.148	2.503
KM Straße (2012)	<b>4.251</b>	7.108	6.006
KM Straße pro Gebiet	18,64	17,17	12,11
KM Ausfallrouten	258	309	141
KM Autobahnen	<b>19</b>	121	114
Anzahl PKW (2012)	<b>1.125.591</b>	680.000	697.000
PKW / Person (2012)	0,60	0,40	0,56
KM Straße pro 1000 Fahrzeuge	3,78	10,45	8,62

Hinweis - Wir haben einige Zellen gelb markiert, die wir für relevant für die Ursachen von Verkehrsstaus in Bukarest halten.

Die von TomTom International BV jährlich zur Verfügung gestellten statistischen Daten führen Bukarest beim weltweiten Stauindex auf Platz 8 von 146 Städten in 2014 und Platz 5 in 2015. Im Jahr 2018 belegte Bukarest den 11. Platz unter 403 betrachteten Städten in 56 Ländern. Im

europäischen Vergleich belegt Bukarest bereits seit Jahren den ersten Platz und ist damit die staureichste Stadt. [75]

Bukarest verfügt über einen Eisenbahngürtel, aber die Infrastruktur muss repariert und modernisiert werden. Im Rahmen der Diskussionen in der Mobilitätsgruppe der Stadt Bukarest war dieses Modernisierungsprojekt eines der Vorschläge zur Beseitigung der Verkehrsüberlastung in Bukarest. Während der Voranalysen zur Entwicklung des Bukarester SUMP wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt, die auf der Schätzung der Anzahl der Passagiere basiert, die auf diesem Eisenbahngürtel reisen könnten. Nach dieser Analyse wurde das Projekt als nicht realisierbar eingestuft.

Bei einer Präsentation im Rahmen der Bukarester Kommunalmobilitätsgruppe [76] wurde in Anwesenheit einer Sachverständigengruppe, die den Bukarest - Ilfov SUMP erarbeitet hat, festgestellt, dass das Projekt zur Sanierung des Eisenbahngürtels der Stadt Bukarest wichtig und unverzichtbar für die Verkehrssystematisierung ist. Der Eisenbahnring führt durch intermodale Knoten (U-Bahn, Straßenbahn, vorteilhafte Parkplätze usw.) und könnte in hohem Maße die Entwicklung leistungsfähiger, schneller, sicherer und komfortabler öffentlicher Verkehrsmittel unterstützen, die - korreliert mit anderen Maßnahmen, den täglichen Pendlerverkehr erheblich reduzieren könnten (ca. 400.000 Autos fahren täglich nach Bukarest ein und aus).

Vor diesem Hintergrund ist eine Kosten-Nutzen-Analyse, die auf der Schätzung der Fahrgastzahlen auf der Grundlage aktueller Verkehrsdaten beruht, weder relevant noch wichtig. Weitaus wichtiger ist es, die externen Kosten zu senken, durch eine Verlagerung der Reisenden (die bisher mit dem eigenen Auto fahren) auf den öffentlichen Verkehr mit Schwerpunkt Eisenbahngürtel + intermodale Verkehrsstationen, die zu den U-Bahnen, Straßenbahnen usw. führen. Eine erhebliche Senkung der externen Kosten würde der Gesellschaft als Ganzes zugutekommen und den Gewinn / Verlust überwiegen, der sich aus den Fahrpreisen auf der betreffenden Strecke ergeben könnte. Implizit würde die Realisierung eines solchen Projekts die Zahl der Fahrgäste auf dem Eisenbahngürtel erhöhen, und zwar deutlich über den Schätzungen, die auf der Grundlage des aktuellen Verkehrs mit nicht leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmitteln und einem hohen Maß an Verkehrsüberlastung vorgenommen wurden. Zu Gunsten dieser Ideen wurde in der Präsentation ein System zur Bewertung der Reduzierung der externen Kosten vorgeschlagen. Je komplexer die Bewertung der externen Kosten, desto mehr kann sie als Grundlage für die Beurteilung der Machbarkeit eines Projekts dienen, das bei einer reinen Kosten-Nutzen-Analyse nicht als machbar angesehen wird. Zu Informationszwecken und als Beispiel für weitere derartige Ansätze ist im Weiteren die oben genannte Präsentation beigefügt.

Wir hoffen, dass dieses Beispiel, das sowohl mit den oben genannten kurzen Informationen als auch mit den detaillierten Informationen in den untenstehenden bibliographischen Referenzen in Zusammenhang steht, es den Entwicklern nachhaltiger Mobilitäts-Strategien und -Maßnahmen ermöglichen wird, ihre Ansätze zur Senkung und Internalisierung externer Kosten zum Wohle der Gesellschaft zu begründen.

## Anhang: Fallstudie – Bukarest.



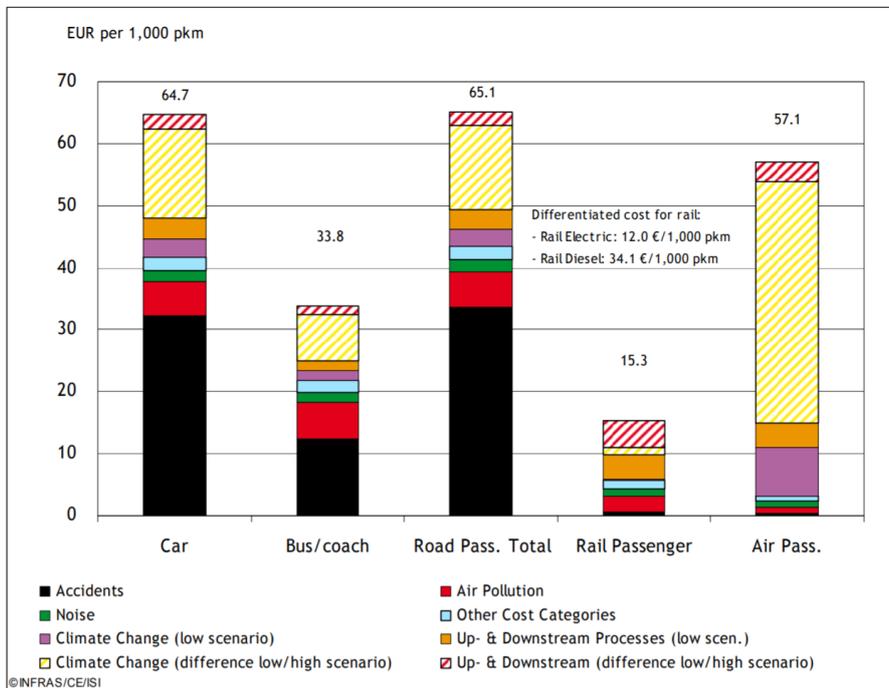
EU Concepts R&D

### Comparison among external costs of transport modes - case study Romania

EU Concepts E&D – Dan Caraman, Laura Panea  
[dan.caraman@euconcepts.ro](mailto:dan.caraman@euconcepts.ro)

Presentation in the Mobility Committee of Bucharest Municipality, 5.05.2015

Average external costs in 2008 for EU-27: passenger transport (congestion excluded)



Other cost categories: Costs for nature & landscape, biodiversity losses (due to air pollution), soil and water pollution costs, additional costs in urban areas. Data do not include congestion costs.

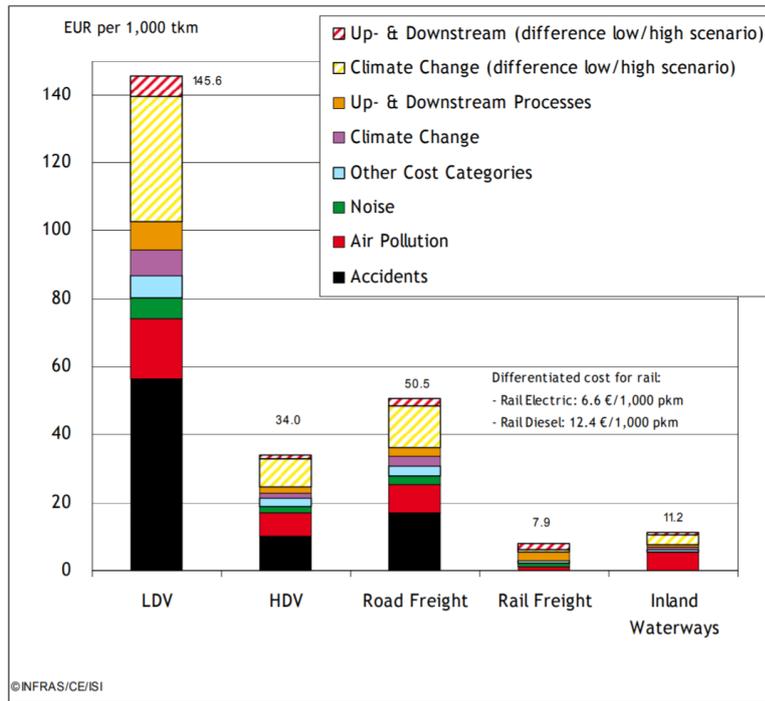
\* Data include the EU-27 with the exemption of Malta and Cyprus, but including Norway and Switzerland.

Presentation in the Mobility Committee of Bucharest Municipality, 5.05.2015

SOURCE: CE Delft/Infras/Fraunhofer ISI, September 2011, page 71 – a study commissioned by UIC in 2011 (other cost categories refer to nature and scenery, biodiversity losses, soil-and water pollution cost additional costs in urban-areas)

\* The data refer to EU-27 except for Malta and Cyprus, yet including Norway and Switzerland

Average external costs in 2008 for EU-27: freight transport (heavy freight excluding congestion)



©INFRAS/CE/ISI

Other cost categories: Costs for nature and landscape, biodiversity losses (due to air pollution), soil and water pollution costs, additional costs in urban areas. Data do not include congestion costs.

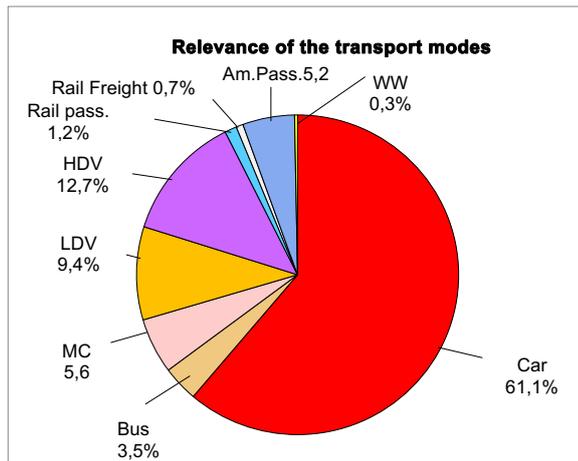
Road Freight Total: The weighted average of all road freight transport modes.

\* Data include the EU-27 with the exemption of Malta and Cyprus, but including Norway and Switzerland.

SOURCE: External Costs of Transport in Europe - Report Delft, September 2011, page 72. CE Delft, Infrac, Fraunhofer ISI. Commissioned by UIC.

Presentation in the Mobility Committee of Bucharest Municipality, 5.05.2015

Share of various transport modes in overall external costs in 2008 for EU-27



Source: 'External costs in Europe', a study commissioned by UIC in 2011 CE/INFRAS/ISI, 2011, p.80

Presentation in the Mobility Committee of Bucharest Municipality, 5.05.2015



**Average external costs generated by the transport sector in 2008**

Passenger Transport ( €/1.000 pkm )						
Road				Rail	Air	Total
Private cars	Buses & coaches	Motor bikes & mopeds	Total passengers Road	Passengers Transport	Passengers Transport	
61,5	19,5	89,1	56,7	34,7	54,0	55,1

Freight Transport ( €/1.000 tkm )					
Road			Rail	Air	Total
Light utility vehicles	Heavy utility vehicles	Total Freight Road*	Freight Transport	Freight Transport	
206,0	19,5	34,9	13,1	7,2	28,2

Source: 'External costs in Europe', a study commissioned by UIC in 2011CE/INFRAS/ISI, 2011, p.83  
 \* Total Road freight – calculated as weight average

Presentation in the Mobility Committee of Bucharest Municipality, 5.05.2015



**Case study – Possible impact of Bucharest City Railway Belt in terms of external**

**Travel needs of the inhabitants in the proximity of the Railway Belt:**

Overall population ( area covered by the study)	100%	256.150	inhabitants
out of whom, active population	60%	153.690	inhabitants
with a degree of job occupancy of the active population	60%	92.214	inhabitants
out of whom, the degree of employment in activities generating home-to-office and office-to-home travels ( constructions, administration, trade, services, industry, etc. ) which means travel for only:	40%	36.886	passengers
Passengers estimated to travel by train, out of the total number of passengers	30%	11.066	Passengers/day And travel direction

Having in view that in Ilfov county there are 12.779 companies with an average number of 20 employees per company, there results: a number of **255.570** available job vacancies.

Out of the above jobs, a number of 55.328 are taken by residents in Ilfov County.

There results that the remaining 200.242 jobs in Ilfov County are taken by residents in Bucharest.

Out of them, we estimate that only 5% will travel by train, namely **10.012 passengers / day**.

There results a daily traffic of	21.078	passengers / day and travel direction.
----------------------------------	--------	--

Source: Prefeasibility study on Bucharest Belt Railway rehabilitation and modernisation with a view to putting into operation passenger trains, conducted by Metroul S.A. and ISPCP S.A. in 2012.

Presentation in the Mobility Committee of Bucharest Municipality, 5.05.2015



### Case study – Possible impact of Bucharest City Railway Belt in

Considering its capacity to attract 21.078 passengers/day and travel direction, the Bucharest

Total average external costs generated in road traffic € / year	Total average external costs generated in rail traffic € / year	Savings resulted from passengers shift to rail traffic € / year
passengers * 2 directions * 15 km/day * 2 directions) 1000pkm/year = 17,9 mil. E	(21.078 passengers * 2 directions * 250 days * 15 km/day * 2 directions) * 34,7 E/1000pkm/year = 10,9 mil. E	17,9 mil. E – 10,9 mil. E = <b>7 mil. E</b>

Presentation in the Mobility Committee of Bucharest Municipality, 5.05.2015



### The feasibility of rehabilitating and modernising Bucharest City railway belt

- According to the Pre-Feasibility Study conducted by Metroul S.A. and I.S.P.C.F. S.A. in 2012 21.078 passengers / day/ directions of travel will use the railway belt →
  - International experience shows that daily traffic amounting to 15 – 20 thousand passengers / day / direction of travel stands for real success
  - According to the external transport costs as published in the UIC study, shifting 21.078 passengers from road to rail transport would generate yearly savings of approx. 7 million € n €
  - According to: “Sustainable Transport – a viable evolution perspective” published by the Romanian Academy in 2015, the level of the congestion- generated external costs (case study France, 20007), accounts for approximatively 26% of the level of total external costs. In the case of the analysis conducted for Romania, further 1,8 million Euro would add to the 7 million Euro. ie
- indicators foreseen in the SUMP, such as: enhanced accessibility, higher safety and security cleaner environment, economic efficiency and better urban environment.

Presentation in the Mobility Committee of Bucharest Municipality, 5.05.2015

## Bucharest case study: external transport costs

No.	External transport costs	correction index	GDP 2010	Overall external costs		Road transport		Rail transport		Road-Rail
			Billion €	Billion €/year	of GDP	of total	Billion €/year	of total	Billion €/year	Billion €/year
0	EU+ Norway + Switzerland			500	4%	93%	465	< 2%	10	455
1	Bucharest-Ilfov		31,26	1,25			1,16		0,03	1,14
2	Bucharest-Ilfov	K1		3,45			3,21		0,07	3,14
3	Bucharest-Ilfov	K2		1,94			1,80		0,04	1,77
4	Bucharest-Ilfov	K3		2,24			2,08		0,04	2,04
5	<b>Bucharest-Ilfov total</b>						2,54			

### Erläuterungen:

Die in Zeile 0 grün markierten Daten korrespondieren mit der Quelle: 'External costs of transport in Europe, update study' CE Delft, September 2011.

In Zeile 1 wurden die Werte für Bukarest - Ilfov anhand des BIP von Bukarest - Ilfov (gemäß NIS-Daten) berechnet, wobei die gleichen Prozentsätze wie in Zeile 0 angewendet wurden.

Wir sind der Ansicht, dass die Kosten für die Verkehrsüberlastung sowie alle anderen Kosten (die damit verbundenen, aber auch die zusätzlichen Kosten, die durch die Fahrten bei hohem Verkehrsaufkommen und schlechten Infrastrukturbedingungen entstehen) in Bukarest viel höher sind. Zum Beispiel:

- Der Indikator, der mit dem Staurisiko in Verbindung gebracht wird, ist die Anzahl der Straßenkilometer / 1000 Fahrzeuge. In Übereinstimmung mit der SUMP-Präsentation, die am 15.02.2015 in der Stadtverwaltung von Bukarest stattfand, beträgt dieser Indikator für Wien = 10,45, gegenüber Bukarest = 3,78  
Das Verhältnis zwischen diesen beiden Werten ist  $K1 = 10,45 / 3,78 = 2,76$
- Laut der Rangliste für das Stau-Niveau im Jahr 2014 (Tom Traffic Index [http://www.tomtom.com/en\\_gb/trafficindex/#list](http://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/#list)), liegt Bukarest mit einer Stauquote von 45 % weltweit auf Platz 8, während Wien mit 29 % auf Platz 57 rangiert. Der Prozentwert der Stauquote beschreibt den erhöhten Zeitaufwand  
Das Verhältnis zwischen diesen beiden Werten ist:  $K2 = 45 / 29 = 1,552$ .
- Verkehrsunfälle. Im Jahr 2013 belegte Rumänien mit 93 Todesfällen/Millionen Einwohner den ersten Platz im EU-Negativ-Ranking. Zum Vergleich, der Durchschnitt liegt bei 52.  
Daraus ergibt sich  $K3 = 93 / 52 = 1,79$ . Im Jahr 2012 wurden 2.042 Todesopfer bei Straßenverkehrsunfällen und 4 Todesopfer bei Eisenbahnunfällen erfasst.
- In der obigen Tabelle wurden die Werte in den Zeilen 2, 3 und 4 berechnet, indem die Werte in Zeile 0 mit dem Korrekturindex K1, K2, K3 multipliziert wurden.

