

# WMRC

**Rechtsanwälte**

Wichert und Partner mbB

WMRC Rechtsanwälte ■ Chausseestr. 5 ■ 10115 Berlin

Dr. Stefan Rude<sup>1</sup>

Katja Gnittke<sup>2</sup>

Franziska Hansmann<sup>3</sup>

Dr. Natalie Hildebrandt<sup>2</sup>

Chausseestraße 5  
10115 Berlin

Tel. +49 (0) 30 288 84 83 -0  
Fax +49 (0) 30 288 84 83 -10

info@wmrc.de | www.wmrc.de

<sup>1</sup> zugleich Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht

<sup>2</sup> zugleich Fachanwältin für Vergaberecht

<sup>3</sup> zugleich Fachanwältin für Verwaltungsrecht

## **Beschaffung von Natursteinen unter Berücksichtigung der Transportentfernung**

im Auftrag von WEED e.V. World Economy, Ecology & Development

von Rechtsanwältin Katja Gnittke

Mai 2020

WMRC Rechtsanwälte  
Wichert und Partner mbB  
Sitz der Partnerschaft: Berlin  
AG Charlottenburg PR 957 B

Deutsche Kreditbank AG  
IBAN: DE65 1203 0000 0020 1176 36  
BIC: BYLADEM1001

Steuernr: 34 / 589 / 53304  
USt-ID: DE 251301853

## Inhaltsverzeichnis

A.	Aufgabenstellung.....	3
B.	Rechtliche Erwägungen.....	4
I.	Vergaberechtlicher Rahmen- Aktuelle Rechtsprechung zu Transportentfernung und CO <sub>2</sub> -Emissionen im Vergabeverfahren.....	4
1.	Vorgaben zum Ursprungs-/Herkunftsort.....	4
2.	Berücksichtigung der Transportentfernung bei der Zuschlagsentscheidung.....	7
3.	Betrachtung der Transportentfernung/der Transportemissionen als einziger ökologischer Gesichtspunkt/ keine Ökobilanz erforderlich.....	8
4.	Zwischenergebnis.....	10
II.	Vorgaben für die Berechnung.....	11
1.	Verfügbarkeit der Angaben bei den Bietern und Überprüfbarkeit durch den Auftraggeber.....	11
2.	Vorgaben für Berechnung der Lebenszykluskosten nach § 59 VgV...	13
III.	Ergebnis.....	13
C.	Textbausteine für Vergabeunterlagen.....	15
I.	Ermittlung der Transportentfernung.....	15
II.	Bewertung und Gewichtung.....	17
1.	Angabe der Kriterien.....	18
2.	Punkte für Transportentfernung: Abweichung vom Angebot mit niedrigsten Transportkilometern.....	18
3.	Quotient.....	18
Anmerkung zu Var. 1:.....		19
Anmerkung zu Var. 2:.....		19
D.	Anhang I.....	20

## **A. Aufgabenstellung**

Der Abbau von Natursteinen und der Handel mit Natursteinen erstrecken sich über den gesamten Globus. Produktion und Transport von Natursteinen haben Implikationen auf Mensch, Natur und Klima. Die Wahrscheinlichkeit der Verletzung von sozialen und ökologischen Anforderungen ist in unterschiedlichen Teilen der Welt unterschiedlich zu beurteilen. Bei der Gewinnung und Verarbeitung von Natursteinen in Niedriglohnländern werden nicht selten zentrale Arbeits- und Menschenrechte verletzt. Arbeits-, Sicherheits- und Umweltstandards in asiatischen Steinbrüchen und steinverarbeitenden Betrieben liegen häufig unterhalb der z.B. in Deutschland geltenden Standards. Abbau und Transporte führen zu Emissionen und haben Auswirkungen auf Klima und Umwelt.<sup>1</sup>

Öffentliche Auftraggeber, wie z.B. Kommunen beschaffen Natursteine für Bauvorhaben (u.a. Pflaster, Bordsteinprofile, Granitpoller). Bei der Beschaffung unterliegen öffentliche Auftraggeber dem Vergaberecht.

Vor dem Hintergrund der eingangs angesprochenen Bedingungen und Auswirkungen von Abbau, Handel und Transport hat eine Beschaffung von Natursteinen aus regionalen Quellen aus Europa unter sozialen und ökologischen Gesichtspunkten Vorteile. Gegenstand dieser Stellungnahme ist die Frage, ob die Transportentfernung und/ oder Transportemissionen Kriterien in Vergabeverfahren, die die Beschaffung von Natursteinen betreffen, sein können.

Dabei legen wir folgende Transportwege für Natursteine zu Grunde:

- Steinbruch
- ggf. Transport zum verarbeitenden Betrieb
- Transport zum Hafen
- Transport per Schiff
- Transport Hafen Endbearbeitung
- Transport zum Kunden.<sup>2</sup>

Unter B. stellen wir die rechtlichen Voraussetzungen der Einbeziehung der Transportentfernung bzw. von Transportemissionen in die Vergabeunterlagen dar. Vorschläge für Formulierungen in Vergabeunterlagen finden Sie unter C.

---

1 [https://www2.weed-online.org/uploads/weed\\_handbuch\\_sozial\\_verantwortliche\\_beschaffung\\_mobil.pdf](https://www2.weed-online.org/uploads/weed_handbuch_sozial_verantwortliche_beschaffung_mobil.pdf).

2 Beispiel Transportweg in Anhang I.

## **A. Rechtliche Erwägungen**

Vorangestellt werden die Eckpunkte für Kriterien in Vergabeverfahren und Rechtsprechung zu der Berücksichtigung von Transportwegen und CO<sub>2</sub>-Emissionen (dazu I.). Die rechtlichen Vorgaben für die Ermittlung und Berechnung finden Sie unter (II.). Das Ergebnis unter III. ist Grundlage für die Textbausteine unter C.

### **I. Vergaberechtlicher Rahmen: Aktuelle Rechtsprechung zu Transportentfernung und CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergabeverfahren**

Voraussetzung für die Berücksichtigung von Anforderungen an den Beschaffungsgegenstand sind

- eine Verbindung zum Auftragsgegenstand,
- die hinreichend bestimmte und transparente Darstellung in den Vergabeunterlagen und
- die Möglichkeit der Überprüfung durch den Auftraggeber.<sup>3</sup>

Diese Voraussetzungen gelten auch für die Berücksichtigung des Herkunftsorts und des Transportwegs, und zwar im Wesentlichen unabhängig davon, ob es sich um Mindestanforderungen in der Leistungsbeschreibung (Leistungsmerkmale), Zuschlagskriterien oder Auftragsausführungsbedingungen handelt.

Die Vermeidung von Transportemissionen ist eine ökologische Anforderung an die Leistung und kann ein zulässiges Kriterium im Rahmen von Vergabeverfahren sein. Ein Kriterium oder ein Leistungsmerkmal müssen sich immer auf die bei der Auftragsausführung entstehenden Auswirkungen beziehen. Es muss also um die Transporte des Liefergegenstandes gehen. Allgemeine Anforderungen an die Logistik in einem Unternehmen sind nicht zulässig.

#### **1. Vorgaben zum Ursprungs-/Herkunftsort**

Verschiedene Fragestellungen zu Arbeitsbedingungen und Transportemissionen, die im Zusammenhang mit Abbau, Produktion und Transport von Natursteinen bestehen, sind an bestimmten Ursprungsorten praktisch zu vernachlässigen, weil rechtliche Vorgaben z. B. zum Arbeits- und Umweltschutz existieren und auch durchgesetzt werden. In vielen EU-Ländern sind diese Risiken eher zu vernachlässigen als in anderen Teilen der Welt. Unter diesem Gesichtspunkt stellt sich die Frage, ob in Vergabeunterlagen als Leistungsanforderung formuliert werden könnte, dass die Natursteine ihren Ursprung in einem bestimmten Gebiet/ einer bestimmten Region haben müssen oder andersherum formuliert nicht aus bestimmten Ländern stammen dürfen.