Nr.	Offizielle statistische Daten Verkehrsunfälle im Jahr 2012	Todesfälle	Schwere Verletzungen	Todesfälle + Schwere Verletzungen	Kosten für Todesfälle + schwere Verletzungen [Milliarden €]
	Ilfov County	64	293	357	
	Bucharest	79	946	1.025	
5	<b>Total Bucharest + Ilfov County</b>	<b>143</b>	<b>1.239</b>	<b>1.382</b>	<b>2,54</b>

Anmerkung: Nach der statistischen Formel FPV (Fatality Prevention Value), die im Bericht des Europäischen Rates zur Verkehrssicherheit (ETSC) aufgeführt wird, ein bei einem Verkehrsunfall verlorenes Menschenleben mit einem Betrag von 1,84 Millionen € beziffert.



## Literaturverzeichnis

- [1] CENELEC - European Committee for Electrotechnical Standardization, „EN 60300-3-3 :2004. Part 3-3: Application Guide. Life Cycle Costing,“ CENELEC - European Committee for Electrotechnical Standardization, Bruxelles, 2004.
- [2] IEC - International Electrotechnical Commission, “IEC 60300-3-3 Ed.3.0 b:2017. Part 3-3: Application Guide. Life Cycle Costing,“ IEC - International Electrotechnical Commission, 2017.
- [3] European Parliament, Council of the European Union, „Directive 2009/33/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles,“ *Official Journal of the European Union*, Bd. 52, Nr. L120, p. 5–12, 2009.
- [4] European Parliament, Council of the European Union, „Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on the award of concession contracts,“ *Official Journal of the European Union*, Bd. 57, Nr. L94, p. 1–64, 2014.
- [5] European Parliament, Council of the European Union, „Directive 2014/24/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on public procurement and repealing Directive 2004/18/EC Text with EEA relevance,“ *Official Journal of the European Union*, Bd. 57, Nr. L94, p. 65–242, 2014.
- [6] European Parliament, Council of the European Union, „Directive 2014/25/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on procurement by entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors and repealing Directive 2004/17/EC,“ *Official Journal of the European Union*, Bd. 57, Nr. L94, p. 243–374, 2014.
- [7] European Parliament and the Council, „Directive COM(2017) 653 final - amending Directive 2009/33/EU on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles,“ 2017.
- [8] European Parliament and the Council, „COM(2017) 653 final - Annex 1. Information for the implementation of minimum procurement targets for clean road transport vehicles in support of low-emission mobility in Member States,“ 2017.
- [9] European Commission - DG MOVE, „SWD/2017/0366 final - IMPACT ASSESSMENT Accompanying the document Proposal for A Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles,“ European Commission, Brussels, 2017.
- [10] European Commission - DG MOVE, „SWD/2017/0367 final - EXECUTIVE SUMMARY OF THE IMPACT ASSESSMENT Accompanying the document Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and

energy-efficient road transport," European Commission, Brussels, 2017.

- [11] UIC - International union of railways, „Leaflet nr 345 - Environmental specifications for new rolling stock," UIC - International union of railways, Paris, 2006.
- [12] UIC - International Union of Railways, „Leaflet nr 330 - Railway specific environmental performance indicators," UIC - International Union of Railways, Paris, 2008.
- [13] UIC - International Union of Railways, „LCC-driven procurement," 09 10 2002. [Online]. Available: [http://www.railway-energy.org/static/LCC\\_driven\\_procurement\\_87.php](http://www.railway-energy.org/static/LCC_driven_procurement_87.php). [Zugriff am 25 February 2018].
- [14] A. O'Donovan, J. Frith und C. McKerracher, „Electric Buses in Cities - Driving Towards Cleaner Air and Lower CO2," Bloomberg New Energy Finance, N/A, 2018.
- [15] D. S. §. Davodd, „Energy Star," 2003 December 2003. [Online]. Available: [https://en.wikipedia.org/wiki/Energy\\_Star](https://en.wikipedia.org/wiki/Energy_Star). [Zugriff am 10 March 2018].
- [16] EPA - U.S. Environmental Protection Agency, „Sustainable Materials Management: the road ahead. 2009-2020.," EPA - U.S. Environmental Protection Agency, N/A, 2009.
- [17] European Commission - DG ENV, „Green Public Procurement," 13 August 2019. [Online]. Available: [http://ec.europa.eu/environment/gpp/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/index_en.htm). [Zugriff am 12 September 2019].
- [18] CEMR-EP and EPSU, „The EC Guide on Socially Responsible Public Procurement (SRPP) - defining principles, requirements and standards of Socially Responsible Public Procurement (SRPP) for local and regional government," N/A June 2011. [Online]. Available: [https://www.epsu.org/sites/default/files/article/files/SRPP\\_Joint\\_Statement\\_Final\\_Annex.pdf](https://www.epsu.org/sites/default/files/article/files/SRPP_Joint_Statement_Final_Annex.pdf). [Zugriff am 04 March 2018].
- [19] F. Yaker, „Sustainable Public Procurement (SPP). Objectives, Illustrative Practices and Emerging Trends, Drawing on the SPP Work of UU Environment," 22 February 2017. [Online]. Available: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/gproc\\_e/gp220217/farid\\_yaker.pdf](https://www.wto.org/english/tratop_e/gproc_e/gp220217/farid_yaker.pdf). [Zugriff am 10 March 2018].
- [20] European Commission - DG ENV, „Eco-innovation. When business meets the environment," 03 October 2016. [Online]. Available: [http://ec.europa.eu/environment/eco-innovation/discover/programme/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/eco-innovation/discover/programme/index_en.htm). [Zugriff am 10 March 2018].
- [21] Marcus1234/Wikipedia, „Smart city," 03 August 2007. [Online]. Available: [https://en.wikipedia.org/wiki/Smart\\_city](https://en.wikipedia.org/wiki/Smart_city). [Zugriff am 12 July 2019].
- [22] A. Stålberg, „Life Cycle Costing (LCC) – a modern procurement tool," N/a N/A N/A. [Online]. Available: <http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/expertgroup.pdf>. [Zugriff am 10 July 2019].
- [23] O. Perera, B. Morton und T. Perfrement, „Life Cycle Costing in Sustainable Public Procurement: A Question of Value. A white paper from IISD," International Institute for Sustainable

Development, Winnipeg, 2009.

- [24] C. Jean, „LCA and Procurement,“ N/A N/A 2013. [Online]. Available: <http://www.esaiweb.org/documents/workshops/lca-2013/Jean-Clarkes-presentation.pdf>. [Zugriff am 10 July 2019].
- [25] Intelligent Energy Europe, „Project Fact Sheet: Energy efficiency and environmental criteria in the awarding of regional rail,“ European Commission, 2011.
- [26] Intelligent Energy Europe, „Energy efficiency and environmental criteria in the awarding of regional rail transport vehicles and services (ECORAILS),“ European Commission.
- [27] F. Stanta und N. Pascal, „Incorporating the ECORailS instruments step by step into the PSC between Region Lombardy and TRENORD. Results from the Lombardy Pilot Application,“ ECORails Project, N/A, 2011.
- [28] M. Brok und J. M. Petersen, „Possibilities for introducing higher focus on energy efficiency in future PSC for the Øresund traffic,“ ECORails Project, N/A, 2011.
- [29] Integral Consulting R&D; CFR Călători, „Timisoara Pilot Applications - Test objectives, methodology and results,“ ECORails Project, N/A, 2011.
- [30] Technology Innovation Agency Berlin (TSB), „The ECORails Guidelines in use. Examples from the pilot application Berlin-Brandenburg,“ ECORails Project, N/A, 2011.
- [31] ECORails Consortium, „Guidelines for Public Transport Administrations in Europe,“ ECORails Project, N/A, 2011.
- [32] D. Caraman, „Total Life Cycle Costs for DMU - a form for a Procurement Documentation,“ Integral Consulting R&D, Bucharest, 2011.
- [33] The Clean Fleets Project; Intelligent Energy Europe (IEE) Programme, „The Clean Fleets Life Cycle Cost Calculator,“ 2015.
- [34] European Commission, „White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. COM(2011) 144 final. SEC(2011) 359, 358, 391 final,“ 2011.
- [35] H. v. Essen, „Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities,“ CE Delft, Delft, 2018.
- [36] H. v. Essen, A. Schrotten, M. Otten, D. Sutter, C. Schreyer, R. Zandonella, M. Maibach und C. Doll, „External Costs of Transport in Europe. Update Study for 2008,“ CE Delft, Infrac, Fraunhofer ISI, Delft, 2011.
- [37] European Transport Safety Council, „13th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report,“ 19 June 2019. [Online]. Available: <https://etsc.eu/13th-annual-road-safety->

performance-index-pin-report/. [Zugriff am 10 July 2019].

- [38] European Commission - DG MOVE, „Clean transport, Urban transport. Urban mobility,“ 07 August 2019. [Online]. Available: [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en). [Zugriff am 15 August 2019].
- [39] Economoc Commission for Europe Inland Trasport Committee, „Informal Document no. 6 Secretariat. Final.,“ 2011.
- [40] European Transport Safety Council (ETSC), “Police Reform and Consequences for Road Safety,” European Transport Safety Council, August 2012.
- [41] European Commission, „SWD/2019/0283 final - EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero". SWD(2019) 283 final,“ European Commission, Brussels, 2019.
- [42] European Commission - Secretariat-General, “COM/2016/0501 final - A European Strategy for Low-Emission Mobility,” European Commission, Brussels, 2016.
- [43] European Commission - DG CLIMA, “2030 climate & energy framework. Policy.,” N/A 10 2014. [Online]. Available: [http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/index_en.htm). [Accessed 10 July 2019].
- [44] G-Man/Wikipedia, “History of rail transport in Great Britain,” 28 July 2003. [Online]. Available: [https://en.wikipedia.org/wiki/History\\_of\\_rail\\_transport\\_in\\_Great\\_Britain](https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_rail_transport_in_Great_Britain). [Accessed 10 June 2019].
- [45] Asociația Inginerilor din Romania AGIR, „Master Planul General de Transport al României. Evaluare si propuneri,” *Univers Ingineresc nr. 2 / 2015*, N/A February 2015.
- [46] A. Popescu, “Master Planul General de Transport al României - Probleme la nivel European și Național ? Episodul III. Cui prodest, domnule Boloș?,” 15 January 2017. [Online]. Available: <http://www.romaniacurata.ro/master-planul-general-de-transport-al-romaniei-probleme-la-nivel-european-si-national-iii-cui-prodest-domnule-bolos/>. [Accessed 10 June 2019].
- [47] Cezarika1/Wikipedia, “Lista rețelelor de tramvai din România,” 05 June 2010. [Online]. Available: [https://ro.wikipedia.org/wiki/Lista\\_re%C8%9Belelor\\_de\\_tramvai\\_din\\_Rom%C3%A2nia](https://ro.wikipedia.org/wiki/Lista_re%C8%9Belelor_de_tramvai_din_Rom%C3%A2nia). [Accessed 10 June 2019].
- [48] A. Andrei, “Cum s-au cheltuit banii de la UE, episodul IV: Investiții uriașe în linii de tramvai, zero în vehicule,” 01 October 2018. [Online]. Available: <https://www.ziaruldeiasi.ro/stiri/cum-s-au-cheltuit-banii-de-la-ue-episodul-iv-investitii-uriase-in-linii-de-tramvai-zero-in-vehicule--200967.html>. [Accessed 10 June 2019].
- [49] S. Rupperecht, L. Brand, S. Böhler-Baedeker, L. M. Brunner, A. Colclough, A. Dragutescu, M. Horvat, T. Durlin, S. Werland und F. Rudolph, „Guidelines for Developing and Implementing a

Sustainable Urban Mobility Plan (Second Edition). Final Draft for SUMP Conference,“ Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH, N/A, 2019.

- [50] European Commision, „COM/2013/0913 final - Together towards competitive and resource-efficient urban mobility,“ European Commision, Brussels, 2013, 17 December.
- [51] European Commission, „ANNEX 1 – Annex. A Concept for Sustainable Urban Mobility Plans to Communication Together towards competitive and resource-efficient urban mobility,“ European Commission, Brussels, 2013.
- [52] European Commision, “COM/2008/0435 final - Strategy for the internalisation of external costs,“ European Commision, Brussels, 2008.
- [53] European Commission, “SEC/2008/2207 final - Stratégie pour une mise en œuvre de l’internalisation des coûts externes - Annexe technique à la stratégie pour une mise en œuvre de l’internalisation des coûts externes,“ European Commission, Brussels, 2008.
- [54] European Commission, “SEC/2008/2208 final - Strategy for an internalisation of external costs and the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infra...,” European Commission, Brussels, 2008.
- [55] European Commission, “SEC/2008/2209 final - Strategy for an internalisation of external costs and the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infra...,” European Commission, Brussels, 2008.
- [56] A. Korzhenevych, N. Dehnen, J. Bröcker, M. Holtkamp, H. Meier, G. Gibson, A. Varma and V. Cox, “Update of the Handbook on External Costs of Transport. Final Report,“ Ricardo-AEA, London, 2014.
- [57] Commission of the European Communities, „COM/95/0691 final - Towards fair and efficient pricing in transport policy- options for internalising the external cost of transport in the European Union - Green Paper,“ Commission of the European Communities, Brussels, 1995.
- [58] A. Lugovoi und A. Parker, „Guidelines to Innovative Financing, Appendix C1 - Congestion Charge,“ ARCADIS, U.K.; SUITS Project, N/A, 2019.
- [59] I. Hansen, „Determination and Evaluation of Traffic Congestion Costs,“ *European Journal of Transport and Infrastructure Research (EJTIR)*, Bd. 1, Nr. 1, pp. 61 - 72, 2001.
- [60] D. S. Grant-Muller und J. Laird, „Costs of Congestion: Literature Based Review of Methodologies and Analytical Approaches,“ *Scottish Executive Social Research*, p. 79, N/A November 2006.
- [61] V. Biousque, “The value of statistical Life: a meta-analysis,“ Organisation for Economic Co-

operation and Development, Paris, 2012.

- [62] European Parliament, Council of the European Union, "Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management," *Official Journal of the European Union*, vol. 51, no. L 319, p. 59–67, 2008.
- [63] European Environment Agency, „EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016. Technical guidance to prepare national emission inventories,“ European Environment Agency, Copenhagen, 2016.
- [64] Emisia, "Discover the transport and emissions world with custom assessments," N/A N/A 2018. [Online]. Available: <https://www.emisia.com/assessments/>. [Accessed 10 June 2019].
- [65] Transport & Mobility Leuven NV, "TREMOVE," N/A N/A 2010. [Online]. Available: <https://www.tmleuven.be/en/navigation/TREMOVE>. [Accessed 10 June 2019].
- [66] C. Clark und S. A. Stansfeld, „The Effect of Transportation Noise on Health and Cognitive Development: A Review of Recent Evidence,“ *International Journal of Comparative Psychology*, Nr. 20, pp. 145-158, 2007.
- [67] N. Pignier, „The impact of traffic noise on economy and environment: a short literature study,“ The Centre for ECO2 Vehicle Design, Stockholm, 2015.
- [68] European Parliament, Council of the European Union, „Directive (EU) 2018/410 of the European Parliament and of the Council of 14 March 2018 amending Directive 2003/87/EC to enhance cost-effective emission reductions and low-carbon investments, and Decision (EU) 2015/1814,“ *Official Journal of the European Union*, Bd. 61, Nr. L 76, pp. 3-27, 2018.
- [69] The World Bank, „Urban Transport and Climate Change,“ 14 August 2012. [Online]. Available: <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2012/08/14/urban-transport-and-climate-change>. [Zugriff am 11 June 2019].
- [70] SLoCaT, „Transport and Climate Change. Global Status Report 2018,“ SLoCaT, N/A, 2018.
- [71] European Environment Agency, „Greenhouse gas emissions from transport,“ 22 November 2018. [Online]. Available: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-11..> [Zugriff am 10 June 2019].
- [72] H. Link, „Estimates of marginal infrastructure costs for different modes of transport,“ in *43rd Congress of the European Regional Science Association*, Jyväskylä, 2003.
- [73] A. Schrotten, L. v. Wijngaarden, M. Brambilla, M. Gatto, S. Maffii, F. Trosky, H. Kramer, R. Monden, D. Bertschmann, M. Killer, V. Lambla, K. E. Beyrouy und S. Amaral, „Overview of transport infrastructure expenditures and costs,“ European Commission - DG MOVE, Delft, 2019.

- [74] AVENSA; Rom Transportation Engineering, „Sustainable Urban Mobility Plans for Grows Poles in Romania - Bucharest-Ilfov Agglomeration.“ AVENSA; Rom Transportation Engineering, Bucharest, 2015.
- [75] TomTom International, „Traffic Index,“ N/A N/A 2018. [Online]. Available: [https://www.tomtom.com/en\\_gb/traffic-index/ranking/](https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/). [Zugriff am 11 June 2019].
- [76] D. Caraman und L. Panea, „Comparisons among external costs of transport modes – case study Bucharest,“ Integral Consulting R&D, Bucharest, 2015.



# SUITS



Deliverable Nr.:	D4_Task 4.2
<b>Leitfaden für ein innovatives Auftragswesen Anlage A3 Innovative Vergabeverfahren</b>	
Projekt Akronym:	SUITS
Titel: <b>Supporting Urban Integrated Transport Systems; Transferable Tools for Authorities (Unterstützung urbaner integrierter Verkehrssysteme; übertragbare Tools für Verwaltungen)</b>	
Grant Agreement Nr.:	690650
Arbeitspaket Nr.:	4
Arbeitspaket-Bezeichnung: Innovative and sustainable financing, procurement and business innovation (Innovative und nachhaltige Finanzierung, Beschaffung und Unternehmensinnovation)	
Verantwortliche(r) Author(en): <b>Integral Consulting R&amp;D, Romania</b> Dan Caraman, Cristiana Damboianu, Ștefan Roșeanu	
Verantwortliche(r) Co-Author(en):	
Datum:	28.11.2019
Status:	V2.0
Verbreitungs-Ebene:	RE



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION



## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

---

### Disclaimer

Das vorliegende Dokument enthält die Anhänge A3.1+A3.5 zum "Leitfaden für ein innovatives Auftragswesen" - ein Forschungsdokument, das vom SUITS-Projekt (Supporting Urban Integrated Transport Systems; Transferable Tools for Authorities) im Rahmen des Forschungsprogramms HORIZON 2020 entwickelt wurde.

Diese Anhänge vervollständigen die Daten im Leitfaden mit zusätzlichen Informationen, Beispielen und ausgewählten bibliographischen Referenzen, die wir für nützlich erachten, um die Konzepte einiger innovativer Beschaffungsverfahren und die Modalitäten ihrer Anwendung im Rahmen der Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität besser zu verstehen.

Es ist verboten, den Inhalt der in diesen Richtlinien enthaltenen Materialien in irgendeiner Form von einer natürlichen oder juristischen Person ohne die schriftliche Zustimmung der Autoren zu kopieren, zu verteilen oder zu veröffentlichen.

Die in diesem Leitfadentwurf enthaltenen Informationen und Ansichten entsprechen denen der Autoren und spiegeln nicht unbedingt die offizielle Meinung der Europäischen Union wider. Weder die Organe und Einrichtungen der Europäischen Union noch eine in ihrem Namen handelnde Person können für die Verwendung der darin enthaltenen Informationen verantwortlich gemacht werden.

Bei allen Anliegen in Bezug auf den vorliegenden Leitfaden kontaktieren sie uns bitte unter:

[office@integralconsulting.ro](mailto:office@integralconsulting.ro)

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

---

### Inhaltsverzeichnis

<b>Anhang A3.1 - Innovative Vergabeverfahren im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den städtischen Personenverkehr .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Einleitung.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Vorschriften für staatliche Beihilfen und Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt.....</b>	<b>6</b>
<b>3. Akteure der Vergabeverfahren im öffentlichen Verkehrssektor.....</b>	<b>10</b>
<b>4. Innovative Beschaffungslösungen im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsverträgen.....</b>	<b>11</b>
<b>5. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen .....</b>	<b>12</b>
<b>Anhang A3.2 Gemeinsame Beschaffung für Gruppen von Städten bzw. Regionen (auch länderübergreifend) .....</b>	<b>14</b>
<b>1. Einleitung.....</b>	<b>14</b>
<b>2. Gemeinsame Beschaffungsprozesse auf den inländischen Märkten.....</b>	<b>18</b>
2.1. Gemeinsame Beschaffungsorganisationen.....	18
2.2. Gemeinschaftsinitiativen für die Beschaffung .....	19
<b>3. Zentrale Beschaffungsstellen.....</b>	<b>19</b>
<b>4. Grenzüberschreitende gemeinsame Auftragsvergabe .....</b>	<b>22</b>
4.1. Vorschriften für die gemeinsame grenzüberschreitende Auftragsvergabe .....	22
4.2. Grenzüberschreitende Beschaffung durch zentrale Beschaffungsstellen.....	23
<b>Anhang A3.3 Innovative Partnerschaften bei Vergabeverfahren .....</b>	<b>25</b>
<b>1. Einleitung.....</b>	<b>25</b>
<b>2. Innovative Vergabeverfahren.....</b>	<b>26</b>
2.1 Vorkommerzielle Auftragsvergabe (Pre-Commercial Procurement - PCP).....	28
2.2 Öffentliche Ausschreibung innovativer Lösungen (Public Procurement of Innovative Solutions - PPI) .....	31
2.3 Koordinierungs- und Unterstützungsmaßnahmen (Coordination and Support Actions - CSA)...	32
<b>3. Schlussfolgerungen .....</b>	<b>33</b>
<b>Anhang A3.4 Langfristige Beschaffungsstrategien und -pläne .....</b>	<b>34</b>
<b>Anhang A3.5 Beschaffungsverfahren mit mehreren Finanzierungsquellen .....</b>	<b>37</b>

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Dokumentenhistorie

Datum	Autor	Aktion	Status	Verbreitung
23.03.18	INTECO - Stefan Roseanu	Erarbeitung Anhang A3.1 - Innovative Vergabeverfahren im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den städtischen Personenverkehr	V0.1 - Entwurf	RE
14.05.19	INTECO - Stefan Roseanu	Erarbeitung Anhang A3.2 - Gemeinsame Beschaffung Gruppen von Städten/Regionen (auch länderübergreifend)	V1.1 - Entwurf	RE
25.07.19	INTECO - Stefan Roseanu	Erarbeitung Anhang A3.4 - Langfristige Beschaffungsstrategien und -pläne	V1.2 - Entwurf	RE
25.07.19	INTECO - Stefan Roseanu	Erarbeitung Anhang A3.5 - Beschaffungsverfahren mit mehreren Finanzierungsquellen	V1.3 - Entwurf	RE
27.08.19	INTECO - Dan Caraman	Erarbeitung of Annex A3.3 - Innovative Partnerschaften bei Vergabeverfahren	V1.4- Entwurf	RE
05.09.19	INTECO - Stefan Roșeanu Isolda Constantin	Prüfung und Bearbeitung Anhang A3 – Innovative Vergabeverfahren (Disclaimer, Inhaltsverzeichnis, Referenzen)	V1.5 - Entwurf	RE
27.11.19	INTECO – Dan Caraman, Ștefan Roseanu	Finale Version Anhang A3 des Leitfadens	V2.0	PU

Status: V1.0 - erste Version für Pilotanwendung;

V1.1 ÷ V1.5 – Ergänzung der Anhänge, Übermittlung für Feedback

V2.0 - Finale Version des Anhang A3 der Leitfäden D4.3 – Eingereicht bei der Europäischen Kommission.

Verbreitungs-Level:

- PU öffentlich
- PP Begrenzt auf andere Programmteilnehmer (einschließlich Kommissionsdienststellen)
- RE Begrenzt auf eine von der AG festgelegten Gruppe (einschließlich Kommissionsdienststellen)
- CO Vertraulich, nur für Mitglieder der AG (einschließlich Kommissionsdienststellen)

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Anhang A3.1 - Innovative Vergabeverfahren im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den städtischen Personenverkehr

---

#### Anhang A3.1 - Innovative Vergabeverfahren im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den städtischen Personenverkehr

##### 1. Einleitung

Der Zugang zu Bildung, Gesundheitsdiensten, öffentlicher Verwaltung und anderen Dienstleistungen ist in allen EU-Mitgliedstaaten gemäß dem Vertrag über die Europäische Union<sup>1</sup> obligatorisch. Eine Möglichkeit, diesem Anspruch gerecht zu werden, besteht unter anderem darin, Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Verkehrsbereich anzubieten. In vorliegendem Dokument werden vornehmlich Aspekte des öffentlichen Personenverkehrs behandelt. Systeme des Individualverkehrs oder für den Transport von Waren und Gütern werden nicht berücksichtigt.

Im öffentlichen Personenverkehr gibt es eine Vielzahl von Organisationsformen, die von liberaleren Ansätzen bis hin zu Ansätzen mit umfangreicher öffentlicher Kontrolle reichen. Der öffentliche Personenverkehr ist Teil der staatlichen Grundversorgung und wird auf europäischer Ebene hauptsächlich durch die EU-Verordnung 1370/2007 (geändert und aktualisiert durch die EU-Verordnung 2338/2016) geregelt. Im europäischen Raum sind vier „Denkschulen“ verbreitet, die jeweils einen Beitrag zur Regulierung des neu liberalisierten Marktes des Personenverkehrs leisten: "Wir unterscheiden hier zwischen der lateinischen, der angelsächsischen, der deutschen und der skandinavischen Tradition". Mit den Bestimmungen des EU-Rechtsrahmens in diesem Bereich wurde versucht, diesen Visionen Rechnung zu tragen. [1, pp. 54-69]

Heute wird der Schwerpunkt auf die Öffnung der städtischen Verkehrsmärkte für einen transparenten, regulierten Wettbewerb gelegt, um EU-Bürgern einen immer besseren Zugang zu qualitativen und erschwinglichen öffentlichen Verkehrsdienstleistungen zu ermöglichen.

Mit den neuen Rechtsdokumenten, die den Landverkehrssektor regeln (hauptsächlich EU-Verordnung 1370 [2] und EU-Verordnung 2338 [3]), erleben wir einen stärkeren Wettbewerb zwischen den Betreibern des öffentlichen Verkehrs sowie verstärkte Bemühungen hinsichtlich der Erfüllung von Bestimmungen in Bezug auf staatliche Beihilfen. [4]

---

<sup>1</sup> Konsolidierte Fassung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union - PROTOKOLLE - Protokoll (Nr. 25) über die Ausübung der geteilten Zuständigkeit, Artikel 1:

Zu den gemeinsamen Werten der Union in Bezug auf Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne des Artikels 14 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zählen insbesondere:

- die wichtige Rolle und der weite Ermessensspielraum der nationalen, regionalen und lokalen Behörden in der Frage, wie Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse auf eine den Bedürfnissen der Nutzer so gut wie möglich entsprechende Weise zur Verfügung zu stellen, in Auftrag zu geben und zu organisieren sind;
- die Vielfalt der jeweiligen Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und die Unterschiede bei den Bedürfnissen und Präferenzen der Nutzer, die aus unterschiedlichen geografischen, sozialen oder kulturellen Gegebenheiten folgen können;
- ein hohes Niveau in Bezug auf Qualität, Sicherheit und Bezahlbarkeit, Gleichbehandlung und Förderung des universellen Zugangs und der Nutzerrechte.

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Anhang A3.1 - Innovative Vergabeverfahren im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den städtischen Personenverkehr

---

Öffentliche Dienstleistungsaufträge werden von öffentlichen Stellen an öffentliche Dienstleister vergeben, und Themen wie Betriebskostenausgleich und Kapitalinvestitionen werden transparent und nachvollziehbar behandelt.

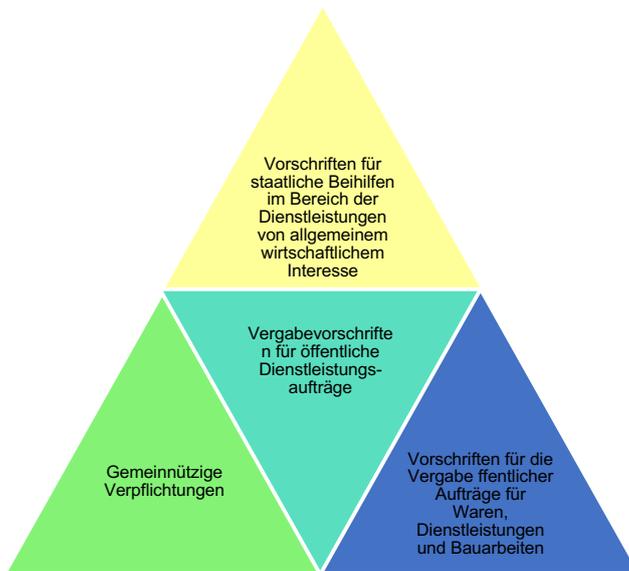


Abbildung 1: Grundlegende Konzepte für innovative Beschaffungsprozesse im städtischen ÖPNV-Bereich

Es ist ein starker Zusammenhang zwischen den im öffentlichen Dienstleistungsauftrag festgelegten Rahmenbedingungen und den Strategien und Verfahren bei der Vergabe öffentlicher Aufträge zu erkennen.

## 2. Vorschriften für staatliche Beihilfen und Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt

Wenn nationale, regionale und/oder lokale Entscheidungsträger den Schritt zur Einführung "gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen" wagen und der Markt selbst nicht in der Lage ist wirtschaftliche Lösungen anzubieten, muss ein Vertragsverhältnis zwischen der zuständigen Behörde und einem Dienstleister hergestellt werden.

Der Vertrag sollte finanzielle oder anderweitige Kompensationen für Nettoverluste umfassen, einschließlich Investitionsreserven zur Erfüllung des Auftrages. Angesichts eines wachsenden Wettbewerbsmarktes in diesem Geschäftsfeld unterliegt die Kompensation den Regeln für staatliche

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Anhang A3.1 - Innovative Vergabeverfahren im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den städtischen Personenverkehr

---

Beihilfen. Der europäische Gesetzgeber hat den entsprechenden Rechtsrahmen geschaffen, um die staatlichen Beihilfen mit den allgemeinen Marktbedingungen und dem Konzept der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zu verbinden.<sup>2</sup>

Mitunter reichen die Gegebenheiten am Markt aber nicht aus, um Verkehrsdienstleistungen auf einem angemessenen Niveau anzubieten und den kollektiven Bedürfnissen gerecht zu werden. Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (Services of general economic interest; SGEI) sind wesentliche Bausteine des europäischen Sozialmodells, das sowohl wettbewerbsorientiert als auch sozial integrativ ist. [5, pp. 16-18]

Die SGEIs sind Teil der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse (Services of general interest; SGI) sowie der sozialen Dienstleistungen von allgemeinem Interesse (services of social general interests; SSGI). Aufgrund der vier großen institutionellen Traditionen (die lateinische, die angelsächsische, die deutsche und die skandinavische), die das Verhältnis zwischen öffentlicher Hand und Markt, in Bezug auf das was wir heute als SGIs bezeichnen, bestimmen, ist nicht klar abgegrenzt, welche Aktivitäten in welchen Anwendungsbereich der drei Konzepte fallen. Die Bedeutung und der Umfang der SGIs entwickeln sich ständig weiter und die EU-Wettbewerbsbehörden überprüfen fortwährend die Bestimmungen für Dienstleistungen im Rahmen einer SGI. Der Gerichtshof hat festgestellt, dass Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse Dienstleistungen sind, die im Vergleich zu anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten besondere Merkmale aufweisen. [6, p. 11]

Die Beauftragung öffentlicher Verkehrsdienste im neuen Marktcontext wirft bei den Beteiligten des öffentlichen Verkehrs Bedenken hinsichtlich der Einhaltung der Marktregeln für staatliche Beihilfen auf, insbesondere in Ländern wie Rumänien, Spanien, Italien, Portugal oder Griechenland, in denen die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gemäß lateinischer Tradition erfolgt. ('Öffentliche Dienstleistung' wird auf nationaler Ebene definiert als eine Dienstleistung, die die Regierung über die öffentlichen Unternehmen und ihre öffentliche Verwaltung allen Bürgern unabhängig von geographischer Lage, Geschlecht, Herkunft, sozialem Status usw. bereitstellt. [...] Insgesamt sind öffentliche Dienstleistungen in dieser Tradition sowohl ein politikwissenschaftliches als auch ein juristisches Konzept' [1, p. 56]). Es gibt offene Debatten darüber, wie der neuen Herausforderung begegnet werden kann, auf die Regeln für staatliche Beihilfen zu reagieren und weiterhin ein aktiver

---

<sup>2</sup> Main EU legal documents in this area:

- Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, art. 14, 93, 106-108;
- Beschluss der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind;
- Mitteilung der Kommission - Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (2011);
- Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfavorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (2012);
- Mitteilung der Kommission 'Ein Qualitätsrahmen für Dienstleistungen von allgemeinem Interesse in Europa' (2011)

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Anhang A3.1 - Innovative Vergabeverfahren im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den städtischen Personenverkehr

---

Investor im Hinblick auf die Verbesserung der Qualität der Dienstleistungen im öffentlichen Verkehrssektor zu sein.

Ein Eckpfeiler bei der Beurteilung der Arbeitsbeziehungen zwischen den zuständigen Behörden und den Betreibern des öffentlichen Verkehrs wurde vom Europäischen Gerichtshof in der Altmark-Entscheidung aus dem Jahr 2003 festgelegt. [7] Die Ergebnisse werden von den Kartellbehörden angewendet, wenn Verfahren für staatliche Beihilfen im Rahmen von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (SGEIs) untersucht und bewertet werden.

In der Altmark-Entscheidung stellte der Gerichtshof fest, dass der Ausgleich für öffentliche Dienstleistungen keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 AEUV darstellt, sofern vier kumulative Kriterien erfüllt sind:

- Erstens muss das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein.
- Zweitens sind die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufzustellen.
- Drittens darf der Ausgleich nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken.“
- „Wenn viertens die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, im konkreten Fall nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, das die Auswahl desjenigen Bewerbers ermöglicht, der diese Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann, so ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.“ [8, p. 46]

Die Europäische Kommission hat neue Leitlinien herausgegeben, wie diese vier Kriterien von Arbeitsgruppen im Bereich des öffentlichen Verkehrs erfüllt werden sollen.

Um ein zu geringes Dienstleistungsniveau zu vermeiden, unterscheidet die Kommission zwischen niedrigsten Preis und wirtschaftlich günstigstem Angebot. Zweitgenanntes kann ausgewählt werden, wenn es den Altmark Kriterien entspricht und „die Vergabekriterien, einschließlich ökologischer oder sozialer Kriterien, eng mit dem Gegenstand der erbrachten Dienstleistung im Zusammenhang stehen und das wirtschaftlich günstigste Angebot dem Marktwert entspricht. [...] Unter bestimmten Umständen kann ein Rückforderungsmechanismus angemessen sein, um das Risiko der Überkompensation vorab zu minimieren. Es steht der Vergabebehörde frei, Qualitätsstandards festzusetzen, die von allen Wirtschaftsteilnehmern erfüllt werden müssen, oder Qualitätsaspekte in Verbindung mit den verschiedenen Angeboten bei der Vergabeentscheidung zu berücksichtigen.. [6, p. 13]

## **Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren**

### **Anhang A3.1 - Innovative Vergabeverfahren im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den städtischen Personenverkehr**

---

Es obliegt daher nicht der Kommission, eine Liste von Kriterien bereitzustellen, die das „Allgemeine Interesse“ an einer bestimmten Dienstleistung beschreiben. Es ist Sache der Behörden der Mitgliedstaaten zu entscheiden, ob eine Dienstleistung im allgemeinen Interesse liegt oder nicht.

Es existiert ein "Leitfaden zur Anwendung der Vorschriften der Europäischen Union über staatliche Beihilfen, öffentliche Aufträge und den Binnenmarkt für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse" SWD(2013) 53 final/2. [8]

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Anhang A3.1 - Innovative Vergabeverfahren im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den städtischen Personenverkehr

#### 3. Akteure der Vergabeverfahren im öffentlichen Verkehrssektor

Im Bereich der öffentlichen Auftragsvergabe für Waren, Dienstleistungen und Bauarbeiten, die für den Betrieb öffentlicher Verkehrsdienste in einem städtischen Gebiet erforderlich sind, gibt es eine Reihe von Interessengruppen, die in Abbildung 2 dargestellt sind.