---

<sup>3</sup> Es gibt eine Vielzahl von Darstellungen über den vergaberechtlichen Rahmen für soziale und ökologische Kriterien in Vergabeunterlagen, die wir hier nicht vollständig wiedergeben. Natursteine können im Rahmen der Ausschreibung einer Lieferleistung nach VgV/UVgO beschafft werden oder Teil eines Vergabeverfahrens für Bauleistungen, das sich nach der VOB/A EU/VOB/A richtet, sein. Die hier relevanten wesentlichen Grundsätze gelten sowohl für die Beschaffung von Liefer- und Dienstleistungen als auch für die Beschaffung von Bauleistungen.

Regionale Vorgaben, d.h. Vorgaben, nach denen der Auftragnehmer seinen Sitz in einem bestimmten Gebiet haben muss oder zum Herkunftsort eines Produkts, sind dem Vergaberecht grundsätzlich fremd.<sup>4</sup> Alle Vorgaben für die Leistung in Vergabeunterlagen müssen sich an § 31 ff VgV bzw. § 7a ff. VOB/A messen lassen. In § 6 Abs. 1 VOB/A heißt ausdrücklich, dass der Wettbewerb nicht auf Unternehmen beschränkt werden darf, die in bestimmten Regionen oder Orten ansässig sind. Nach § 7a EU VOB/A darf in technischen Spezifikationen nicht auf eine bestimmte Herkunft oder einen bestimmten Ursprungsort verwiesen werden, soweit dies nicht durch den Auftragsgegenstand gerechtfertigt ist. Entsprechend regelt § 31 Abs. 6 VgV, dass in der Leistungsbeschreibung nicht auf eine bestimmte Herkunft oder einen bestimmten Ursprung verwiesen werden darf, wenn dadurch bestimmte Unternehmen oder bestimmte Produkte begünstigt oder ausgeschlossen werden, es sei denn dieser Verweis ist durch den Auftragsgegenstand gerechtfertigt.

Eine bestimmte Herkunft, d.h. ein bestimmter Ort, in dem Stoffe oder Bausteine hergestellt worden sind, darf also grundsätzlich nicht Bestandteil der technischen Spezifikationen in der Leistungsbeschreibung sein.<sup>5</sup>

Unter engen Voraussetzungen kann von diesen sich aus dem Grundsatz der Produktneutralität herzuleitenden Beschränkungen des Leistungsbestimmungsrechts des Auftraggebers abgewichen werden, wenn dies durch den Auftragsgegenstand gerechtfertigt ist:

- Dem Leistungsbestimmungsrecht des Auftraggebers unterfällt es, den Leistungsort für eine Dienstleistung zu bestimmen<sup>6</sup>, auch wenn dadurch einzelne Anbieter Wettbewerbsvorteile haben. Voraussetzung ist eine Rechtfertigung durch den Leistungsgegenstand. Ökologische und logistische Gründe können dafür sprechen, eine bestimmte geographische Lage für eine Umschlaganlage zur Anlieferung von Abfall vorzugeben. Gerechtfertigt wurde die Vorgabe mit ökologischen und logistischen Gründen (Transportentfernung, Tourenpläne, Geruchsbelästigung).
- Auch mittelbare Vorgaben z.B. zu einer Verfügbarkeit von Mitarbeitern vor Ort während der Dauer der Auftragsausführung z.B. bei einem Bauauftrag können gerechtfertigt sein.<sup>7</sup>

---

4 Vgl. nur VK Bund, 31.07.2017 – VK 2-68/17: Eine Regionalität des Bieters positiv zu bewerten, widerspricht im Regelfall den Kerngedanken des europaweiten Vergaberechts – der Herstellung des Binnenmarkts, weil hier ortsfremde Bieter ohne sachlichen Grund diskriminiert werden.

5 Schraner, in: Ingenstau/Korbion, VOB, § 7 VOB/A, Rn. 65.

6 VK Rheinland-Pfalz, 17.12.2015, VK 1 - 25/15, VK 1-25/15.

7 Schraner, in: Ingenstau/Korbion, § 6 VOB/A, Rn. 19.

Anlass für die Überlegung bestimmte Ursprungs- oder Herkunftsorte für Natursteine vorzugeben bzw. auszuschließen, sind die schwierige Lage im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen und die Hürden bei der Nachweisführung sowie die Vermeidung von Transportemissionen.

Vergaberechtlich wurden Vorgaben zur Regionalität bislang vor allem im Zusammenhang mit dem Einkauf von Lebensmitteln diskutiert.<sup>8</sup>

Es gibt keine Rechtsprechung dazu, ob im Hinblick auf den Schutz von Menschenrechten in der Lieferkette bestimmte Herkunfts- oder Ursprungsorte ausgeschlossen werden können. Es ist aber zweifelhaft, ob eine Beschränkung auf Herkunftsorte, an denen Menschenrechtsverletzungen nicht zu erwarten sind, durch den Auftragsgegenstand gerechtfertigt ist. Dies würde die Annahme voraussetzen, dass Natursteine aus anderen Ursprungsorten quasi zwangsläufig unter Verletzung der vom Auftraggeber für maßgeblich erachteten Kriterien abgebaut wurden. Wir gehen nicht davon aus, dass man dies so zu Grunde legen kann. Es dürfte nicht ausgeschlossen sein, dass vom Auftraggeber für maßgeblich erachtete Kriterien auch an Standorten eingehalten werden, die in Ländern liegen, in denen grundsätzlich die Verletzung von Menschenrechten zu befürchten steht. „Unbedenkliche Ursprungs- oder Herkunftsorte“ dürften nur schwer festzulegen sein.

Außerdem stellt sich die Frage, ob ein Eingriff in den Wettbewerb durch spezifische Nachweisanforderungen für Steine aus bestimmten Gebieten ausreichend und verhältnismäßig wäre.

Ähnliche Erwägungen dürften auch bei einer Begründung eines bestimmten „Einzugsgebiets“ zur Vermeidung von Transportemissionen gelten. Auch wenn hinter kurzen Transportwegen keine Bevorzugung regionaler Bieter, sondern ein ökologisches Anliegen in Form des Klimaschutzes steht und deshalb eine Diskriminierung verneint wird,<sup>9</sup> würde sich für die Festlegung einer konkreten Schwelle u.E. ein hoher Rechtfertigungsbedarf ergeben.

Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass sachlich gerechtfertigte Anforderungen an den Ausschreibungsgegenstand mit einem regionalen Ursprung einhergehen. So mag es bestimmte Arten von Steinen geben, die nicht überall auf der Welt vorkommen, bestimmte Eigenschaften wie Dichte oder Wasserspeicherfähigkeit, die an den Ursprungsort gekoppelt sind.<sup>10</sup> Aus Denkmalschutzgründen oder wegen der ästhetisch notwendigen Verwendung des gleichen Materials wie in angrenzenden Bereichen mag es im Einzelfall sachlich gerechtfertigt sein, ei-

---

8 Z.B. Henn, Vergabenavigator 2017, 10.

9 Frenz, Einbeziehung von Transportentfernungen in öffentliche Ausschreibungen, VergR 2013, 13,16.

10 Zu der Vorgabe „Lausitzer Granit“ VK Sachsen, 22.09.2014, 1 SVK/029-14, der auch auf die optischen und strukturellen Eigenschaften abstellt, zu einem Leitfabrikat „spanischer Herkunft“, VK Niedersachsen, VgK-30/2017.

nen Stein bestimmten Ursprungsortes vorgegeben wird, um auch nur geringe Abweichungen zu vermeiden.