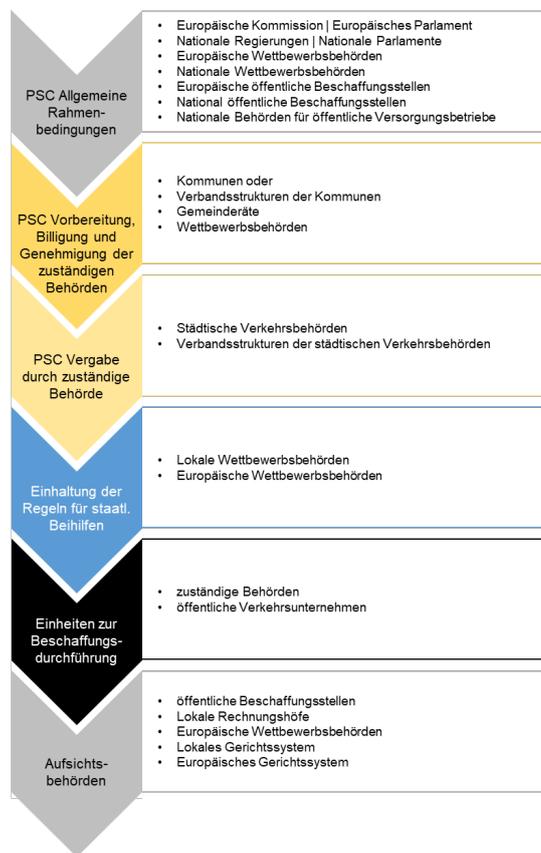


Abbildung 2: Hauptakteure im Prozess der öffentlichen Auftragsvergabe für Vermögenswerte und Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs; PSC=Public Service Contracts (Öffentliche Dienstleistungsaufträge)

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Anhang A3.1 - Innovative Vergabeverfahren im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den städtischen Personenverkehr

#### 4. Innovative Beschaffungslösungen im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsverträgen

Um innovative Vergabeverfahren für Waren, Dienstleistungen und Bauleistungen im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im städtischen Nahverkehr umzusetzen, sollten Behörden eine Reihe von Verfahren anwenden, um den Umfang der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (SGEI) und zu einem späteren Zeitpunkt auch den Umfang der öffentlichen Anschaffungen festzulegen.

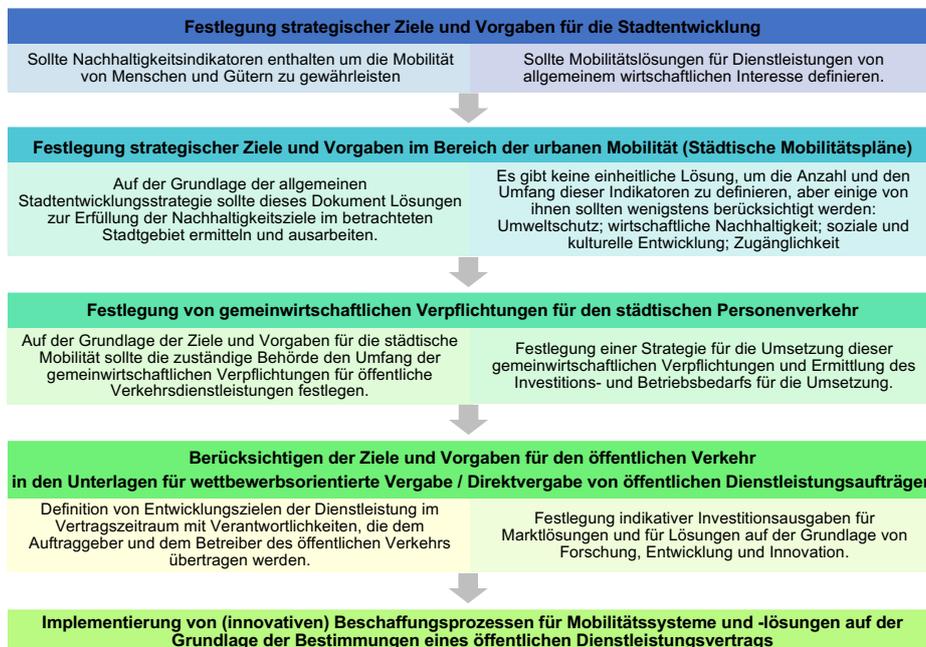


Abbildung 3: Innovative Auftragsvergabeverfahren zur Erfüllung der Vorschriften über staatliche Beihilfen für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Anhang A3.1 - Innovative Vergabeverfahren im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den städtischen Personenverkehr

---

#### 5. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

In den Mitgliedstaaten der Europäischen Union werden öffentliche Verkehrsmittel als Teil der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrachtet, da sie den Bürgern Zugang zu den Grundrechten der Mobilität und Erreichbarkeit bieten. Aktuell befinden sich die Mitgliedsstaaten in einem langfristigen Reformprozess, bei dem das Monopol der öffentlichen Dienste schrittweise durch regulierte Märkte ersetzt wird und die öffentlichen Verkehrsunternehmen im Begriff sind, die öffentlichen Verkehrsverwaltungen zu ersetzen.

Betriebskosten können mitunter nicht vollständig durch direkte Einnahmen gedeckt werden. Aus diesem Grund werden öffentliche Dienstleistungsaufträge an Verkehrsbetriebe vergeben und mögliche Betriebsverluste durch Ausgleichszahlungen abgefangen. Im Gegenzug erfüllen die Verkehrsbetriebe Anforderungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

Um eine Über- oder Unterkompensation der Unternehmen zu vermeiden und marktwirtschaftliche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, überprüfen nationale sowie europäische Wettbewerbsbehörden die Einhaltung der Vertragsbeziehungen nach den Regeln für staatlichen Beihilfen.

Sollte der Vertrag auf klare gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen eingehen, werden die für den Betrieb der öffentlichen Verkehrsdienste aufgewendeten öffentlichen Mittel (sowohl zur Deckung der Betriebs- als auch der Investitionsausgaben) als mit den Binnenmarktbedingungen vereinbar angesehen und unterliegen somit nicht der Prüfung von staatlichen Beihilfen.

Die Vergabeverfahren sollten Aktivitäten thematisieren, die in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen enthalten sind.

Um es den Vergabestellen, die sowohl auf der Ebene der Behörde als auch auf der Ebene des Betreibers des öffentlichen Verkehrs eingerichtet wurden, zu ermöglichen, die modernen und innovativen Verfahren für die Vergabe öffentlicher Aufträge anzuwenden, sollten die Bestimmungen der Verträge klare gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen mit dem Ziel enthalten, das Niveau der Dienstleistungen während der Vertragslaufzeit weiterzuentwickeln, bspw durch:

1. Verringerung der Umweltauswirkungen der Dienstleistung;
2. Erhöhung der Servicefrequenz und -abdeckung;
3. Erhöhung der Zuverlässigkeit der Services;
4. Bereitstellung von multimodalen und Multioperator-Diensten;
5. Verringerung der Betriebskosten pro Benutzer;
6. Steigerung des Komforts und der Sicherheit für Benutzer und Mitarbeiter;
7. Erhöhung der Transparenz der Geldausgaben;
8. Verbesserung der Überwachung der Indikatoren und der Transparenz und Zuverlässigkeit der Berichterstattung;
9. Innovative Zielsetzungen für Forschung und Entwicklung.

## **Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren**

### **Anhang A3.1 - Innovative Vergabeverfahren im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den städtischen Personenverkehr**

---

Gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die von einem passenden Kompensationssystem begleitet werden, würden den operativen Rahmen für die Entwicklung und Durchführung öffentlicher Beschaffungsverfahren für Waren, Dienstleistungen und Bauleistungen schaffen, die über finanzielle Einsparungen hinausgehen und volkswirtschaftliche Einsparungen bewirken.

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Anhang A3.2 Gemeinsame Beschaffung Gruppen von Städten/Regionen (auch länderübergreifend)

#### Anhang A3.2 Gemeinsame Beschaffung für Gruppen von Städten bzw. Regionen (auch länderübergreifend) 1. Einleitung

Unter gemeinsamer Beschaffung versteht man die Zusammenfassung der Beschaffungsaktivitäten von zwei oder mehr Vergabestellen. Das wichtigste definierende Merkmal ist, dass es nur eine Ausschreibung gibt, die im Namen aller beteiligten Behörden veröffentlicht wird. [9].

Solche gemeinsamen Beschaffungsaktivitäten sind im rechtlichen und regulatorischen Rahmen der Europäischen Union kein völlig neues Konzept. Die Richtlinie 2004/18/EG [10] und die Richtlinie 2004/17/EG [11] enthalten Bestimmungen über gemeinsame Vergabeverfahren und gemeinsame Vergabestellen, die in der Vergangenheit in den EU-Mitgliedstaaten organisiert wurden. In Großbritannien, den Niederlanden und in Deutschland tätigen die Behörden seit einigen Jahren gemeinsame Käufe - wohingegen es in vielen europäischen Ländern, insbesondere im Süden, oft sehr wenig oder gar keine Erfahrung in diesem Bereich gibt [9] [12]. Die Richtlinien für das öffentliche Auftragswesen von 2016 bieten bessere Klarstellungen und Regeln für die Gestaltung solcher Verfahren.

Die neuen Richtlinien zielen jedoch nicht darauf ab, vorzuschreiben ob gemeinsame oder getrennte Auftragsvergaben anzuwenden sind. Die Vergabestellen müssen selbst die geeignete Form zur Organisation des Vergabeverfahrens einschätzen. [13, p. 66] [14, p. 244]

Unter zentralisiertem Einkauf versteht man Tätigkeiten, die dauerhaft durchgeführt werden. Dies betrifft sowohl den Erwerb von Lieferungen und/oder Dienstleistungen als auch die Vergabe öffentlicher Aufträge oder den Abschluss von Rahmenvereinbarungen für Arbeiten, Lieferungen oder Dienstleistungen. [13, p. 96]

Die zentrale Beschaffungsstelle ist ein öffentlicher Auftraggeber, der zentrale- und gegebenenfalls ergänzende Beschaffungsaktivitäten durchführt. [13, p. 96]

Tabelle 1: Ansatz für einen gemeinsamen Beschaffungsprozess in den EU-Mitgliedstaaten [15]

Staat	Beschaffungsvolumen (Mil. EUR)	Beschaffungsvolumen (% BIP)	Gemeinsame Beschaffung (%)	Zentrale Beschaffung
Malta	700	10	71	Ja
Großbritannien	274.600	14	21	Ja
Belgien	52.010	14	15	Ja
Zypern	1.090	7	15	Nein
Lettland	2.660	11	15	Nein
Dänemark	33.800	14	14	Ja
Slowenien	4.450	13	12	Nein
Schweden	68.680	16	10	Ja
Finnland	34.460	18	10	Ja
Italien	157.230	10	10	Ja
Ungarn	13.730	14	10	Ja
Irland	15.540	9	9	Ja
Kroatien	5.300	12	9	Ja
Slowakei	8.480	12	6	Ja
Litauen	3.420	10	6	Ja
Frankreich	306.980	15	5	Ja
Österreich	35.180	11	5	Ja
Tschechien	21.480	14	5	Nein

Deleted: 1

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Anhang A3.2 Gemeinsame Beschaffung Gruppen von Städten/Regionen (auch länderübergreifend)

Staat	Beschaffungsvolumen (Mil. EUR)	Beschaffungsvolumen (% BIP)	Gemeinsame Beschaffung (%)	Zentrale Beschaffung
Luxemburg	5.470	12	5	Nein
Deutschland	401.730	15	4	Ja
Estland	2.450	13	4	Ja
Niederlande	136.320	23	3	Nein
Polen	46.970	12	3	Nein
Spanien	99.600	10	2	Ja
Portugal	17.290	10	2	Ja
Rumänien	15.980	11	1	Nein
Bulgarien	4.810	12	1	Ja
Griechenland	16.230	9	0	Nein

Die Richtlinien für das öffentliche Auftragswesen von 2016 tragen der Vielfalt der öffentlichen Bauaufträge Rechnung. In diesem Zusammenhang sollten die Auftraggeber in der Lage sein, entsprechende Möglichkeiten vorzuziehen, dass Aufträge für die Planung und Ausführung von Bauleistungen entweder einzeln oder gemeinsam vergeben werden.

Öffentliche Auftraggeber tätigen selten gemeinsame Käufe - nur 11% der Verfahren werden durch kooperative Beschaffung durchgeführt. Dies ist eine verpasste Gelegenheit, da der Kauf von Massenware zu besseren Konditionen und qualitativ hochwertigeren Waren und Dienstleistungen führen und auch zum Wissenstransfer beitragen kann. [16].

Nach einem vom ICLEI entwickelten Merkblatt kann die Beantragung gemeinsamer Vergabeverfahren folgende Impulse setzen:

- Einstieg in eine nachhaltige Beschaffungsstrategie;
- Entwicklung innovativer, umweltbezogener Lösungen;
- Lösungen zur Senkung der Preise für umweltfreundliche Produkte und Dienstleistungen;
- Möglichkeit, neue Produkte auf den nationalen Märkten einzuführen;
- Lösung zur Standardisierung der Umweltaforderungen;
- Schlüssel zur Bündelung von Umweltkompetenz;
- Lieferanten für die Entwicklung neuer, innovative Produkte motivieren. [9]

**Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren**  
**Anhang A3.2 Gemeinsame Beschaffung Gruppen von Städten/Regionen (auch länderübergreifend)**

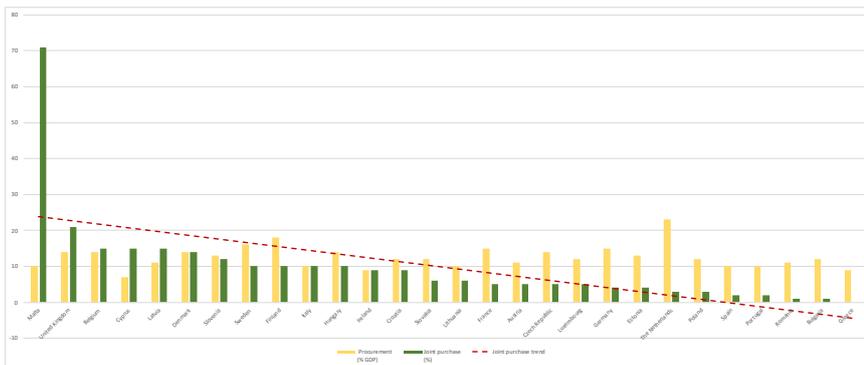


Abbildung 4: Entwicklung der gemeinsamen Beschaffungen in den EU-Mitgliedsstaaten [15]

Grenzüberschreitende gemeinsame Beschaffungen können zu Einsparungen und besseren Ergebnissen führen, wenn sie die Möglichkeiten des EU-Binnenmarktes voll ausschöpfen. Die neuen Vergabevorschriften erleichtern die Bündelung der Einkäufe der öffentlichen Auftraggeber durch:

- die Anwendung grenzüberschreitender und gemeinsamer Vergabeverfahren oder
- Einkauf über eine zentrale Einkaufsorganisation. [17]

Vorabinformationen, Bekanntmachungen über Aufträge oder Bekanntmachungen über die Auftragsvergabe sollten gegebenenfalls den Hinweis enthalten, „dass es sich bei dem öffentlichen Auftraggeber um eine zentrale Beschaffungsstelle handelt oder dass eine andere Form gemeinsamer Beschaffung vorgesehen ist bzw. vorgesehen werden kann.“ [13, pp. 210-219]

Das SPICE-Projekt hat vier verschiedene Arten der Zusammenarbeit bei der öffentlichen Auftragsvergabe identifiziert:

1. Gemeinsame Beschaffung
2. Parallele Beschaffung
3. Beschaffung auf der Grundlage einer gemeinsamen Spezifikation
4. Gemeinsame Beschaffung über eine zentrale Stelle. [18]

Laut dem BuyZET-Projekt können die gemeinsamen Beschaffungsmaßnahmen wie folgt durchgeführt werden:

- zwischen öffentlichen Auftraggebern im selben Land
- als internationale/grenzüberschreitende gemeinsame Beschaffung zwischen Vergabebehörden aus verschiedenen Ländern (zentrale Einkaufsstellen auf europäischer Ebene; Städte in anderen europäischen Ländern).

## **Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren**

### **Anhang A3.2 Gemeinsame Beschaffung Gruppen von Städten/Regionen (auch länderübergreifend)**

---

Eine der wichtigsten Ergebnisse des BuyZET-Projekts ist, dass die Kombination der Beschaffungsmaßnahmen von zwei oder mehr Vergabestellen eine der am weitesten verbreiteten Praktiken bei der gemeinsamen Beschaffung ist. Im Verkehrssektor kann die gemeinsame Beschaffung ein wirksames Mittel sein, um das Niveau der Dienstleistungen und der zu beschaffenden Fahrzeuge zu erhöhen und die Preise zu senken, indem große Mengen bestellt werden und diese dann zwischen verschiedenen Einkäufern aufgeteilt werden. Im Falle von Fahrzeugen und Infrastrukturen haben die unterschiedlichen Einkäufer jedoch häufig unterschiedliche Bedarfe. [19]

## **2. Gemeinsame Beschaffungsprozesse auf den inländischen Märkten**

Gemeinsame Vergabeverfahren, die von Vergabebehörden aus demselben Mitgliedstaat organisiert werden, können unterschiedliche Formen haben:

- Die Vergabebehörden können ihre Aufträge durch die Ausarbeitung gemeinsamer technischer Spezifikationen aufeinander abstimmen und diese später von verschiedenen Vergabestellen beschaffen lassen, die jeweils ein eigenes Vergabeverfahren durchführen.
- Die Vergabebehörden führen gemeinsam ein Vergabeverfahren durch, indem sie entweder gemeinsam agieren oder nur eine einzelne Vergabestelle mit der Durchführung des Vergabeverfahrens im Namen aller Vergabebehörden beauftragen.

Bei der Durchführung gemeinsamer Vergabeverfahren sind die Vergabebehörden gemeinsam dafür verantwortlich, dass sie ihren Verpflichtungen aus den Vergaberichtlinien nachkommen. Dies gilt auch dann, wenn ein öffentlicher Auftraggeber das Verfahren leitet und in seinem Namen und im Namen der anderen beteiligten öffentlichen Auftraggeber handelt.