Wenn in bestimmten Steinbrüchen in der Vergangenheit nachweislich wiederholt erhebliche Probleme mit Anforderungen an die Auftragsausführungen aufgetreten sind, kommt es in Betracht, die Lieferung von Natursteinen aus diesen Steinbrüchen in Ausschreibungen auszuschließen. Regionale Risiken dürften hier aber schwieriger zu beurteilen sein.<sup>11</sup>

Ein bestimmter Unbedenklichkeitsradius als Vorgabe für den Ursprung von den Beschaffungsgegenständen erscheint schwer zu rechtfertigen. Außerdem kann eine Beschränkung auf Natursteine z.B. aus Europa aktuell dazu führen, dass Vergabeverfahren mangels Angebote aufgehoben werden müssten. Wir konzentrieren uns daher auf die Fragestellung unter 2., nämlich die Berücksichtigung der Transportentfernung bei der Zuschlagsentscheidung.

## 2. Berücksichtigung der Transportentfernung bei der Zuschlagsentscheidung

Die Berücksichtigung von Transportentfernungen als Zuschlagskriterium ist insbesondere in Vergabeverfahren für Abfallentsorgungsleistungen durch die Rechtsprechung mehrfach anerkannt worden:

- Das **OLG Rostock** hat bereits in einer Entscheidung aus dem Jahr 2005 anerkannt, dass die Transportentfernung als sog. "vergabefremder" Gesichtspunkt ein zulässiges Wertungskriterium ist.<sup>12</sup>

*„Der Transportaufwand zur Abfallbeseitigungsanlage stellt im Hinblick auf die erheblichen Emissionen der Transportfahrzeuge kein ausschreibungsfernes Kriterium dar.“*

Da die Transportemissionen mit der Transportstrecke regelmäßig zunehmen, dürfte auch eine Berücksichtigung der Transportentfernung als solcher ein zulässiges Kriterium sein.

- Das ergibt sich auch aus einem Beschluss des OLG Frankfurt a.M.:<sup>13</sup>

*„[60] Die Ag. hat ihre wirtschaftlichen und ökologischen Ziele und die Gründe für die gewählte Vorgehensweise in der Leistungsbeschreibung nachvollziehbar dargelegt. Sie sieht auf der Grundlage der Umweltziele der Stadt zur Reduzierung des Ausstoßes von klimarelevanten Stoffen solche Restabfallentsorgungskonzepte als vorteilhaft an,*

---

11 Vgl. zu dem Ausschluss einer Streusalzgewinnungsstätte in Marokko aufgrund von Verkrustungen und Verklumpungen in der Vergangenheit OLG Celle, 10.11.2016, 13 Verg 7/16.

12 OLG Rostock, 30.05.2005 - 17 Verg 4/05: Die Transportentfernung wurde als Malus zum ermittelten Angebotspreis in EUR/Mg berücksichtigt.

13 29.03.2018 - 11 Verg 16/17: Gegenstand des Verfahrens waren Abfallentsorgungsleistungen. Zielstellung war eine möglichst umweltschonende Entsorgung des Restabfalls im Gebiet der Stadt zu gewährleisten und insbesondere die Transportwege bei der Entsorgung möglichst gering zu halten. Die Gesamtbewertung erfolgte nach einem Punktesystem, wobei die Kosten mit 70 % und Umweltaspekte mit 30 % bewertet werden.

bei denen **die Emissionen aus Lkw-Transporten reduziert** und die aus den Restabfällen gewinnbare Energie im Stadtgebiet 1 energetisch genutzt werden kann (Vergabeunterlagen, Kapitel II unter Nr. 2.5). Die **Favorisierung ortsnaher Entsorgungslösungen ist ein unter ökologischen Gesichtspunkten sachgerechtes Unterscheidungskriterium.**

...

Mit Recht hat die VK dargelegt, dass die Ag. dem Grunde nach berechtigt war, die **Transportemissionen unter umweltbezogenen Aspekten zum Zuschlagskriterium zu machen** (§ 127 I 4 GWB) und dass dieses Kriterium in einem sachbezogenen Verhältnis zu dem Entsorgungsauftrag steht.“

- Die VK Münster hat bei der Vergabe von Sammlung, Transport und Verwertung von Altpapier die Berücksichtigung von Schadstoffemissionen und Energieverbrauch als Zuschlagskriterium als zulässig angesehen.<sup>14</sup>
- Auch die VK Niedersachsen<sup>15</sup> hat bei einer Ausschreibung zur Vergabe der Beseitigung und Behandlung von Siedlungsabfällen eine Betrachtung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die auch Emissionen aus dem Transport berücksichtigte, für zulässig gehalten.
- Die VK Ansbach<sup>16</sup> hat ein Zuschlagskriterium „Transportweite“, welches mit 10% gewichtet wurde, anerkannt. Dabei verlangte die Vergabestelle für die Ermittlung des Wertungskriteriums Transportweite eine Beschreibung der Route, über die die Steine transportiert werden. Je nach Transportmittel (LKW, Bahn oder Schiff) wurde ein pauschaler Emissionswert pro Strecke zugrunde gelegt und darauf basierend die Emissionsbelastung ermittelt.<sup>17</sup>

### **3. Betrachtung der Transportentfernung/der Transportemissionen als einziger ökologischer Gesichtspunkt/ keine Ökobilanz erforderlich**

Die ökologischen Folgen des Transports sind lediglich ein Teilaspekt der ökologischen Auswirkungen während des Lebenszyklus eines Produkts. U.E. ist aber auch die Bewertung nur einzelner ökologischer Gesichtspunkte eines Auftrags/ Produkts vergaberechtlich zulässig. Der Auftraggeber hat nicht nur im Hinblick auf ökologische Kriterien ein weites Ermessen. Gem. § 58 Abs. 2 S. 2 Hs. 1 VgV können bei der Vergabe auch umweltbezogene Kriterien beim Zuschlag berücksichtigt werden. Dies umfasst auch umweltbezogene Aspekte in der Anlieferung von Waren. Aus dem Vergaberecht lassen sich auch keine expliziten Grenzen für die Gewichtung ökologischer Kriterien herleiten. Nach § 127 GWB wird der

<sup>14</sup> 03.02.2015 - VK 1-1/15.

<sup>15</sup> 26.03.2019 - VgK-03/2019.

<sup>16</sup> 19.08.2019 - RMF-SG21-3194-4-40.

<sup>17</sup> Für die Bewertung des Kriteriums „Transportweite“ war folgende Formel angegeben: 10\* (Niedrigster Emissionswert der Strecke Bieter/Emissionswert der Strecke gewerteter Bieter) = Bieterpunkte.

Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot erteilt. Dem Auftraggeber steht bei der Wahl der Zuschlagskriterien und ihrer Gewichtung ein Beurteilungsspielraum zu.<sup>18</sup> Es gibt daher auch keine expliziten Vorgaben, mit welcher Gewichtung Transporte und Transportemissionen in die Zuschlagsentscheidung einfließen können. Allerdings sollte die Gewichtung angemessen sein.

Insbesondere steht § 59 Abs. 1 VgV, der Vorgaben für die Berechnung von Lebenszykluskosten enthält, einer Bewertung lediglich einzelner Abschnitte (vorliegend der Emissionen aus dem Transport) des Lebenszyklus nicht entgegen.<sup>19</sup> Für die Zulässigkeit einer Bewertung einzelner „Lebensabschnitte“ spricht die Ausgestaltung der Vorschrift, die die Berücksichtigung von Lebenszykluskosten in das Ermessen des Auftraggebers stellt. Ob und in welchem Umfang er dies tut, bleibt dem Auftraggeber überlassen. Damit obliegt ihm aber auch die Entscheidung, welche Punkte eines Lebenszyklus er für relevant hält. Dies kann ggf. auch nur einen Lebensabschnitt wie den Transport betreffen. Deutlich wird dies auch aus § 127 Abs. 3 GWB: Die Verbindung eines Zuschlagskriteriums mit dem Auftragsgegenstand ist auch dann anzunehmen, wenn sich ein Zuschlagskriterium auf Prozesse im Zusammenhang mit der Herstellung, Bereitstellung oder Entsorgung der Leistung, auf den Handel mit der Leistung oder auf *ein* anderes Stadium im Lebenszyklus der Leistung bezieht (...).

Die Bewertung anhand der THG-Emissionen anstatt einer pauschalen Entfernungsangabe hat den Vorteil, dass das Kriterium einen unmittelbareren Bezug zu dem verfolgten Ziel des Klimaschutzes hat. Der Vorwurf ungleicher oder diskriminierender Zuschlagskriterien wird damit unwahrscheinlicher.<sup>20</sup> Die Berücksichtigung der prognostizierten CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Zuschlagserteilung wird auch in der Praxis umgesetzt und sie wird zum Teil in der Literatur favorisiert.<sup>21</sup> Sie setzt allerdings eine komplexe Ermittlung und Bewertung voraus. Wenn entsprechende Tools zur Verfügung stehen, mag dies umsetzbar sein.<sup>22</sup>

Daraus folgt aber nicht, dass in jedem Fall eine konkrete Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen oder gar eine Ökobilanz erforderlich sind.

---

18 Opitz in: Burgi/Dreher, Vergaberecht, § 127 GWB, Rn. 31; Im Fall der Finanzierung aus Zuwendungen können sich hier strengere Vorgaben ergeben.

19 Nichts anderes gilt für § 16 Nr. 5 EU VOB/A.

20 Franz, Einbeziehung von Transportentfernungen in öffentliche Ausschreibungen, VergR 2013, 13, 19.

21 Franz, Einbeziehung von Transportentfernungen in öffentliche Ausschreibungen, VergR 2013, 13, 16 (hält aber auch Abstellen auf Transportentfernung für zulässig).

22 Die Berechnung kann aber nicht auf die Bieter verlagert werden. Zu den Schwierigkeiten vergleiche unten unter II.1 VK Karlsruhe.

Das OLG Frankfurt hat in der o.g. Entscheidung vom 29.03.2018, ausgeführt, es müsse keine umfassende Ökobilanz aufgestellt werden und es könne pauschal auf die Entfernung abgestellt werden:

*„Zur Berücksichtigung der Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen), die durch den Transport entstehen (Transportemissionen) kann pauschal auf die Entfernung abgestellt werden. Ein konkreter Nachweis bzw. ein Abstellen auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß (oder CO<sub>2</sub>-Äquivalent) ist nicht erforderlich. Auch eine umfassende CO<sub>2</sub>-Bilanz ist nicht erforderlich. ...*

*Ohne Erfolg wirft die Ast. der Ag. vor, es versäumt zu haben, vor der Ausschreibung eine umfassende Ökobilanz aufzustellen, bei der unter anderem auch die mit der Neuerrichtung und dem Betrieb der neuen Müllverbrennungsanlage verbundenen nachteiligen Umweltauswirkungen ins Kalkül genommen werden müssten. Selbst wenn der Neubau einer Entsorgungsanlage mit Rücksicht auf etwaige Überkapazitäten im Rhein-Main-Gebiet unter diesem Blickwinkel fragwürdig sein sollte, so ist dieser Einwand hier nicht beachtlich. Die VK hat bereits mit Recht klargestellt, dass derartige Fragen der Prärogative der Gemeinden bzw. der Entscheidungskompetenz der zuständigen Aufsichts- und Genehmigungsbehörden unterfallen, aber aus den oben bereits näher dargestellten Gründen im Vergabeverfahren nicht überprüft werden können ...“*

Die VK Westfalen hielt „Umweltfreundliche Transportmittel“ als Zuschlagskriterium für die Verteilung von Briefsendungen mit § 58 VgV vereinbar. Auch die Eingrenzung eines solchen Zuschlagskriteriums auf den letzten Abschnitt einer Verteilung ist bei entsprechender Ausgestaltung grds. zulässig. Es kann eine Differenzierung nach Transportmitteln vorgenommen werden.<sup>23</sup>

#### **4. Zwischenergebnis**

Aus den oben aufgeführten Entscheidungen und Erwägungen ergibt sich:

- Die Berücksichtigung der Transportentfernung bei der Zuschlagsentscheidung wird überwiegend als zulässig angesehen. Der rechtfertigende Gesichtspunkt ist die Reduzierung der Emissionen, die bei Ausführung des öffentlichen Auftrages entstehen - also ein ökologischer Gesichtspunkt. Besondere praktische Relevanz hat das Kriterium bislang bei der Vergabe von Dienstleistungen hauptsächlich Abfallentsorgungsleistungen. Hier steht es im Zusammenhang mit dem Grundsatz der Entsorgungsnähe, der im Abfallrecht anders als bei dem Einkauf von Waren auch als solcher eine Rolle spielt.

---

<sup>23</sup> VK Westfalen, 01.08.2018, VK 1-24/18.

- Die Beschaffung von Natursteinen erfolgt entweder als Lieferauftrag oder die Natursteine sind Teil eines Bauauftrags. Zu der Berücksichtigung des Kriteriums der Transportentfernung bei Liefer- und Bauleistungen gibt es soweit ersichtlich bislang nur vereinzelte Rechtsprechung. Unseres Erachtens spricht dies aber nicht gegen die Zulässigkeit der Berücksichtigung der Transportentfernung bei der Beschaffung von Liefer- oder Bauleistungen.
- Die Berücksichtigung der Transportentfernung und der Transportemissionen als Zuschlagskriterium sind zulässig. Es ist ebenfalls zulässig dies auf einen bestimmten Transportabschnitt zu begrenzen.
- Ob der Auftraggeber bei der Bewertung auf die Transportentfernung als solche abstellt oder Emissionen berechnet und bewertet, dürfte ihm überlassen sein, so lange sich die Vorgehensweise aus den Vergabeunterlagen ergibt. Voraussetzung ist, dass die Vorgaben in den Unterlagen eindeutig definiert werden und die Bieter eindeutige Angaben zur Transportentfernung machen (können).

## II. **Vorgaben für die Berechnung**

Um Textbausteine für Vergabeunterlagen zu entwickeln, betrachten wir nach der grundsätzlichen Zulässigkeit der Berücksichtigung der Transportentfernung die rechtlichen Anforderungen an Bestimmtheit und Transparenz und an die Formel zur Ermittlung der Transportentfernung und zur Berücksichtigung bei der Zuschlagsentscheidung.

### 1. **Verfügbarkeit der Angaben bei den Bietern und Überprüfbarkeit durch den Auftraggeber**

Nach § 127 Abs. 4 GWB müssen die Zuschlagskriterien so festgelegt und bestimmt sein, dass die Möglichkeit eines wirksamen Wettbewerbs gewährleistet wird, der Zuschlag nicht willkürlich erteilt werden kann und eine wirksame Überprüfung möglich ist, ob und inwieweit die Angebote die Zuschlagskriterien erfüllen.