Die Verantwortung ist nur an das von der jeweiligen Vergabestelle durchgeführte Verfahren gebunden. Wenn nur einzelne Teile des Vergabeverfahrens gemeinschaftlich von den Vergabestellen durchgeführt werden, gilt die gemeinsame Verantwortung auch nur für die gemeinsam durchgeführten Teile des Verfahrens. Für die Verfahren oder den Teil der Verfahren, die von einer Vergabestelle einzeln durchgeführt werden, ist die jeweilige Vergabestelle voll verantwortlich. [13, pp. 78, 119] [14, pp. 257, 307]

### **2.1. Gemeinsame Beschaffungsorganisationen**

**ESPO (Eastern Shires Purchasing Organisation, UK)** ist eine im öffentlichen Sektor ansässige professionelle Einkaufsorganisation (Professional Buying Organisation - PBO), die sich seit über 35 Jahren auf die Bereitstellung einer breiten Palette von Waren und Dienstleistungen für den öffentlichen Sektor spezialisiert hat. Das Unternehmen bietet eine umfassende Komplettlösung aus über 25.000 Katalogprodukten, 120 Rahmenkonzepten und maßgeschneiderten Beschaffungsdienstleistungen, inklusive der Beratung durch Expertenteams. Zu 100 % im Besitz des öffentlichen Sektors zu sein bedeutet, dass alle Überschüsse, die die Agentur nach der Kostendeckung erzielt, in die öffentliche Hand zurückgeführt werden. [20]

**Umweltverband (Gemeindeverband für Abfallwirtschaft und Umweltschutz - Vorarlberger Gemeindehaus, Österreich)** koordiniert die überregionalen umweltbezogenen Aufgaben seiner Mitglieder, der 96 Gemeinden im österreichischen Bundesland Vorarlberg. Der Verein unterstützt sie bei ihren Umweltaktivitäten und vertritt deren Umweltinteressen gegenüber dem Land, dem Bund und der Privatwirtschaft. [21].

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Anhang A3.2 Gemeinsame Beschaffung Gruppen von Städten/Regionen (auch länderübergreifend)

---

**Niederlands Inkoopcentrum (NIC, Niederlande)** hat bereits seit 1921 Erfahrung als Einkaufsspezialist. Das Unternehmen ist in vielen anspruchsvollen Einkaufssegmenten tätig, wie z.B.: Facility, Information und Automatisierung, Gesundheits- und Sozialwesen, Professional Services, Landschaftsbau sowie Bau- und Infrastrukturarbeiten. [22].

**Deutschland** hat nicht nur eine, sondern vier thematisch spezialisierte zentrale Einkaufsstellen auf Bundesebene.

1. Bundesfinanzdirektion Südwest (BFD Südwest) führt Beschaffungen für die Finanzbehörde durch.
2. Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung schließt Rahmenverträge für spezifische technische Produktgruppen ab.
3. Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr ist hauptsächlich für Beschaffungsvorgänge der Bundeswehr zuständig.
4. Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern spielt eine wichtige Rolle, da es für alle Bundesbehörden beschafft, die zentrale E-Procurement-Plattform verwaltet und weitere unterstützende Funktionen wahrnimmt.

Darüber hinaus gibt es auch auf regionaler Ebene zentrale Einkaufsstellen, wie z.B. die Zentrale Beschaffungsstelle des Landes Rheinland-Pfalz. [23].

Die **Union der öffentlichen Beschaffungsstellen (L'Union des groupements d'achats publics, UGAP, Frankreich)** ist eine öffentliche Industrie- und Handelseinrichtung, die unter der Aufsicht des Haushaltsministers sowie des Bildungsministers steht. Es ist das einzige "generalistische" öffentliche Beschaffungszentrum in Frankreich, das sich durch seine Partnerschaftspolitik, sein Engagement für die öffentliche Politik (Innovation, KMU, nachhaltige Entwicklung) und seine "Kauf zum Weiterverkauf" Aktivitäten auszeichnet. [24].

#### 2.2. Gemeinschaftsinitiativen für die Beschaffung

In Schweden haben die Stadt Stockholm und das staatliche Versorgungsunternehmen Vattenfall - mit Hilfe des Beschaffungsspezialisten SKL Kommentus Inköpscentral AB - eine gemeinsame Beschaffung initiiert. Auch schwedische Beschaffungsstellen (Gemeinden und Landkreise) und private Organisationen wurden eingeladen, sich an dem Verfahren zu beteiligen. Die Käufergruppe bestand aus 296 Organisationen (260 öffentliche, 36 private Organisationen), die insgesamt 5 000 Elektro-Fahrzeuge im Laufe von vier Jahren kaufen wollten. Die Schwedische Energieagentur stellte 6.000 € pro Fahrzeug zur Verfügung. Hiermit wurde die Beschaffung der ersten 1.000 Fahrzeuge angeregt. [25].

### 3. Zentrale Beschaffungsstellen

Zentralisierte Beschaffungsaktivitäten unterliegen der Richtlinie 2014/24/EU und gelten daher nicht für öffentliche Aufträge, die nach der Richtlinie 2014/25/EU durchgeführt werden.

In den meisten EU-Mitgliedstaaten sind die zentralen Beschaffungsstellen (ZB bzw. CPB – central purchasing bodies) verantwortlich für Akquisitionen, die Verwaltung dynamischer

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Anhang A3.2 Gemeinsame Beschaffung Gruppen von Städten/Regionen (auch länderübergreifend)

---

Beschaffungssysteme oder die Vergabe öffentlicher Aufträge/Rahmenverträge für andere Vergabebehörden, mit oder ohne Vergütung. Von den Vergabebehörden, für die eine Rahmenvereinbarung abgeschlossen wird, wird erwartet, dass sie den Rahmen für einzelne oder regelmäßige Einkäufe nutzen.

Die EU-Gesetzgeber fordern die Mitgliedstaaten auf, durch eine mögliche Verschärfung der Bestimmungen in Bezug auf zentrale Einkaufsstellen die derzeitige Praxis der gelegentlichen gemeinsamen Beschaffung in keiner Weise zu beeinträchtigen. Im Gegenteil, bestimmte Merkmale der gemeinsamen Beschaffung sollten aufgrund der wichtigen Rolle, die die gemeinsame Beschaffung spielen kann, nicht zuletzt im Zusammenhang mit innovativen Projekten, präzisiert werden. [13, p. 78]

Das Rechtsverhältnis zwischen den Vergabestellen und den zentralen Beschaffungsstellen kann auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags über die Erbringung von zentralen Beschaffungsaktivitäten aufgebaut werden, der auch die Erbringung von ergänzenden Beschaffungsaktivitäten umfassen kann. Der Vertrag unterliegt nicht den Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge. [13, p. 118]

Von den zentralen Einkaufsstellen wird erwartet, dass sie folgende Funktionen erfüllen:

- Grosshändler beim Kauf, bei der Lagerung und beim Weiterverkauf oder
- Vermittler bei der Auftragsvergabe, beim Betrieb dynamischer Einkaufssysteme oder beim Abschluss von Rahmenvereinbarungen, die von den Vergabestellen zu berücksichtigen sind.

Wenn die zentralen Einkaufsstellen als Vermittler fungieren, sollten sie:

- die einschlägigen Vergabeverfahren selbstständig und ohne detaillierte Anweisungen der beteiligten Vergabestellen durchführen;
- die entsprechenden Vergabeverfahren auf Anweisung der betreffenden Vergabestellen, in ihrem Namen und auf ihre Rechnung durchführen.

Die zentralen Beschaffungsstellen und die Vergabestellen sind verpflichtet, Regeln für die Zuweisung von Verantwortlichkeiten im Hinblick auf die Einhaltung der Verpflichtungen aus den Vergaberichtlinien festzulegen:

- Wenn die Zentralen Beschaffungsstellen die alleinige Verantwortung für die Durchführung der Vergabeverfahren tragen, sollten sie auch allein und unmittelbar für die Rechtmäßigkeit der Verfahren verantwortlich sein.
- wenn die Vergabestellen bestimmte Teile des Verfahrens durchführen, sollten sie weiterhin für die von ihnen durchgeführten Phasen verantwortlich sein. [13, p. 77]

Vergabestellen, die von vornherein an einer bestimmten Rahmenvereinbarung beteiligt sind, müssen entweder namentlich oder auf andere Weise eindeutig angegeben werden. Eine abgeschlossene Rahmenvereinbarung sollte nicht mehr für den Eintritt neuer Wirtschaftsteilnehmer geöffnet werden, sobald sie abgeschlossen ist. [13, pp. 77-78]

Eine Vergabestelle erfüllt die Verpflichtungen aus dem Vergaberecht, wenn:

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Anhang A3.2 Gemeinsame Beschaffung Gruppen von Städten/Regionen (auch länderübergreifend)

---

- sie Lieferungen oder Dienstleistungen von einer zentralen Beschaffungsstelle bezieht, die die zentralisierten Einkaufsaktivitäten anbietet;
- sie Arbeiten, Lieferungen oder Dienstleistungen erwirbt, unter Verwendung von:
  - Aufträgen, die von der zentralen Beschaffungsstelle vergeben werden, mittels:
  - dynamischen Beschaffungssystemen, die von der zentralen Beschaffungsstelle betrieben werden
  - Rahmenvereinbarungen die mit der zentralen Beschaffungsstelle, die die zentralisierte Einkaufstätigkeit anbietet, geschlossen wurden.

Die betreffenden CAs sind jedoch für die Erfüllung der gesetzlichen Verpflichtungen in Bezug auf die von ihnen selbst durchgeführten Tätigkeiten verantwortlich, wie beispielsweise:

- (a) Vergabe eines Auftrags unter Verwendung eines dynamischen Beschaffungssystems, das von einer zentralen Beschaffungsstelle verwaltet wird;
- (b) Durchführung einer erneuten Öffnung des Wettbewerbs auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung, die von einer zentralen Beschaffungsstelle geschlossen wurde;
- (c) Festelegung der Aufgaben, die die einzelnen Wirtschaftakteure gemäß der Rahmenvereinbarung, die von der zentralen Beschaffungsstelle geschlossen wurde, übernehmen muss. [13, p. 118]

Besonderes Augenmerk wird erneut auf die Stärkung der Rolle der KMU in der EU-Wirtschaft gelegt. Die zentralen Beschaffungsstellen müssen die Beteiligung dieser Wirtschaftsakteure am öffentlichen Beschaffungsprozess unterstützen. Von den betreffenden öffentlichen Auftraggebern wird erwartet, dass sie das Verfahren in objektiv definierte Kategorien von Produkten, Arbeiten oder Dienstleistungen einteilen. Diese Kategorien sollten unter Bezugnahme auf objektive Faktoren definiert werden, zu denen beispielsweise die maximal zulässige Größe der innerhalb der betreffenden Kategorie zu vergebenden Einzelaufträge oder ein bestimmtes geografisches Gebiet, in dem Einzelaufträge auszuführen sind, gehören könnten. Wird ein dynamisches Beschaffungssystem in Kategorien eingeteilt, so sollte der Auftraggeber Bewertungskriterien anwenden, die den Merkmalen der betreffenden Kategorie angemessen sind. [13, p. 76]

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Anhang A3.2 Gemeinsame Beschaffung Gruppen von Städten/Regionen (auch länderübergreifend)

---

#### 4. Grenzüberschreitende gemeinsame Auftragsvergabe

Wenn gemeinsame Vergabeverfahren von Vergabestellen im selben Mitgliedstaat organisiert werden, bringen grenzüberschreitende Vereinigungen aufgrund potenzieller Konflikte zwischen nationalen Rechtsvorschriften weitere rechtliche Herausforderungen mit sich. Die Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge aus dem Jahr 2016 schaffen einen besser geregelten Rahmen für solche Verfahren als die frühere Richtlinie 2004/18/EG, die eine grenzübergreifende gemeinsame öffentliche Auftragsvergabe jedoch bereits implizit zuließ.

Neben den Vorschriften der Richtlinie 2014/24/EU und der Richtlinie 2014/25/EU fordert der europäische Gesetzgeber eine neue Regelung, um folgende Aspekte festzulegen:

- Bedingungen für die grenzüberschreitende Nutzung der zentralen Beschaffungsstellen
- die geltenden Rechtsvorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge:
  - die geltenden Rechtsvorschriften über Rechtsmittel im Falle grenzüberschreitender gemeinsamer Verfahren,
  - die Kollisionsnormen der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates [26]
- Verfahren für Vergabestellen aus verschiedenen Mitgliedstaaten, damit sie gemeinsame Entitäten nach nationalem oder EU-Recht errichten können.
- Die spezifischen Regeln für derartige Formen der gemeinsamen Beschaffung.

Grenzüberschreitende gemeinsame Vergabeverfahren werden vom Gesetzgeber so konzipiert, dass sie Möglichkeiten zur Erzielung von Größenvorteilen und besseren Technologien bieten. Sie sollten von den Vergabestellen nicht zum Zwecke der Umgehung zwingender Vorschriften des öffentlichen Rechts genutzt werden. [13, p. 78] [14, p. 258]

##### 4.1. Vorschriften für die gemeinsame grenzüberschreitende Auftragsvergabe

Vergabestellen aus verschiedenen Mitgliedstaaten können bei der Vergabe öffentlicher Aufträge gemeinsam und mit unterschiedlichen Mitteln handeln:

1. mehrere Auftraggeber aus verschiedenen Mitgliedstaaten können gemeinsam einen öffentlichen Auftrag vergeben, eine Rahmenvereinbarung abschließen oder ein dynamisches Beschaffungssystem betreiben;
2. mehrere Vergabestellen aus verschiedenen Mitgliedstaaten können eine gemeinsame Einrichtung gründen, einschließlich Europäischer Zusammenschlüsse für territoriale Zusammenarbeit<sup>3</sup> und sonstiger juristischer Personen [13, pp. 119-120] [14, pp. 307-308].

---

<sup>3</sup> Für weitere Einzelheiten zu den Regeln und Verfahren des EVTZ siehe Verordnung (EG) Nr. 1082/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über den Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) [60]

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Anhang A3.2 Gemeinsame Beschaffung Gruppen von Städten/Regionen (auch länderübergreifend)

---

Für den Fall, dass mehrere Vergabestellen aus verschiedenen Mitgliedstaaten gemeinsam einen öffentlichen Auftrag vergeben wollen, schließen die Teilnehmer eine Vereinbarung, die Folgendes festlegt:

- die Verantwortlichkeiten der Parteien und die jeweils geltenden nationalen Vorschriften;
- die interne Organisation des Vergabeverfahrens, einschließlich der Steuerung des Verfahrens, der Verteilung der zu beschaffenden Bauleistungen, Lieferungen oder Dienstleistungen und des Abschlusses von Verträgen.

Bei der Festlegung der Zuständigkeiten und des anwendbaren nationalen Rechts weisen die teilnehmenden öffentlichen Auftraggeber einander spezifische Zuständigkeiten zu und legen die anwendbaren Bestimmungen der nationalen Rechtsvorschriften ihrer jeweiligen Mitgliedstaaten fest.

Die Aufteilung der Zuständigkeiten und das geltende nationale Recht sind in den Ausschreibungsunterlagen für gemeinsam vergebene öffentliche Aufträge anzugeben.

Im zweiten Fall, wenn mehrere Vergabestellen aus verschiedenen Mitgliedstaaten eine gemeinsame Einrichtung gründen, bestehen im Hinblick auf die Vereinbarung der Vergabevorschriften folgende Möglichkeiten:

- die Anwendung der nationalen Vorschriften des Mitgliedstaats, in dem das gemeinsame Unternehmen seinen Sitz hat;
- die nationalen Bestimmungen des Mitgliedstaats, in dem das gemeinsame Unternehmen seine Tätigkeit ausübt.
- Die Vereinbarung stützt sich auf die Entscheidung der zuständigen Stelle der gemeinsamen Einrichtung.

Die Vereinbarung gilt:

- auf unbestimmte Zeit, wenn dies im Gründungsvertrag des gemeinsamen Unternehmens festgelegt ist, oder
- für einen bestimmten Zeitraum, für bestimmte Arten von Aufträgen oder für eine oder mehrere individuelle Auftragsvergaben." [13, pp. 119-120] [14, pp. 307-308]

#### 4.2. Grenzüberschreitende Beschaffung durch zentrale Beschaffungsstellen

Ein Mitgliedstaat verbietet seinen Auftragsvergabestellen nicht, zentralisierte Einkaufsmöglichkeiten zu nutzen, die durch zentrale Beschaffungsstellen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat angeboten werden.

Die Durchführung von zentralen Einkaufsaktivitäten durch eine zentrale Beschaffungsstelle mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat erfolgt nach den nationalen Bestimmungen des Mitgliedstaats, in dem sich die zentrale Beschaffungsstelle befindet.

Die nationalen Vorschriften des Mitgliedstaats, in dem die zentrale Beschaffungsstelle ihren Sitz hat, gelten auch für:

- (a) die Vergabe eines Auftrags auf der Grundlage eines dynamischen Beschaffungssystems;

### **Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren**

#### **Anhang A3.2 Gemeinsame Beschaffung Gruppen von Städten/Regionen (auch länderübergreifend)**

---

- (b) die Durchführung einer erneuten Öffnung des Wettbewerbs gemäß einer Rahmenvereinbarung;
- (c) die Festlegung, welcher der an der Rahmenvereinbarung beteiligten Wirtschaftsteilnehmer eine bestimmte Aufgabe erfüllt [13, pp. 119-120]

## **Anhang A3.3 Innovative Partnerschaften bei Vergabeverfahren**

### **1. Einleitung**

Die Strategie für eine nachhaltige Entwicklung im Bereich Verkehr und Mobilität sollte den wirtschaftlichen und strategischen Anforderungen der Gesellschaft entsprechen und dabei die unerwünschten Auswirkungen auf die Umwelt minimieren.

Diese großen Zielsetzungen können nur durch eine wettbewerbsfähige Entwicklung von Innovationen im Einklang mit den Zielen der nachhaltigen Entwicklung erreicht werden.

Wettbewerbsfähige Innovationen können nur durch eine entsprechende Finanzierung gewährleistet werden, die in der Lage ist, die technischen Bedingungen sowie die Entwicklung und Stabilität von Forschungsteams zu gewährleisten.

Natürlich gibt es nationale / regionale Richtlinien und/oder die Strategien der Unternehmen zur Unterstützung von Innovationen, aber die Finanzierung reicht oft nicht aus oder ist nicht darauf ausgerichtet, die langfristigen Bedürfnisse der Gesellschaft zu erfüllen, sondern Lösungen für dringende Probleme zu finden.

Öffentliche Aufträge werden in der Regel in relativ kurzer Zeit vergeben. Die Anforderungen an die Vergabedokumentation konzentrieren sich auf die technischen und wirtschaftlichen Merkmale der zu beschaffenden Produkte / Dienstleistungen.