Der Auftraggeber muss schon aufgrund des Transparenz- und Gleichbehandlungsgrundsatzes in der Lage sein, die Angaben der Bieter zu überprüfen. Für eine Bewertung der Transportwege und der Transportemissionen müssen die Bieter die erforderlichen Angaben in den Angeboten zur Verfügung stellen. Das setzt voraus, dass den Bietern bekannt ist, woher die Steine stammen und welche Wege sie zurücklegen. Aus dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz<sup>24</sup> und § 59 VgV ergibt sich unseres Erachtens, dass eine Angabe nur gefordert werden darf, wenn der Bieter sie mit angemessenem Aufwand zur Verfügung stellen kann.<sup>25</sup>

<sup>24</sup> § 97 Abs. 1 GWB.

<sup>25</sup> Ausdruck des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zum Beispiel auch § 36 VgV: Gemäß § 36 VgV kann der Auftraggeber nur von Bietern, deren Angebote in die engere Wahl kommen, verlangen, die Unterauftragnehmer zu benennen. Bei Angebotsabgabe kann diese Angabe nur verlangt werden, wenn sie zumutbar ist. Die VOB/A ist in § 8 Abs. 1 Nr. 2 etwas großzügiger: Der öffentliche Auftraggeber kann den Bieter auffordern, in seinem Angebot die Leistungen, die er im Wege von Unteraufträgen an Dritte zu vergeben gedenkt sowie die

Welche Angaben über die Lieferkette mit einem Angebot verlangt werden können, ist nicht selten Gegenstand von Diskussionen.

Wir gehen davon aus, dass der Auftraggeber bezüglich der Festlegung, welche Angaben über den Liefergegenstand er von den Bietern verlangt, über einen großen Ermessens- und Beurteilungsspielraum verfügt. Bewertet er die Transportentfernung, muss er von den Bietern entsprechende Angaben verlangen. Ist für einen Bieter erkennbar, dass Entfernungsangaben nach einer bekanntgemachten Rechenformel in die Angebotswertung einfließen, darf er in diesen Positionen keine ca.-Angaben machen, wenn dadurch die Berechnung des genauen Punktwertes unmöglich wird.<sup>26</sup>

Eine Grenze würde sich ergeben, wenn die Angabe die Bieter unzumutbar belastet und die Informationen nur mit unangemessenem Aufwand zugänglich sind. Dies führt letztlich zu der Frage, ob die Sorgfaltspflichten eines mit Natursteinen handelnden Unternehmens auch Kenntnis über den Ursprungs-/Herkunftsort der Ware und der Transportwege umfasst. Bislang sind die Sorgfaltspflichten von Unternehmen hinsichtlich der Nachverfolgbarkeit ihrer Lieferkette nicht allgemein gesetzlich geklärt. Nach hier vertretener Ansicht sprechen gute Gründe für die Annahme, dass Informationen zu Ursprungs-/Herkunftsort (Steinbruch) und Transportwegen bei Anwendung der handelsüblichen Sorgfalt von Natursteinhändlern mit angemessenem Aufwand beschafft werden können.

Bei Natursteinen liegen zwischen dem Abbau im Steinbruch und der Verwendung durch den Kunden nur wenige Verarbeitungsstufen. Der Naturstein wird auch nicht mit anderen Stoffen vermischt. Daher sollte die Zurückverfolgung einfacher sein, als beispielsweise die einzelner Komponenten bei IT-Produkten. Die Entwicklung in den letzten Jahren dürfte zu einem größeren Augenmerk auf Transparenz in den Lieferketten geführt haben.<sup>27</sup>

Die Vergabekammer Karlsruhe<sup>28</sup> hat eine Ausschreibung beanstandet, in der genaue und richtige Angaben verlangt wurden, die schlechterdings nicht richtig

---

ggf. vorgeschlagenen Unterauftragnehmer mit Namen, gesetzlichen Vertretern und Kontaktdaten anzugeben.

26 VK Südbayern, 27.02.2019 - Z3-3-3194-1-4411/18.

27 Möglicherweise kann man dies unter Berufung auf die Urteile des BVerwG vom 16.10.2013 und des VHG Mannheim vom 21.05.2015 diskutieren: Diese legten zugrunde, dass es zum damaligen Zeitpunkt keine valide Nachweismöglichkeit bezüglich der Einhaltung von Arbeitsrechtsstandards entlang der gesamten Wertschöpfungskette von Grabsteinen gäbe. Das BVerwG hielt eine kommunale Friedhofssatzung auch für einen unverhältnismäßigen Eingriff in die Berufsfreiheit der Steinmetze: „Die Steinmetze können nicht die Wertschöpfungskette jedes einzelnen importierten Grabmals selbst verfolgen. Sie können ohne hinreichend bestimmte Regelung der Anforderungen an geeignete Nachweise auch nicht erkennen, welche der derzeit erhältlichen Bescheinigungen über eine von ausbeuterischer Kinderarbeit freie Wertschöpfungskette hinreichend verlässlich sind. Vielmehr wird ihnen das unkalkulierbare Risiko aufgebürdet einzuschätzen, ob von ihnen beschaffte Nachweise von der Ag. anerkannt werden.“ Vorliegend sollen jedoch von den Bietern keine Nachweise über die Einhaltung von öko-sozialen Standards vorgelegt werden, sondern Ursprungsort und Transportweg benannt werden. Dies war nicht Gegenstand der Entscheidungen.

28 22.02.2017, 1 VK 6/17.

angegeben werden konnten (Angabe der individuellen, tatsächlichen Verbräuche je Fahrzeugeinsatzstunde je Fahrzeugtyp auf den Liter und auf die Stunde genau). Über eine solche Festlegung der Zuschlagskriterien sei ein wirksamer Wettbewerb nicht gewährleistet. Deshalb verstoße die Vorgabe gegen § 127 Abs. 4 GWB.

Die Vergabekammer, stützte sich darauf, dass der zukünftige Verbrauch angegeben werden musste, der zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe noch nicht bekannt war.

Diesbezüglich sei allenfalls eine Schätzung nicht jedoch eine konkrete Angabe möglich. Die Angaben, die von den Bietern gefordert werden, müssen objektiv vergleichbar sein.

D.h. der Auftraggeber muss vorgeben, welche Transporte und Transportwege bewertet werden und welche Angaben dafür mit dem Angebot vorgelegt werden müssen. Hierfür müssen einheitliche Maßstäbe aufgestellt werden. Wenn ein Bieter die Transporte vom Steinbruch zum verarbeitenden Betrieb einbezieht und ein anderer nicht, sind die Angebote nicht vergleichbar.<sup>29</sup>

## **2. Vorgaben für Berechnung der Lebenszykluskosten nach § 59 VgV<sup>30</sup>**

Gemäß § 59 Abs. 1 VgV kann der Auftraggeber das Zuschlagskriterium „Kosten“ auf Grundlage der Lebenszykluskosten berechnen. Nach § 59 Abs. 2 S. 2 Nr. 5 VgV können bei dieser Berechnung auch externe Effekte der Umweltbelastung einschließlich der Emission von Treibhausgasen berücksichtigt werden. Voraussetzung ist, dass für diese Kosten ein entsprechender Geldwert ermittelt wird.

Die Methode zur Berechnung solcher Lebenszykluskosten ist nach § 59 Abs. 2 VgV in den Vergabeunterlagen anzugeben und muss den Anforderungen des Abs. 3 genügen. Danach muss die Berechnung auf objektiv nachprüfbar und nichtdiskriminierenden Kriterien beruhen, für alle Beteiligten zugänglich sein und die dafür erforderlichen Informationen für die bietenden Unternehmen bei Anwendung der „üblichen“ Sorgfalt mit angemessenem Aufwand bereitgestellt werden können.

Sofern eine Methode zur Berechnung der Lebenszykluskosten durch einen Rechtsakt der EU verbindlich vorgeschrieben worden ist, hat der öffentliche Auftraggeber diese Methode vorzugeben. Bislang liegt unseres Wissens eine solche verbindliche Methode für Transportentfernungen und Transportemissionen nicht vor.

## **II. Ergebnis**

<sup>29</sup> Zu dem Fall, dass bei einigen Bietern nur die Entfernungskilometer für das Einsammeln des Altpapiers im Gemeindegebiet berücksichtigt wurden und bei anderen Bietern aber auch die Entfernung zur Verwertungsanlage: VK Münster, 03.02.2015 - VK 1-1/15.

<sup>30</sup> Die Regelung in § 16 Nr. 5 EU VOB/A ist vergleichbar.

Die Berücksichtigung der Transportentfernung als einfacher Transportentfernung oder auch als Umrechnung in Transportemissionen bei der Zuschlagsentscheidung in einem Vergabeverfahren ist nach unserem Dafürhalten zulässig. Voraussetzung ist, dass das Kriterium in den Vergabeunterlagen definiert ist und auch angegeben wird, wie die Berechnung erfolgt, der Auftraggeber von den Unternehmen Angaben abfragt, die diese liefern können und dass diese Angaben überprüfbar und vergleichbar sind. Es müssen also bei allen Bietern die gleichen Angaben abgefragt und berücksichtigt werden.

Das setzt die Abfrage folgender Vorgaben durch den Auftraggeber und folgender Angaben der Bieter voraus:

- Festlegung der Einheiten, in denen die Transportentfernungen angegeben werden (bezogen auf Menge- km/Mg),
- eine Definition der Transportwege und Teilstrecken, Transportentfernung für Teilstrecken separat anhand der Koordinaten / der Adresse des Start- und Zielpunktes,
- Festlegung, wie die Transportentfernung ermittelt und ggf. überprüft werden. Wird z.B. ein Routenplaner zugrunde gelegt, muss dieser einheitlich festgelegt werden, da unterschiedliche Routenplaner zu verschiedenen Ergebnissen führen können. Es muss auch festgelegt werden, ob der tatsächliche Transportweg oder eine angenommene Route im Angebot berücksichtigt werden (Bsp. schnellste Route, kürzeste Route, günstigste Route)<sup>31</sup>
- Sofern auch die Transportmittel berücksichtigt werden sollen (kann aufgrund unterschiedlicher Transportemissionen in Betracht kommen): Angabe des Transportmittels.
- Die Komplexität erhöht sich, wenn nicht nur auf die Transportentfernung abgestellt wird, sondern auf die Emissionen.<sup>32</sup>

Sofern allgemeingültige Berechnungsmöglichkeiten für den Transportweg oder auch die Transportemissionen zur Verfügung stehen, trägt es zur Rechtssicherheit des Vergabeverfahrens bei, wenn der Auftraggeber derartige Berechnungsmöglichkeiten und Normen zugrunde legt.<sup>33</sup>

---

31 Zu berücksichtigen ist, dass gängige Straßen-Routenplaner keine Schiffsrouten in die Routenplanung einbeziehen.

32 Hierzu: EN 16258: Die Website Ecotransit.org stellt einen THG-Emissionsrechner auf Basis der EN 16258 bereit: <https://www.ecotransit.org/calculation.en.html>. Mit diesem Tool ist die ungefähre Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Abhängigkeit von der Entfernung einfach möglich. U.U. könnte hiermit die Plausibilität von etwaigen Angeboten überprüft werden- die lizenz- und urheberrechtliche Zulässigkeit der Nutzung ist nicht Gegenstand unserer Prüfung.

33 Folgende Standards und Normen können dafür Anhaltspunkte geben (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

- Standards  
Leitfaden des deutschen Speditions- und Logistikverband zu EN 16258 enthält auf S. 20 eine Übersicht über verschiedene Normen und Standards (Stand 2013!).
- EN 16258 (2012)  
Methode zur Berechnung und Deklaration des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen bei Transportdienstleistungen  
Zu der Norm EN 16258 gibt es einen Leitfaden vom deutschen Speditions- und Logistikverband: [https://www.dslv.org/dslv/web.nsf/gfx/8F102DF8C3E4A2F141257BB7007779CB/\\$file/DSLVL-Leitfaden](https://www.dslv.org/dslv/web.nsf/gfx/8F102DF8C3E4A2F141257BB7007779CB/$file/DSLVL-Leitfaden)

## B. Textbausteine für Vergabeunterlagen

### I. Ermittlung der Transportentfernung

Ausgehend von der Entscheidung des OLG Frankfurt (C.I.1.a.) zur Zulässigkeit der Berücksichtigung von Transportemissionen kann auf die Entfernung des Steinbruchs von dem Ort der Leistungserbringung abgestellt werden. Da der Transport auf dem Seeweg regelmäßig nicht den kürzesten Weg nimmt und zudem teils auch andere Orte zum Zweck der Weiterverarbeitung angesteuert werden, sollte der tatsächliche Transportweg zur Ermittlung der Entfernung zugrunde gelegt werden.

Folgende Abfrage in Vergabeunterlagen ist denkbar:

#### *„Ermittlung der Transportentfernung*

*Die Transportentfernung (...) <sup>34</sup> wird in Kilometern pro Tonne angegeben und aus der Summe der zurückgelegten Teilstrecken gebildet. [Dabei werden die mit [...] zurückgelegten Strecken mit dem Faktor [...] multipliziert.]*

*Die Angebote der Bieter haben hierfür die GPS-Koordinaten oder Adressen des Steinbruchs als Ursprungs-/Herkunftsort sowie aller Orte, an denen der Stein verarbeitet oder verladen wird, darüber hinaus auch die zwischen diesen Orten zurückgelegten Teilstrecken und die dabei jeweils verwendeten Transportmittel und das Gesamtgewicht der [...] anzugeben.*

*„Ursprungs-/Herkunftsort (gemeint ist der Ort des ersten Abbaus also der Steinbruch <sup>35</sup> o.ä.): Land, Stadt, Adresse, GPS-Koordinaten: \_\_\_\_\_*

	<i>Men- ge</i>	<i>Startpunkt (Adresse, GPS-Koordinaten<sup>36</sup>)</i>	<i>Zielpunkt (Adresse, GPS-Koordinaten)</i>	<i>Trans- port- mit- tel<sup>37</sup></i>	<i>Trans- port- unter- neh-</i>	<i>Km/Mg</i>
--	--------------------	---	---	---	---	--------------

*%20Berechnung%20von%20THG-Emissionen%20Stand%202003-2013.pdf*

In Kapitel 10 finden sich Standardwerte für verschiedene Transportmittel (LKW, Bahn, Schiff, Flugzeug). EN 16258 nimmt spezifisch die Berechnung von Transportemissionen (und nicht die gesamten Lebenszyklus-Emissionen eines Produktes) in den Blick.

- „Product Life Cycle Accounting and Reporting Standard “GHG Protocol (2011)

Leitfaden zur Ermittlung der Lebenszyklus-Emissionen eines einzelnen Produkts

- Publicly Available Specification (PAS) 2050 -Specification for the assessment of the life cycle greenhouse gas emissions of goods and services (2011)
- ISO 14067:2018 (2018)

Greenhouse gases — Carbon footprint of products — Requirements and guidelines for quantification and communication

<https://www.iso.org/standard/71206.html>

34 Bezeichnung für Wertungsformel aufnehmen.

35 ggf. genauer definieren.