Allerdings werden die Modalitäten für die Förderung von Innovationen zur Unterstützung des Erwerbs der künftigen Produkte/Dienstleistungen, die für eine nachhaltige Entwicklung von Mobilität und Verkehr erforderlich sind, auch im Sinne der von der Europäischen Kommission eingeleiteten Reform des öffentlichen Auftragswesens berücksichtigt.

Die erste notwendige Voraussetzung ist, dass die allgemeinen und spezifischen mittel- und langfristigen operativen Ziele auf globaler, nationaler, regionaler und lokaler Ebene festgelegt werden.

Diese Ziele beziehen sich hauptsächlich auf die Steigerung der Energieeffizienz, die Verringerung von Unfällen, Staus, Luftverschmutzung und Treibhausgasen, die Internalisierung externer Kosten, die Verringerung der Lärmbelastung, den allgemeinen Zugang aller Menschen zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Maßnahmen zur allgemeinen Verbesserung der Mobilität und der Freizeit-, Sozial-, Kultur- und Tourismusaktivitäten.

Diese Hauptziele können nur erreicht werden, wenn lokale Strategien und Aktivitäten mit nationalen und europäischen in Beziehung gesetzt werden, die um spezifische Aktivitäten und Ziele ergänzt werden.

Die Erschließung alternativer Verkehrsmöglichkeiten, eine angemessene und hochleistungsfähige Infrastruktur, wettbewerbsfähige und zugängliche Dienstleistungen sowie ein komplexes, benutzerfreundliches Echtzeit-Informationssystem erfordern komplexe Entwicklungen auf der Grundlage technologischer Innovationen.

Die technologische Innovation ist eine wichtige Voraussetzung für langfristige Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftlichen Wohlstand, sozialen Zusammenhalt, Beschäftigungsqualität und einen besseren Umweltschutz.

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Annex A3.3 Innovative Partnerschaften bei Vergabeverfahren

## 2. Innovative Vergabeverfahren

Eine der großen Herausforderungen unserer Zeit ist eine sauberere und nachhaltigere Mobilität.

Daher unterstützen das Forschungs- und Entwicklungsprogramm HORIZON 2020, die Europäische Investitionsbank (EIB) und andere Finanzinstitute der Europäischen Union oder nationale Programme die Innovation bei diesen großen Herausforderungen.

Ein erleichterter Zugang zu Finanzmitteln könnte dem Sektor in den folgenden drei aufstrebenden Bereichen zugute kommen, die den Umfang dieser Bemühungen widerspiegeln und über ein hohes Potenzial verfügen, einen wichtigen Beitrag zu den Zielen der europäischen Kommission zu leisten:

- Lösungen und Dienstleistungen für die umweltfreundliche städtische Mobilität
- Kohlenstoffarme, hochenergieeffiziente Kraftfahrzeuge
- Automatisierter und vernetzter Straßenverkehr

Die EIB-Studie über den Zugang zu Finanzierungsmitteln für den innovativen Straßenverkehrssektor [27] konzentrierte sich auf die technologischen Aspekte des innovativen Verkehrswesens, die in der folgenden Abbildung zusammengefasst sind.

	Products, components, technology & software	Vehicles	Mobility services
Urban green mobility solutions and services and related new green transport business models		Electric (BEV, PHEV, MHEV) / fuel cell / CNG / LNG vehicles (car, bus, truck, bike)	Car-Sharing Bike-Sharing Ride-Sharing Multimodal-Transport Parking Capacity as a service Logistics platforms Last mile deliveries Operate charging stations
Low carbon highly energy efficient road vehicles, e-vehicles, e-vehicle batteries and models	Electric Motor & components Battery & mgmt. systems. Fuel Cell & alternative fuel		
Automated road transport and related new business models	Advanced driver-assistance systems (ADAS). Connectivity, telematics Sensors/Lidar/Cameras Navigation/Maps/Entertainm.S W, Security, VR, AI, Car2X	Connected vehicle. Autonomous cars, shuttles, trucks	Robo-Taxi / Shuttle Platooning
Products, technologies and services within Innovative Transport			

Abbildung 5: technologischen Aspekte des innovativen Verkehrswesens [27]

Ziel dieser Studie ist eine umfassende Analyse der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Verkehrssektors und der Zugangsbedingungen der verschiedenen Marktteilnehmer zu den Finanzmitteln. Auf diese Weise soll die Studie einen konstruktiven Beitrag zur Entwicklung der europäischen innovativen Verkehrspolitik leisten.

Die Finanzierungen sollen insbesondere KMUs und die Start-ups bei innovativen Aktivitäten im Verkehrsbereich unterstützen.

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Annex A3.3 Innovative Partnerschaften bei Vergabeverfahren

---

Um die Innovation im Bereich der umweltfreundlichen städtischen Mobilitätslösungen und –dienstleistungen sowie kohlenstoffarmer, hocheffizienter Straßenfahrzeuge mit hoher Energieeffizienz zu fördern, enthält die EIB-Studie wichtige Empfehlungen, von denen hier folgende genannt werden sollen:

- Anreize für öffentliche Verkehrsbetriebe und Behörden, sich für digitale Mobilitätsplattformen von Drittanbietern zu öffnen.
- Maßgeschneiderte flexible Zuschüsse für schnell wachsende Dienstleistungsunternehmen
- Förderung des Aufbaus der Ladeinfrastruktur durch die Kombination von Zuschüssen mit flexiblen Darlehen.
- Unterstützung der Einführung alternativer Kraftstoffe in öffentlichen Flotten
- Unterstützung und Verbesserung der Ökosysteme bestehender und neuer Mobilitätsknotenpunkte.
- Schließen der Finanzierungslücke in der Wachstumsphase durch Unterstützung von dedizierten innovativen Transport- oder Multi-Corporate-Fonds
- Steigerung des Bewusstseins für bestehende Finanzierungsinstrumente.

Das Forschungsentwicklungsprogramm HORIZON 2020 ist ein wichtiges Instrument zur finanziellen Unterstützung von Innovationen im Bereich des intelligenten, umweltfreundlichen und integrierten Verkehrs [28]. Allein in diesem Bereich sieht das H2020-Programm ein Budget von 1 088 Mio. € für Innovationsprojekte vor, die im Zeitraum 2018-2020 genehmigt werden.

Die Hauptziele der im Rahmen des Programms HORIZON 2020 finanzierten Innovationsprojekte sind:

- Ressourcenschonender und umweltfreundlicher Verkehr. Ziel ist es, die Auswirkungen der Verkehrssysteme auf Klima und Umwelt (einschließlich Lärm, Luft- und Wasserverschmutzung) zu minimieren, indem ihre Effizienz beim Umgang mit den natürlichen Ressourcen verbessert und ihre Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und Energieimporten verringert wird.
- Verbesserte Mobilität, weniger Staus, mehr Sicherheit und Schutz. Ziel ist es, den wachsenden Mobilitätsbedarf mit einer verbesserten Verkehrsfluidität in Einklang zu bringen und zwar durch innovative Lösungen für nahtlose, integrative, erschwingliche, sichere, zuverlässige und robuste Verkehrssysteme, die die Möglichkeiten moderner Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) voll ausschöpfen.
- Weltweite Führungsrolle für die europäische Verkehrsindustrie. Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit und Leistungsfähigkeit der europäischen verarbeitenden Industrie und der damit verbundenen Dienstleistungen, einschließlich logistischer Prozesse, auf den Weltmärkten zu stärken.
- Sozioökonomische und verhaltensorientierte Forschung und zukunftsorientierte Aktivitäten zur Strategiegestaltung. Ziel ist es, eine verbesserte strategische Ausrichtung zu unterstützen, die notwendig ist, um Innovationen zu fördern und den Herausforderungen des Verkehrs, einschließlich der Internalisierung externer Kosten und den damit verbundenen gesellschaftlichen Bedürfnissen gerecht zu werden. Die sozioökonomische Forschung ist auch ein wichtiges Instrument zur Erreichung der Ziele des Programms.

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Annex A3.3 Innovative Partnerschaften bei Vergabeverfahren

---

Neben den Innovationsprojekten bietet das H2020-Programm auch finanzielle Unterstützung für innovative Beschaffungsverfahren. Die drei im Rahmen des H2020-Programms unterstützten Finanzierungsinstrumente sind im Folgenden aufgeführt. Diese Verfahren schließen sich nicht gegenseitig aus, im Gegenteil, es wird empfohlen, sie ergänzend anzuwenden.

#### 2.1 Vorkommerzielle Auftragsvergabe (Pre-Commercial Procurement - PCP)

Bereits 2007 hat die Europäische Kommission durch die Mitteilung KOM(2007) 799 endg. - Vorkommerzielle Auftragsvergabe: Innovationsförderung zur Sicherung tragfähiger und hochwertiger öffentlicher Dienste in Europa [29], die Bedeutung dieses Verfahrens unterstrichen und das Ziel sowie die Modalitäten des Ansatzes festgelegt.

In dieser Mitteilung wird sie wie folgt erwähnt:

“In der Mitteilung über „eine breit angelegte Innovationsstrategie für die EU“ wurde die große Bedeutung hervorgehoben, die der Vergabe öffentlicher Aufträge bei der Stärkung der Innovationsfähigkeit der Europäischen Union und der Verbesserung der Qualität und Effizienz öffentlicher Dienstleistungen zukommt.”

*“In den USA belaufen sich die jährlichen Ausgaben des öffentlichen Sektors für FuE-Aufträge auf 50 Mrd. US-Dollar, einen Betrag, der zwanzigmal höher als in Europa ist und ungefähr die Hälfte der zwischen den USA und Europa bestehenden Differenz der FuE-Gesamtinvestitionen ausmacht. Häufig spielten diese Aufträge eine wichtige Rolle bei der Verbesserung der Qualität öffentlicher Dienstleistungen und der Entstehung weltweit wettbewerbsfähiger Unternehmen.” [29, S. 6]*

PCP bezieht sich auf die öffentliche Beschaffung von Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen, ohne deren Umsetzung in kommerzielle Endprodukte.

PCP kann eingesetzt werden, wenn der Markt keine Lösungen anbietet, die den Anforderungen der Käufer entsprechen. Die Beschaffung wird durchgeführt, um neue Lösungen zu erhalten, entwickelt und getestet, um den Beschaffungsanforderungen zu genügen. PCP ermöglicht einen Vergleich zwischen alternativen Lösungsansätzen, indem es die Lösungen konzipiert, das Modell / den Prototyp entwickelt und testet. [30]

PCP richtet die innovative Entwicklung auf die Bedürfnisse des öffentlichen Sektors aus und ermöglicht einen Vergleich / eine Validierung der verschiedenen Ansätze. PCP erreicht die Marktöffnung für KMU und eine akzeptable Wahrung des Innovationsrisikos durch kleine Verträge, die schrittweise an Größe gewinnen. [31]

Bei PCP entscheidet sich der öffentliche Auftraggeber dafür, die FuE-Ergebnisse nicht ausschließlich für den eigenen Gebrauch zu verwenden. Dieser Ansatz basiert auf:

- Risiko-Nutzen-Verteilung gemäß den Marktbedingungen (sowohl für den öffentlichen Käufer als auch für die an PCP beteiligten Unternehmen).
- Konkurrenzfähige Entwicklung in Phasen
- Trennung der F&E-Phase von der Bereitstellung kommerzieller Mengen an Endprodukten. Zum Beispiel können sich die Phasen auf die Definition des Forschungsvorhabens, die Erforschung der Lösungen und die Prototypen beziehen, die ursprünglich eine kleine Serie von Produkten/Dienstleistungen für den Test entwickelt haben, um nachzuweisen, dass die

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Annex A3.3 Innovative Partnerschaften bei Vergabeverfahren

---

jeweils entwickelten Produkte/Dienstleistungen zur Produktion / Lieferung mit akzeptablen Qualitätsstandards geeignet sind. F&E umfasst nicht die kommerziellen Entwicklungsaktivitäten wie Massenproduktion, Lieferung zur Feststellung der Marktfähigkeit oder zur Rückgewinnung von F&E-Kosten.

Die Vergabeverfahren sind nach Phasen gegliedert, wobei jede FuE-Phase bewertet wird, um nach und nach die besten Lösungen auszuwählen. In der letzten Phase werden mindestens zwei Wettbewerber beibehalten, um einen wettbewerbsfähigen Markt zu gewährleisten.

Die Herausforderung besteht darin, es den öffentlichen Auftraggebern zu ermöglichen, PCPs gemeinsam umzusetzen, um die Lücke zwischen Angebot und Nachfrage nach innovativen IKT zu schließen. Ziel ist es, die Qualität und Effizienz der öffentlichen Dienstleistungen radikal zu verbessern, indem die Entwicklung und Validierung wegweisender Lösungen durch vorkommerzielle Auftragsvergabe gefördert wird. PCP-Maßnahmen richten sich an Konsortien von Beschaffern mit ähnlichem Beschaffungsbedarf, die gemeinsam die Entwicklung innovativer IKT-gestützter Lösungen zur Modernisierung öffentlicher Dienste vorantreiben wollen und gleichzeitig Wachstumschancen für Industrie und Forschung in Europa auf neuen Märkten schaffen. [32]

Das Projekt FABULOS [33] sucht nach neuen Lösungen und Technologien, um Städte auf die Zukunft der Mobilität vorzubereiten, einschließlich Konzepten wie beispielsweise selbstfahrende Busse. Durch die Nutzung der vorkommerziellen Auftragsvergabe (PCP) werden neue Verkehrslösungen entwickelt und erworben, die es den Beschaffungspartnern ermöglichen, die Risiken und Vorteile mit den Lieferanten zu teilen. Das erwartete Ergebnis des FABULOS-Projekts ist die Demonstration eines automatisierten Kleinbusdienstes als Teil eines öffentlichen Verkehrssystems.

Für die Unternehmen bietet der im FABULOS Projekt angewendete Prozess der vorkommerziellen Auftragsvergabe neben der finanziellen Unterstützung auch die erste Stufe ihrer Produkte in die praktische Anwendung zu bringen. Das Endergebnis, einschließlich der Rechte am geistigen Eigentum, verbleibt bei den Lieferanten. Für die anderen Beteiligten dient die vorkommerzielle Auftragsvergabe von FABULOS als Quelle für neue Informationen über Vorschriften und die praktische Umsetzung, was die Art der erforderlichen Technologie, den Nutzen und die Gesamtauswirkungen, auch auf gesellschaftlicher Ebene, betrifft.

Der vorkommerzielle Vergabeprozess besteht aus drei klar definierten Phasen: Konzeptdesign, Prototypenentwicklung und Erprobung. Vor der Konzeptphase findet die offene Marktkonsultation statt, bei der der Umfang der vorkommerziellen Auftragsvergabe von FABULOS durch einen Dialog mit potenziellen Lieferanten und anderen Beteiligten verfeinert wird. Das Ergebnis dieser Phase ist die Vorbereitung einer Ausschreibung. Am Ende des vorkommerziellen Auftragsgabeverfahrens werden die Lieferanten voraussichtlich die getesteten Prototypen weiter verfeinern, um sie zu marktreifen Lösungen zu entwickeln, die dann von weiteren öffentlichen Auftraggebern beschafft werden können.

Der Mitteilung der Kommission über die vorkommerzielle Auftragsvergabe [29] ist ein Arbeitsdokument beigelegt: SEK(2007) 1668 - Example of a possible approach for procuring R&D services applying risk-benefit sharing at market conditions, i.e. pre-commercial procurement [34].

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Annex A3.3 Innovative Partnerschaften bei Vergabeverfahren

---

Gemäß diesem Dokument sind die Schritte im Anschluss an die vorkommerzielle Auftragsvergabe folgende:

- a) Identifizierung von geeigneten Projekten aus dem Bedarf des öffentlichen Sektors  
Die beste Vorgehensweise ist die Organisation eines ersten offenen Dialogs vor dem Vergabeverfahren. Ziel ist es, ein besseres Verständnis der verfügbaren Option zu entwickeln und die Marktlücken im Hinblick auf den tatsächlichen Bedarf zu klären. Gemäß diesem Dialog kann der öffentliche Auftraggeber beschließen, eine vorkommerzielle Auftragsvergabe zur Entwicklung neuer, nicht auf dem Markt erhältlicher Lösungen einzuleiten.
- b) Entscheidung über die Vertragsstruktur der vorkommerziellen Auftragsvergabe  
Es wird ein Rahmenvertrag für F&E-Dienstleistungen empfohlen, der nach Phasen gegliedert ist, wobei für jede Phase ein Vertrag abgeschlossen wird. So werden Kosten und Risiken reduziert und der Rahmen für die spätere Auswahl der besten F&E-Lösungen festgelegt. Die Stufen beinhalten:
  - Stufe 1 - Erkundung von Lösungen. Ziel: Überprüfung der Vorschläge auf ihre Machbarkeit. Die erforderlichen Stufenergebnisse: technologische Bewertung, ein erstes Lösungskonzept, Organisationsplan für Stufe 2 und eine Kosten-Nutzen-Analyse der vorgeschlagenen Lösung;
  - Stufe 2 - Prototyping. Stufenergebnisse; eine Prototypenspezifikation und Demonstration, ein Plan zur Entwicklung einer limitierten Produktion und Prüfung, die Aktualisierung der Kosten-Nutzen-Analyse;
  - Stufe 3 - Entwicklung einer ersten Charge und Testvalidierung. Stufenergebnisse: Testspezifikation, Aktualisierung der Kosten-Nutzen-Analyse. Auf der Stufe sollte es möglich sein, die Lösungen zu testen und mit den tatsächlichen Einsatzbedingungen der betreffenden öffentlichen Dienstleistung zu vergleichen.

Natürlich können die Anzahl der Stufen (oder Teilstufen) und die gewünschten Ergebnisse an die Komplexität und den spezifischen Charakter jedes Projekts angepasst werden.

Für jede Phase werden die besten Lösungen ausgewählt und in der letzten Phase nehmen mindestens zwei Unternehmen teil, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit gewährleistet bleibt.