36 Prüfen, ob eindeutig genug.

37 Die THG-Emissionen pro Tonne Stein und gefahrenem Kilometer unterscheiden sich stark je nach Transportmittel und verwendetem Kraftstoff. Da unterschiedliche Transportmittel zu unterschiedlichen Transportemis-

				(LKW, Bahn, Hoch- see- schiff, Bin- nen- schiff)	men (so- weit be- reits be- kannt)	
Transport 1						
Transport 2						
Transport 3						
Transport 4						
Ggf. wei- tere Transpor- te						
Transport Übergabe- stelle [...]						
Gesamts- umme						

Anzugeben sind alle Teilstrecken des Transportes vom Ursprungs-/Herkunftsorts (Steinbruch) auch die zu Zwischenverarbeitungsstufen bis zur Übergabe an den Auftraggeber am Anlieferort [...] <sup>38</sup> unter Berücksichtigung aller Orte, an denen der Stein verarbeitet oder verladen wird, und aller zwischen diesen Orten zurückgelegten Teilstrecken. <sup>39</sup>

Dazu gehören

- Transporte vom Steinbruch zum verarbeitenden Betrieb [...],

---

sionen führen, kann man die Transporte mit unterschiedlichen Transportmitteln unterschiedlich bewerten. So ist es denkbar, Transportentfernungen mit einem Transportmittel, das zu besonders hohen Transportemissionen führt, mehrfach in die Bewertung Ermittlung der Transportstrecke einfließen zu lassen. Um diese im in der Art des Transportes begründeten Emissionsunterschiede in vereinfachter Form zu adressieren, kann eine Differenzierung nach Art des Transportmittels vorgenommen werden und die Transportmittel entsprechend ihren Emissionswerten mit einem festen Faktor gewichtet werden. Ein nachvollziehbarer und vertretbarer Faktor für das Verhältnis von Transportemissionen für LKW, Bahn und Schiff wäre zu ermitteln. Die Transportemissionen für LKW und Zugverkehr sind in ihrer Berechnung nach der EN 16258 wiederum von einer Vielzahl weiterer Variablen wie Antriebsart (Diesel/Elektro), Strommix im jeweiligen Land, Zustand der Straßen usw. abhängig. Die konkreten Transportemissionen abzufragen, dürfte Schwierigkeiten aufwerfen.

38 Ggf. Anlieferung Baustelle.

39 Es kann auch diskutiert werden, Transporte vor einem bestimmten Stichtag außer Betracht zu lassen, wenn es sachliche Gründe dafür gibt. Dann wäre das klarzustellen.

- *Transporte zwischen verschiedenen Betrieben, die verschiedene Bearbeitungs- und Veredelungsstufen durchführen,*
- *der Transport von dort zum Hafen,*
- *der Transport per Schiff,*
- *der Transport vom Hafen zur weiteren Bearbeitung*
- *Transport zur Endbearbeitung*
- *Transport von der Endbearbeitung zur Übergabestelle [...].*
- *Sofern Zwischenlagerungen erfolgen sind auch die Transporte zum/vom Zwischenlager anzugeben.“*

*Die Transportentfernung ist wie folgt zu ermitteln: Die Transportentfernung der einzelnen Teilstrecken wird mit dem Routenplaner [...] <sup>40</sup> ermittelt. Dabei sind die Koordinaten wie folgt einzugeben: [...] Es ist der Ermittlungsweg „[kürzeste Strecke, schnellste Strecke, ...] <sup>41</sup>“ für die Berechnung zugrunde zu legen. Es ist kaufmännisch auf zwei Stellen nach dem Komma zu runden.*

*Sofern die Gesamtliefermenge der [...] nicht von einem einheitlichen Ursprungs-/Herkunftsort (Steinbruch) stammt oder in unterschiedliche Transporte aufgeteilt wird, ist die Tabelle für jede Teilmenge separat auszufüllen und anzugeben, für welche Menge die Angaben jeweils gelten. Es wird dann aus den Angaben zu den Teilmengen ermittelt, wie hoch die Transportentfernung in km pro Mg ist.*

*Der Auftraggeber wird die Angaben auf Plausibilität überprüfen <sup>42</sup> und behält sich die Anforderung von Nachweisen und weiteren Unterlagen vor.*

*Wenn einzelne Transportwege noch nicht abschließend feststehen, ist jeweils die längste denkbare Transportentfernung und das Transportmittel ... zugrunde zu legen.“*

Um falsche Angaben zum Transportweg zu sanktionieren, sollten die Transporte während der Vertragslaufzeit überprüft werden und in den Vertragsbedingungen entsprechende Berichtspflichten vorgesehen werden. Es können Vertragsstrafen für den Fall von Abweichungen vorgesehen werden.

## **II. Bewertung und Gewichtung**

Für die Bewertung im Rahmen der Zuschlagsentscheidung muss eine Methode festgelegt und den Bietern mitgeteilt werden, die die Transportentfernung ins Verhältnis zu anderen Zuschlagskriterien z.B. zum Preis setzt. <sup>43</sup> Die konkrete

---

<sup>40</sup> Ggf. sind hier Urheber- und Lizenzrechte der Routenplaner zu beachten, Angaben zu Entfernungen für Schiffs- und Bahntransporte sind nicht in allen Planern enthalten, gegebenenfalls muss hier eine andere oder alternative Quelle vorgegeben werden (Angabe Reederei, Bahnunternehmen).

<sup>41</sup> Vom Auftraggeber festzulegen.

<sup>42</sup> Bestenfalls Angabe wie das erfolgt. Ggf. Vorbehalt, Sachverständigen einzubeziehen oder Proben zu untersuchen, aufnehmen.

<sup>43</sup> § 127 Abs. 5 GWB, § 58 Abs. 3 VgV, § 16 EU Abs. 2 VOB/A.

Berechnungsmethode muss in das Gesamtsystem der Bewertung in einem Ver-  
gabeverfahren integriert werden.

Letztlich hängt dies also davon ab, welches Bewertungssystem im Vergabever-  
fahren zugrunde gelegt wird. Häufig findet eine Umrechnung sowohl des Preises  
als auch der übrigen Zuschlagskriterien in Punkte statt. Denkbar ist es z.B., eine  
Punktzahl nach der Abweichung von einer fiktiven Transportentfernung zu be-  
rechnen oder einen Quotienten aus kürzester Transportentfernung durch Trans-  
portentfernung des bewerteten Angebots zu ermitteln. Die nachfolgenden Bau-  
steine sind beispielhaft und müssen im Hinblick auf die Gesamtbewertung in ei-  
nem Vergabeverfahren ergänzt werden. Der Auftraggeber hat ein weitgehendes  
Ermessen, wie hoch er die Transportentfernung im Verhältnis zu anderen Krite-  
rien gewichtet.<sup>44</sup>

## 1. Angabe der Kriterien

*„Zuschlagskriterien sind:*

- ... ..%<sup>45</sup>
- ... ..%
- *Transportentfernung ...% (Zielstellung ist eine umweltfreundli-  
che Beschaffung und eine Minimierung von CO<sub>2</sub> Emissionen durch  
den Transport der [...])*

*Für das Kriterium ... werden bis zu ... Punkte vergeben, für das Krite-  
rium ... bis zu ... Punkte [...].*

*Das Angebot mit... erhält den Zuschlag. Die Berechnung erfolgt wie  
folgt.... „*

## 2. Punkte für Transportentfernung: Abweichung vom Angebot mit nied- rigsten Transortkilometern

### ***Berechnung der Wertungspunkte für Kriterium Transportentfer- nung***

*Das Angebot mit der niedrigsten Transportentfernung erhält x-Punk-  
te. Bei den Angeboten der übrigen Bieter erfolgt ein Punktabzug ent-  
sprechend dem relativen Abstand der Transportentfernung des An-  
gebots mit der niedrigsten Transportentfernung.*

*Berechnungsbeispiel: [...]*

---

44 Das Verhältnis zum Preis (gegebenenfalls Bewertung in Form eines Aufschlags zum Preis pro Tonne denk-  
bar) könnte sich an dem Preis eines Emissionszertifikats für eine Tonne Treibhausgas orientieren, welcher  
nach § 11 des Entwurfs für ein Gesetz über ein nationales Emissionshandelssystem für Brennstoffemissionen  
für 2021 bei 10 Euro pro Tonne liegt. Möglicherweise würde die Transportentfernung dann aber nicht we-  
sentlich ins Gewicht fallen. Die Musterausschreibung der Landeshauptstadt München vom 15.10.2019 ent-  
hält einen für jede Emissionsart definierten Euro-Betrag. Das Formblatt liegt uns jedoch derzeit noch nicht  
vor.