- (c) Vorabentscheidung darüber, ob das Projekt Elemente staatlicher Beihilfe enthalten soll oder nicht.  
In der Regel sollte das Verhältnis zwischen dem öffentlichen Auftraggeber und den Unternehmen im Rahmen der vorkommerziellen Auftragsvergabe kein Beihilfeelemente enthalten, was durch eine angemessene Gestaltung des Vertrags ausgeschlossen werden sollte. Wenn die öffentliche Hand FuE-Leistungen von Unternehmen zu Marktpreisen kauft, besteht kein Vorteil und folglich auch kein Anspruch auf staatliche Beihilfen.
- (d) Definition von Vereinbarungen zur Risiko-Nutzen-Teilung gemäß den Marktbedingungen.  
Bei der vorkommerziellen Auftragsvergabe behält der Auftraggeber nicht alle Ergebnisse und Erkenntnisse der im Rahmen des Auftrags erbrachten FuE-Dienstleistungen zur eigenen Nutzung, sondern teilt sie mit den anderen am Projekt beteiligten Unternehmen. Natürlich ist es notwendig, dass die Vertragsvereinbarungen zur Risiko-Nutzen-Teilung den Marktbedingungen entsprechen.

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Annex A3.3 Innovative Partnerschaften bei Vergabeverfahren

- (e) Einführung, Bewertung und Vergabe von Aufträgen in transparenter, objektiver und diskriminierungsfreier Weise.

Die Bekanntmachung der vorkommerziellen Vergabe, das Verfahren und die Kriterien sollten in großem Umfang veröffentlicht werden, und die Grundsätze sollten eingehalten werden. Für die Vergabe der Aufträge können die folgenden Vergabekriterien herangezogen werden: Fähigkeit, das in der Ausschreibung aufgeworfene Problem anzugehen, technologische Qualität und Innovationsfähigkeit des Vorschlags, Mehrwert des Vorschlags für die Gesellschaft/Wirtschaft".

- (f) Folgeaufträge zur Umsetzung kommerzieller Mengen von Endprodukten im Rahmen der öffentlichen Beschaffung

Die klare Trennung zwischen der vorkommerziellen FuE-Phase und der Einführung kommerzieller Endprodukte aus FuE ermöglicht es öffentlichen Auftraggebern, technologische FuE-Risiken herauszufiltern, bevor sie sich verpflichten, eine innovative Komplettlösung für groß angelegte kommerzielle Markteinführungen zu entwickeln.

Beispiel für EU-finanzierte grenzüberschreitende vorkommerzielle Auftragsvergabe im Verkehrsmanagement:

CHARM Projekt - eine Kooperation zwischen 3 Einkäufern der Straßenbaubehörde: Rijkswaterstaat (NL), Highways Agency (UK), Department Mobility and Public Works - MOW (BE). Die CHARM-Auftraggeber beschaffen gemeinsam F&E-Dienstleistungen über die vorkommerzielle Auftragsvergabe (PCP), um eine offene modulare Verkehrsmanagementarchitektur zu entwickeln, indem sie Module entwickeln lassen, die die Netzleistung optimieren, die Verkehrssicherheit erhöhen und die CO2-Emissionen reduzieren, indem sie das Netzmanagement, die Vorhersage und Prävention von Vorfällen und die kooperative ITS verbessern. Wert der vorkommerziellen Auftragsvergabe: € 2,88 Mio. [35]

#### 2.2 Öffentliche Ausschreibung innovativer Lösungen (Public Procurement of Innovative Solutions - PPI)

PPI kann eingesetzt werden, wenn Herausforderungen von öffentlichem Interesse durch innovative Lösungen angegangen werden können, die fast abgeschlossen sind und keine Finanzierung der Forschung zur Entwicklung neuer Lösungen erforderlich ist. In diesem Fall können Lieferanten die vorhandenen Lösungen kaufen, um diese zu testen und in die von ihnen angebotenen Produkte/Dienstleistungen zu integrieren.

PPI kann somit verwendet werden, wenn es nicht notwendig ist, neue FuE-Leistungen zu beauftragen, und mehrere Early Adopters/Einführungskunden signalisieren, dass sie bereit sind, geeignete innovative Lösungen zu kaufen/einzusetzen, wenn diese zu einem bestimmten Zeitpunkt mit der gewünschten Qualität und dem gewünschten Preis geliefert werden können. Ein PPI kann einen Konformitätstest vor dem Einsatz beinhalten. [36]

Tabelle 2: Unterschiede zwischen PCP und PPI [36]

Kategorie	PCP	PPI
Konsortium	3 juristische Personen, davon mindestens 2 öffentliche Beschaffer	3 juristische Personen, davon mindestens 2 öffentliche Beschaffer

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Annex A3.3 Innovative Partnerschaften bei Vergabeverfahren

Förderung	90%	35%
Wann?	Erfordert Forschung und Entwicklung, um neue Lösungen zu entwickeln. Problem ist eindeutig, aber die Vor- und Nachteile konkurrierender Lösungen sind noch nicht verglichen/validiert. Noch keine Verpflichtung zur Bereitstellung.	Benötigt eine Lösung, die sich nahezu auf dem Markt/bereits in kleiner Menge auf dem Markt befindet, aber die Anforderungen des öffentlichen Sektors für den groß angelegten Einsatz noch nicht erfüllt. Keine Durchführung von F&E-Aktivitäten.
Was?	Der öffentliche Sektor kauft F&E, um die Entwicklung von Lösungen nach seinen Bedürfnissen zu steuern, Wissen über Vor- und Nachteile alternativer Lösungen zu sammeln und eine spätere Lieferantenbindung zu vermeiden.	Der öffentliche Sektor fungiert als Startkunde, Frühanwender und Erstkäufer für innovative Produkte und Dienstleistungen, die neu auf den Markt kommen.
Wie?	Der öffentliche Sektor kauft F&E von mehreren Anbietern parallel (Vergleich alternativer Lösungsansätze) in einem Wettbewerb, bei dem die Fortschritte nach kritischen Meilensteinen bewertet werden, und durch F&E ermittelte Risiken und Nutzen, mit den Anbietern geteilt werden. So sollen die Anreize für eine breite Vermarktung maximiert werden.	Der öffentliche Sektor fungiert als Vermittler beim Aufbau einer Käufergruppe mit kritischer Masse, die die Industrie dazu bringt, ihre Produktionskette zu erweitern, um Produkte mit dem gewünschten Qualitäts-/Preisverhältnis innerhalb einer bestimmten Zeit auf den Markt zu bringen. Nach einer Prüfung und/oder Zertifizierung kauft die Käufergruppe eine signifikante Menge an Produkten.
Förderfähige Aktivitäten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinsame Beschaffung der FuE-Dienstleistungen</li> <li>▪ Umsetzung von Beschaffungsverträgen</li> <li>▪ Bewertung der Ergebnisse der Beschaffung</li> <li>▪ Bestätigung der "after PCP"-Strategie zur Verbreitung / Verwertung der Ergebnisse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinsame Beschaffung der FuE-Dienstleistungen</li> <li>▪ Umsetzung von Beschaffungsverträgen</li> <li>▪ Bewertung der Ergebnisse der Beschaffung</li> <li>▪ Bestätigung der "after PPI"-Strategie zur Verbreitung / Verwertung der Ergebnisse</li> </ul>

Zahlreiche Studien vertiefen die theoretischen Ansätze oder Fallstudien im Zusammenhang mit der öffentlichen Auftragsvergabe für innovative Lösungen. Einige davon sind hier aufgeführt: [37] [38] [39] [40] [41] [42] [43] [44] [45]

### 2.3 Koordinierungs- und Unterstützungsmaßnahmen (Coordination and Support Actions - CSA)

Es gibt finanzierte Koordinierungsmaßnahmen, z.B. die Vorbereitung eines PCP oder PPI durch eine Gruppe von Käufern (Identifizierung gemeinsamer Herausforderungen, Beratung zwischen dem freien Markt und der Industrie, vor der Initiierung eines tatsächlichen PCP oder PPI usw.).

CSA-artige Aktivitäten können über das H2020-Programm finanziert werden. [28] [46] Deshalb werden am 21.04.2020 CSA-artige Angebote für 3 Ausschreibungen im Bereich "Building a low carbon, climate resilient future: green vehicle" unterbreitet. [28]

- MG-2-13-2020 \_Coordination and support for an integrated freight transport and logistics system (Koordination und Unterstützung eines integrierten Güterverkehrs- und Logistiksystems)

## Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren

### Annex A3.3 Innovative Partnerschaften bei Vergabeverfahren

---

- MG-3- 8-2020 \_ 'First of a Kind' solutions for sustainable transport and mobility: EU initiative for accelerating EU-wide market access, scale up and derisking (Erstanbieter-Lösungen für nachhaltigen Verkehr und Mobilität: EU-Initiative zur Beschleunigung des EU-weiten Marktzugangs, der Ausweitung und des Abbaus von Risiken.)
- MG-4-10-2020 \_ Improving impact and broadening stakeholder engagement in support of transport research and innovation (Verbesserung der Wirksamkeit und Ausweitung der Einbeziehung von Stakeholdern zur Unterstützung von Verkehrsforschung und Innovation).

### 3. Schlussfolgerungen

- Die Nutzung von FuE-Aktivitäten im Rahmen der Vorbereitung von Vergabeverfahren ist ein wichtiges Element, wenn es darum geht innovative Lösungen einzusetzen um die festgelegten Ziele zu erreichen und um nachhaltige Verfahren zum Nutzen der gesamten Gesellschaft zu entwickeln.
- Die beschriebenen Verfahren können durch lokale spezifische Elemente ergänzt werden, die geeignet sind, den Aufbau von Partnerschaften mit FuE-Unternehmen (insbesondere KMU und Kleinunternehmer) unter Wettbewerbsbedingungen zu fördern.
- Innovative Partnerschaften und die beschriebenen Verfahren beinhalten Elemente, die sich von denen in den üblichen Beschaffungsverfahren unterscheiden. Um eine effiziente und korrekte Durchführung zu gewährleisten, sollten die öffentlichen Verwaltungen ihre Bedeutung verstehen und ein Betriebs- und Managementteam aufbauen, das in der Lage ist, die erforderlichen Aufgaben kreativ und mit viel Entschlossenheit auszuführen.
- Die Bereitstellung der notwendigen Mittel ist eine komplexe Angelegenheit. Eine gute Organisation und Ausdauer werden es jedoch ermöglichen, jederzeit Finanzierungsquellen für wettbewerbsfähige FuE-Aktivitäten zu finden.

## Anhang A3.4 Langfristige Beschaffungsstrategien und -pläne

Investitionen in Waren, Dienstleistungen und Bauleistungen sind für jede kommunale Verwaltung zeit- und kostenintensiv. Durch eine langfristige Planung kann der öffentliche Haushalt, durch eine bessere Integration der vorhandenen und durch die Einführung neuer Ressourcen, Geld sparen. [47, pp. 15-54]

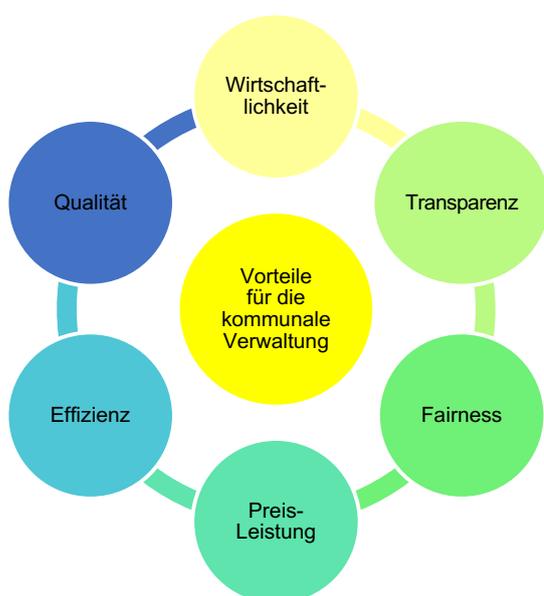


Abbildung 6: Vorteile der langfristigen Planung öffentlicher Aufträge [48, p. 2]

Mobilitätsmaßnahmen beinhalten im Allgemeinen komplexe Entscheidungen, da sich Technologien und Planungsgrundsätze durch die Einführung der Digitalisierung und den neuen nutzerzentrierten Ansatz rasant verändern. Die Strategien für das öffentliche Beschaffungswesen sollten sich auf die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Abteilungen in derselben kommunalen Einrichtung und mit Marktteilnehmern und Interessengruppen konzentrieren.

Die Planung des öffentlichen Auftragswesens ist ein laufender Prozess, bei dem neue Beschaffungsverfahren auf den Erfahrungen aufbauen sollten, die bei der Durchführung ähnlicher Projekte gesammelt wurden und von den Erfahrungen, die auf dem Markt gewonnen wurden. [49]

Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren  
Anhang A3.4 Langfristige Beschaffungsstrategien und -pläne

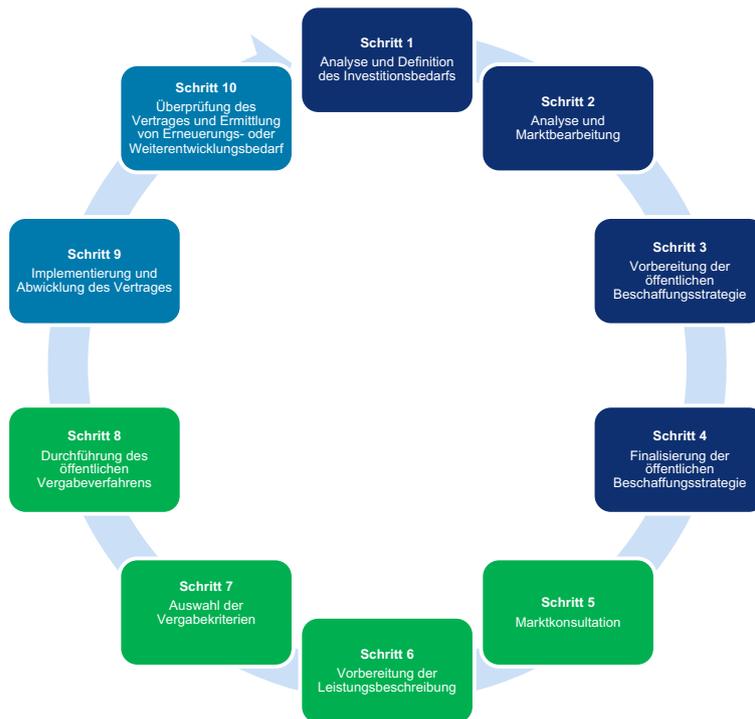


Abbildung 7: Planungsansatz für das öffentliche Auftragswesen <sup>4</sup>

<sup>4</sup> Basierend auf der von der Regierung von New South Wales entwickelten Methodik. [49]

**Anhang A3 Innovative Vergabeverfahren**  
**Anhang A3.4 Langfristige Beschaffungsstrategien und -pläne**

Aufgaben und Meilensteine	Verant- wortliche Person	Involvierte Stakeholder	Systeme und Instru- mente	Buch- führung	Zeitplan/ Erwartete Fertig- stellung
<b>1. Vorbereitung und Planung</b>					
Erkennen von zukünftigen Bedürfnissen					
Einbeziehung von Stakeholdern (Ernennung von Arbeitsgruppen)					
Marktanalyse					
Definition des Gegenstandes					
Auswahl des Verfahrens					
<b>2. Veröffentlichung der Transparenz</b>					
Entwurf der Vergabeunterlagen					
Veröffentlichung der Bekanntmachung					
Klärung/Erläuterungen an potenzielle Bieter					
<b>3. Bewertung und Vergabe</b>					
Ausschreibungen einleiten und auswerten					
Vergabe des Auftrags					
Unterzeichnung des Vertrages					
Veröffentlichung der Vergabebekanntmachung					
<b>4. Vertragsdurchführung</b>					
Verwaltung und Überwachung der Ausführung					
Zahlungen durchführen					
Gegebenenfalls Vertragsanpassung					
Gegebenenfalls Vertragsauflösung					

Abbildung 8: Übersichtsstruktur für die Beschaffungsplanung [47, p. 53]

## Anhang A3 Innovative Beschaffungsverfahren

### Anhang A3.5 Beschaffungsverfahren mit mehreren Finanzierungsquellen

#### Anhang A3.5 Beschaffungsverfahren mit mehreren Finanzierungsquellen

Nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrsprojekte und -maßnahmen erfordern zum Teil komplexe und risikoreiche Investitionen im Auftrag der Kommunen. Um diesen Risiken zu begegnen, insbesondere im Zusammenhang mit Investitionen in große Infrastrukturen mit niedriger Rendite, können die kommunalen Verwaltungen nach verschiedenen Förder- und Finanzierungsquellen suchen, mit denen diese Risiken abgedeckt werden können<sup>5</sup>.

Unabhängig von der ursprünglichen Finanzierungsquelle geben die kommunalen Verwaltungen in diesem Prozess öffentliche Mittel aus. Von den kommunalen Verwaltungen sollen transparente und nachvollziehbare Instrumente eingesetzt werden, um zu überprüfen, ob die öffentlichen Mittel ordnungsgemäß verwendet werden. [50, p. 15]

Die kommunalen Verwaltungen können ein Schema ähnlich dem folgenden umsetzen und gleichzeitig versuchen, verschiedene Förder- und Finanzierungsquellen umfassend zu kombinieren<sup>6</sup>.

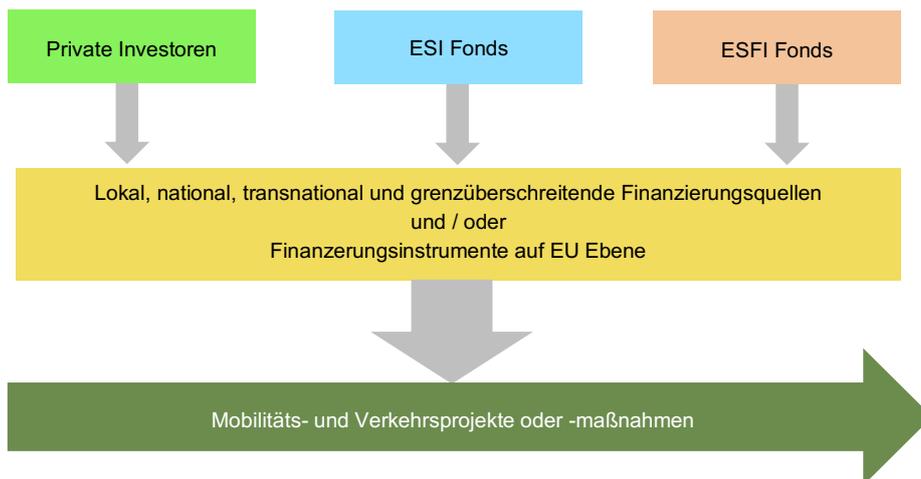


Abbildung 9: Zusammenführung mehrerer Finanzmittel und Finanzierungsinstrumente zur Unterstützung von Mobilitäts- und Verkehrsprojekten und -maßnahmen

Der Europäische Struktur- und Investitionsfonds (ESI-Fonds) ist eine gemeinsame Bezeichnung für fünf europäische Fonds: den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Europäischen Sozialfonds (ESF), den Kohäsionsfonds (CF), den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und den Europäischen

<sup>5</sup> Weitere Informationen über Finanzierungsquellen für Investitionen in Mobilitäts- und Verkehrsprojekte und Maßnahmen für kommunale Verwaltungen finden Sie im Projektdokument SUITS. Olga Feldman, Aleksei Lugovoi, Alice Parker and Shaista Farooq, **Guidelines to Innovative Financing (Leitlinien für innovative Finanzierungen)**, 2019

<sup>6</sup> Schema entwickelt auf der Grundlage von [51, pp. 10-13]

## Anhang A3 Innovative Beschaffungsverfahren

### Anhang A3.5 Beschaffungsverfahren mit mehreren Finanzierungsquellen

---

Meeres- und Fischereifonds (EMFF), die in einem gemeinsamen Rahmen und nach fondsspezifischen Verordnungen arbeiten. [51, p. 8]

Der Europäische Fonds für strategische Investitionen (EFSI) [52] ist eine von der Kommission und der EIB-Gruppe gemeinsam ins Leben gerufene EU-Initiative, die dazu beitragen soll, die derzeitige Investitionslücke in der EU zu schließen, indem sie private Finanzierungen für strategische Investitionen und KMU mobilisiert. Rechtlich gesehen handelt es sich bei der EFSI um eine vertragliche Vereinbarung zwischen der Kommission und der EIB, die aus einer EU-Garantie (16 Mrd. EUR) und einer EIB-Kapitalbeteiligung (5 Mrd. EUR) besteht". [51, p. 6]

Die wichtigsten Finanzierungsinstitutionen auf EU-Ebene und die Verwalter von Finanzierungsinstrumenten sind:

1. Europäische Investitionsbank (EIB) - die Finanzierungsinstitution der Europäischen Union, die zur europäischen Integration, Entwicklung und Kohäsion beiträgt, indem sie Projekte zur Unterstützung von EU-Strategien finanziert;
2. Europäischer Investitionsfonds (EIF) - das Spezialinstrument der EU für Private Equity, Garantien und Mikrofinanzierung, vor allem zur Unterstützung von KMU, Mikro- und Sozialunternehmen;
3. Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE) - eine internationale Finanzinstitution, die den Übergang zu offenen marktorientierten Volkswirtschaften unterstützt und die private und unternehmerische Entwicklung fördern soll. [53]

Regeln und Verfahren zur Gewährleistung der Transparenz bei der Vergabe von Aufträgen für Dienstleistungen, Waren und Bauleistungen unter Nutzung der öffentlichen Förder- und Finanzierungsinstrumente sind in einer Reihe von Dokumenten festgelegt, die von den einzelnen Finanzierungsinstitutionen entwickelt wurden. Nachfolgend ist eine Liste solcher regulatorischen Dokumente aufgeführt.<sup>7</sup>

1. Europäische Kommission, **Europäische Struktur- und Investitionsfonds (ESI) und Europäischer Fond für Strategische Investitionen (EFSI) – Sicherstellung der Koordinierung, Synergien und Komplementarität**, Brüssel, Februar 2016 [51];
2. Europäische Kommission – DG BUDG, **Leitfaden für EU-Förderungen**, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2017 [50];
3. Europäischer Investitions Fonds, **EIF Procurement Guide. Policy for the procurement of services, supplies and works by the EIF** (EIF Beschaffungsleitfaden. Richtlinie für die Vergabe von Dienstleistungen, Lieferungen und Bauleistungen durch den EIF), Luxemburg, Juni 2017 [54];
4. Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung, **Procurement Policies and Rules (Beschaffungsrichtlinien und -regeln)**, London, November 2017 [55];

---

<sup>7</sup> Einige der Dokumente werden von ihren Herausgebern regelmäßig aktualisiert. Ähnliche regulatorische Dokumente können von anderen internationalen Finanzinstitutionen herausgegeben werden und werden auf deren offiziellen Websites veröffentlicht.

## Anhang A3 Innovative Beschaffungsverfahren

### Anhang A3.5 Beschaffungsverfahren mit mehreren Finanzierungsquellen

---

5. Europäische Kommission, **Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union und eine Auswahl von Rechtstexten von Bedeutung für den EU-Haushalt**, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, Brüssel, July 2018 [56];
6. Europäisches Parlament, Rat der Europäischen Union, **Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2018 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union, zur Änderung der Verordnungen Regulations (EU) No 1296/2013, (EU) No 1301/2013, (EU) No 1303/2013, (EU) No 1304/2013, (EU) No 1309/2013, (EU) No 1316/2013, (EU) No 223/2014, (EU) No 283/2014, und des Beschlusses Nr 541/2014/EU sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU, Euratom) No 966/2012**, Amtsblatt der Europäischen Union L 193/1, 30 Juli 2018 [57];
7. Europäische Investitionsbank, **Leitfaden für die Auftragsvergabe von durch die EIB mitfinanzierten Projekten**, Luxemburg, September 2018 [58];
8. Europäische Kommission, **Regeln und Grundsätze**, [https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/how-eu-funding-works/rules-and-principles\\_de](https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/how-eu-funding-works/rules-and-principles_de) [59]

## Literaturverzeichnis

- [1] M. Finger and D. Finon, "From 'service public' to universal service: the case of European Union in M. Finger and R.W. Kunneke (ed.), International Handbook of Network Industries. The Liberalization of Infrastructure," in *International Handbook of Network Industries The Liberalization of Infrastructure*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2011, S. 54-69.
- [2] Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Amtsblatt der Europäischen Union, 50. Jahrgang, Nr. L315, S. 1–13, 2007.
- [3] Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste, Amtsblatt der Europäischen Union, 59. Jahrgang, Nr. L354, S. 1-19, 2016.
- [4] Europäisches Parlament - DG COMP, "State Aid Scoreboard 2017: Results, trends and observations regarding EU28 State Aid expenditure reports for 2016, Brüssel," 29 November 2017. [Online]. [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/scoreboard/state\\_aid\\_scoreboard\\_%202017\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/scoreboard/state_aid_scoreboard_%202017_final.pdf). [Aufgerufen 14. Juli 2018].
- [5] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss den den Ausschuss der Regionen. Binnenmarktakte - Zwölf Hebel zur Förderung von Wachstum und Vertrauen „Gemeinsam für neues Wachstum“, SEK (2011) 467 endgültig, Brüssel, 2011.
- [6] Europäisches Parlament, "Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfavorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse. (Text von Bedeutung für den EWR) (2012/C 8/02), Amtsblatt der Europäischen Union, 55. Jahrgang, Nr. 55, C8, S. 4-14, 2012.
- [7] *Case C-280/00 Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, 2003.
- [8] ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN Leitfaden zur Anwendung der Vorschriften der Europäischen Union über staatliche Beihilfen, öffentliche Aufträge und den Binnenmarkt auf Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und insbesondere auf Sozialdienstleistungen von allgemeinem Interesse. SWD(2013) 53 final/2," Europäische Kommission, Brüssel, 2013.

### Annex A3 Innovative Vergabeverfahren

---

- [9] ICLEI - Local Governments for Sustainability, "Joint procurement. Fact sheet," Europäische Kommission, DG Environment-G2, Brüssel, 2008.
- [10] Europäisches Parlament, Rat der Europäischen Union, " Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge," Amtsblatt der Europäischen Union, 47. Jahrgang, Nr. L134, S. 114–240, 2004.
- [11] Europäisches Parlament, Rat der Europäischen Union, " Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste," Amtsblatt der Europäischen Union, 47. Jahrgang, Nr. L134, S. 1–113, 2004.
- [12] Organisation for Economic Co-operation and Development, "Centralised and Decentralised Public Procurement," *SIGMA Papers*, Vol. 29, S. 2-17, 26. Oktober 2000.
- [13] Europäisches Parlament, Rat der Europäischen Union, " Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG Text von Bedeutung für den EWR," Amtsblatt der Europäischen Union, 57. Jahrgang, Nr. L94, S. 65–242, 26. Februar 2014.
- [14] Europäisches Parlament, Rat der Europäischen Union, " Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG Text von Bedeutung für den EWR", Amtsblatt der Europäischen Union, 57. Jahrgang, Nr. L94, S. 243–374, 26. Februar 2014.
- [15] PWC, "Stock-taking of administrative capacity, systems and practices across the EU to ensure the compliance and quality of public procurement involving European Structural and Investment (ESI) Funds. Final report : country profiles," European Commission - Directorate-General for Regional and Urban Policy, Brüssel, 2016.
- [16] Europäische Kommission - DG GROW, "Public procurement strategy," [Online]. [http://ec.europa.eu/growth/single-market/public-procurement/strategy\\_en](http://ec.europa.eu/growth/single-market/public-procurement/strategy_en). [Aufgerufen 18. Juli 2018].
- [17] Europäische Kommission - DG GROW, "Simplifying the rules for contracting authorities to ensure better quality and value for money," 21. März 2016. [Online].

## Annex A3 Innovative Vergabeverfahren

---

[https://ec.europa.eu/growth/content/simplifying-rules-contracting-authorities-ensure-better-quality-and-value-money-0\\_en](https://ec.europa.eu/growth/content/simplifying-rules-contracting-authorities-ensure-better-quality-and-value-money-0_en). [Aufgerufen 20 Juli 2018].

- [18] F. Zijderhand, B. Kapl, S. Sahala, J.-A. Shiraishi and L. Stender, "D4.1 Best practices in Common Procurements. Deliverable Version 1.0," SPICE (Support Procurements for Innovative transport and mobility solutions in City Environment) Project, N/A, 2017.
- [19] BuyZET Project, "Establishment of buyers groups in Rotterdam, Oslo and Copenhagen," BuyZET (Procurement of innovative solutions for zero emission urban delivery of goods and services) Project, N/A, 2018.
- [20] Eastern Shires Purchasing Organisation, "About us." [Online]. [https://www.espo.org/About-us-\(1\)/About-ESPO](https://www.espo.org/About-us-(1)/About-ESPO). [Aufgerufen 10. April 2019].
- [21] Umweltverband, "Partner der Gemeinden in Umweltfragen," 2013. [Online]. <https://www.umweltverband.at/verband/fakten/>. [Aufgerufen 10. April 2019].
- [22] Nederlands Inkoop Centrum, "Over Het NIC," 2018. [Online]. <https://inkoopprojecten.hetnic.nl/>. [Aufgerufen 10. April 2019].
- [23] PWC, "Public procurement – Study on administrative capacity in the EU Germany Country Profile," European Commission - Directorate-General for Regional and Urban Policy, Brüssel, 2016.
- [24] L'Union des groupements d'achats publics, "Nous connaître," [Online]. [https://www.ugap.fr/nous-connaître\\_4458054.html](https://www.ugap.fr/nous-connaître_4458054.html). [Aufgerufen 10. April 2019].
- [25] ELTIS, "The national procurement of electric vehicles: the Swedish example," 05. September 2016. [Online]. <http://www.eltis.org/discover/case-studies/national-procurement-electric-vehicles-swedish-example>. [Aufgerufen 11. April 2019].
- [26] Europäisches Parlament, Rat der Europäischen Union, "Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I)" Amtsblatt der Europäischen Union, 51. Jahrgang, Nr.. L177, S. 6-16, 2008.
- [27] A. d. Concini, Financing innovation in clean and sustainable mobility. Study on access to finance for the innovative road transport sector, Luxembourg: Innovation Finance Advisory, European Investment Bank Advisory Services, 2018, S. 122.

## Annex A3 Innovative Vergabeverfahren

---

- [28] Europäische Kommission, "Horizon 2020. Arbeitsprogramm für den Zeitraum 2018-2020. Intelligenter, umweltfreundlicher und integrierter Verkehr," Europäische Kommission, Brüssel, 2019.
- [29] Kommission der Europäischen Gemeinschaften, "KOM(2007) 799 endgültig. Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. Vorkommerzielle Auftragsvergabe: Innovationsförderung zur Sicherung tragfähiger und hochwertiger öffentlicher Dienste in Europa," Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Brüssel, 2007.
- [30] D. Caraman, I. Constantin, C. Damboianu and S. Roseanu, "Guidelines to Innovative Procurement," Integral Consulting R&D, Bukarest, 2019.
- [31] V. Tsanidis, "Policy Framework in Innovation Procurement," Europäische Kommission - DG CNECT.
- [32] Europäische Kommission, "Funding & tender opportunities. Horizon 2020 Framework Programme (H2020)," Europäische Kommission, Brüssel, 2017.
- [33] FABULOS Project, "Pre-Commercial Procurement Process," [Online]. <https://fabulos.eu/fabulos-precommercial-procurement/>. [Aufgerufen 02. Juni 2019].
- [34] Europäische Kommission, "Example of a possible approach for procuring R&D services applying risk-benefit sharing at market conditions, i.e. pre-commercial procurement," Europäische Kommission, Brüssel, 2007.
- [35] Europäische Kommission, "Overview of on-going EU funded PCP and PPI related projects".
- [36] European Transport Network Alliance 2020, "Innovation Procurement – PCP and PPI," European Transport Network Alliance 2020.
- [37] Support Procurements for Innovative transport and mobility solutions in City Environment SPICE Project, "Innovative Public Procurement of Intelligent Transport Solutions. City of Copenhagen," Support Procurements for Innovative transport and mobility solutions in City Environment SPICE Project.
- [38] B. A. Kapl, "Public Procurement challenges for Facilitating Innovative Transport and Mobility Solutions," 2017.
- [39] Barcelona City Council, "Public procurement as a driving force for innovation," 20 November 2017. [Online]. [https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/news-and-documents/news/public-procurement-as-a-driving-force-for-innovation\\_581167](https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/news-and-documents/news/public-procurement-as-a-driving-force-for-innovation_581167). [Aufgerufen 2. Juni 2019].

## Annex A3 Innovative Vergabeverfahren

---

- [40] J. v. Vlerken, "Public procurement of innovation - The concept of procurement of innovation and choosing between procurement and contractual approaches," SPICE (Support Procurements for Innovative transport and mobility solutions in City Environment) Project, 2018.
- [41] ICLEI, "Introduction into Joint Public Procurement," 2016.
- [42] Procura+ European Sustainable Procurement Network, "Rewarding Sustainable and Innovative Procurement," 2019.
- [43] S. Guarnaschelli, S. Lampert, E. Marsh and L. Johnson, "Innovative Financing for Development: Scalable Business Models that Produce Economic, Social, and Environmental Outcomes," 2014.
- [44] A. Semple, "Guidance for public authorities on Public Procurement of Innovation , 1st Edition," Procurement of Innovation Platform, ICLEI – Local Governments for Sustainability, Emmendingen, N/A.
- [45] Organisation for Economic Co-operation and Development, "Public Procurement for Innovation. Good Practices and Strategies," OECD Public Governance Reviews, N/A, 2017.
- [46] Europäische Kommission, "H2020 Programme. Proposal template 2018-2020. Administrative forms (Part A) / Project proposal (Part B). Coordination and Support Actions (CSA). Single-stage calls & stage 2 of two-stage calls," Europäische Kommission, 2018.
- [47] Europäische Kommission, Public procurement guidance for practitioners on avoiding the most common errors in projects funded by the European Structural and Investment Funds, N/A: Europäische Kommission, 2018.
- [48] Asian Development Bank, Strategic procurement planning guidance. Note on procurement, Manila: Asian Development Bank, 2018.
- [49] NSW Government, "NSW Procurement's approach," [Online]. <https://www.procurepoint.nsw.gov.au/policy-and-reform/nsw-government-procurement-information/nsw-procurements-approach>. [Aufgerufen 9. April 2019].
- [50] Europäische Kommission - Leitfaden für EU-Förderungen. 2017 Edition, Luxemburg: Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2017.
- [51] Europäische Kommission, European Structural and Investment FUNDS and European Fund for Strategic Investments complementarities - Ensuring coordination, synergies and complementarity, Brüssel: Europäische Union, 2016.

- [52] Europäisches Parlament, Rat der Europäischen Union, " Verordnung (EU) 2015/1017 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2015 über den Europäischen Fonds für strategische Investitionen, die europäische Plattform für Investitionsberatung und das europäische Investitionsvorhabenportal sowie zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1291/2013 und (EU) Nr. 1316/2013 — der Europäische Fonds für strategische Investitionen", Amtsblatt der Europäischen Union, 58. Jahrgang, Nr. L169, S. 1–38, 2015.
- [53] Europäische Kommission - DG GROW, " Abstimmung mit europäischen Finanzinstitutionen", [Online]. [https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/growth-and-investment/coordination-european-financial-institutions\\_de](https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/growth-and-investment/coordination-european-financial-institutions_de) [Aufgerufen 11. April 2019].
- [54] Europäische Investitionsbank, "EIB Leitfaden für die Auftragsvergabe von durch die EIB mitfinanzierten Projekten," Europäische Investitionsbank, Luxemburg, 2017.
- [55] European Bank for Reconstruction and Development, "Procurement Policies and Rules," European Bank for Reconstruction and Development, London, 2017.
- [56] Europäische Kommission, "Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union. Juli 2018," Europäische Kommission, Brüssel, 2018.
- [57] Europäisches Parlament, Rat der Europäischen Union, " Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2018 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1296/2013, (EU) Nr. 1301/2013, (EU) Nr. 1303/2013, (EU) Nr. 1304/2013, (EU) Nr. 1309/2013, (EU) Nr. 1316/2013, (EU) Nr. 223/2014, (EU) Nr. 283/2014 und des Beschlusses Nr. 541/2014/EU sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012," Amtsblatt der Europäischen Union, 61. Jahrgang, Nr. L193, S. 1–222, 2018.
- [58] Europäische Investitionsbank, Leitfaden für die Auftragsvergabe von durch die EIB mitfinanzierten Projekten, Luxemburg, September 2018.
- [59] Europäische Kommission, "Regeln und Grundsätze". [Online]: [https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/how-eu-funding-works/rules-and-principles\\_de](https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/how-eu-funding-works/rules-and-principles_de). [Aufgerufen 24. Juni 2019].
- [60] Europäisches Parlament, Rat der Europäischen Union, " Verordnung (EG) Nr. 1082/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über den Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ)," Amtsblatt der Europäischen Union, 49. Jahrgang, Nr. L210, S. 19–24, 2006.