45 Prozentuale Gewichtung muss sich in der Berechnung widerspiegeln.

*Minuspunkte werden nicht vergeben. Es wird kaufmännisch auf zwei Stellen nach dem Komma gerundet.“*

### 3. Quotient

#### **Berechnung der Wertungspunkte für Kriterium Transportentfernung**

*Die Ermittlung der Wertungspunkte für das Wertungskriterium „Transportentfernung“ erfolgt anhand folgender Formel:*

<i>Var 1:</i>	<i>Punkte</i>	<i>Transportentfernung</i>	<i>=</i>	<i>300<sup>46</sup></i>	<i>Pt</i>	<i>*</i>
<i><math>\frac{\text{kürzeste Transportentfernung eines Bieters}}{\text{Transportentfernung des bewerteten Bieters}}</math></i>						

<i>Var 2:</i>	<i>Punkte</i>	<i>Transportentfernung</i>	<i>=</i>	<i>300</i>	<i>Pt</i>	<i>-</i>
<i><math>\frac{\text{Transportentfernung des bewerteten Bieters}}{100 \text{ km}} * 1 \text{ Pt}</math></i>						

#### **Anmerkung zu Var. 1:**

Leistungspunkte für Transportentfernung werden relativ zum kürzesten angebotenen Transportweg eines Bieters berechnet.<sup>47</sup> Sofern alle Bieter die Steine aus Übersee beziehen (z.B. alle aus Indien und China) und die Transportentfernungen nicht stark divergieren (rund 18.000 km/Tonne Indien/mehr als 20.000 km/Tonne China), ist auch die Differenz in den dafür vergebenen Leistungspunkten nicht so groß.

#### **Anmerkung zu Var. 2:**

In Variante 2 wird die Transportentfernung mit 1 Pt pro 100km Transportentfernung bewertet und dieser von der maximalen Punktzahl 300 abgezogen.<sup>48</sup> Vor-

<sup>46</sup> Beispielhaft max. 300 Punkte für die Transportentfernung.

<sup>47</sup> Diese Berechnungsmethode wurde auch in dem Ausschreibungsverfahren, das dem Beschluss der VK Ansbach zugrunde lag, angewendet und nicht beanstandet.

Rechenbeispiel: Bewertung Transportentfernung von Steinbruch nach Berlin

(1) Naturstein aus Bamberger Natursteinwerk:

Transportentfernung: 400 km

Transportmittel: LKW

Gewichtete Transportentfernung LKW multipliziert mit Faktor 5: 400km\*5 = 2000km

Wertungspunkte: 300 Pt \* 2000km/2000km = 300 Pt

(2) Naturstein aus Rajasthan, Indien

Transportweg: 13.170 km

Transportmittel: 1.100km LKW, 12.070km Schiff

Gewichtete Transportentfernung: 1.100km\*5 + 12.070km = 17.570km

Wertungspunkte: 300 Pt \* 2000km/17.570km = 35 Pt

(3) Naturstein aus Xiamen, China

Transportweg: 19.500 km

Transportmittel: 500km LKW, 19.000km Schiff

Gewichtete Transportentfernung: 500km \* 5 + 19.000km = 21.500km

Wertungspunkte: 300 Pt \* 2000km/21.500km = 28 Pt

<sup>48</sup> Rechenbeispiel: Bewertung Transportentfernung von Steinbruch nach Berlin

(1) Naturstein aus Bamberger Natursteinwerk:

Transportentfernung: 400 km

Transportmittel: LKW

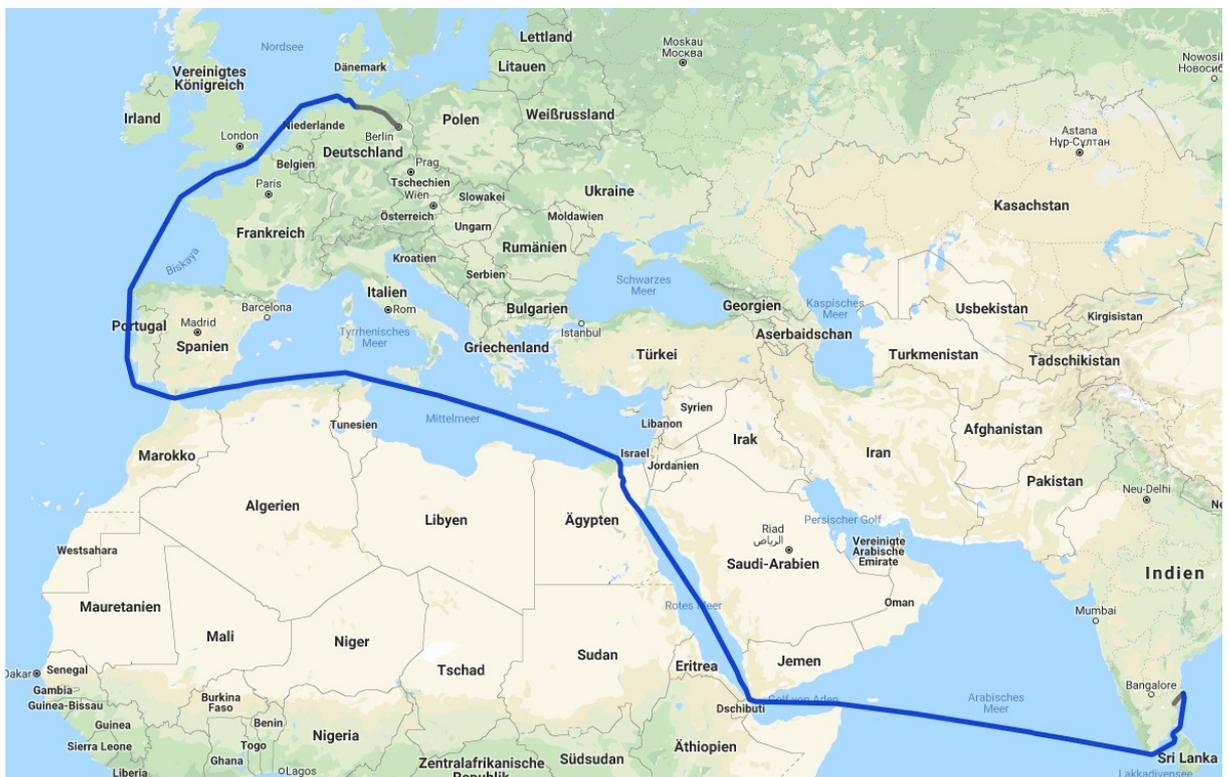
Gewichtete Transportentfernung: 400km\*5 = 2000km

Wertungspunkte: 300 Pt - 2000km/100km\*1Pt = 280 Pt

teil dieser linearen Bewertung ist, dass die Leistungspunkte für die Entfernung nicht von dem Angebot mit der kürzesten Transportentfernung abhängen. Daher macht es für die Ermittlung der Punkte für die Transportentfernung keinen Unterschied, ob Angebote regionalen Ursprungs mit niedrigen Transportentfernungen tatsächlich abgegeben werden oder nicht.

Über die maximale Leistungspunktzahl kann gesteuert werden, ab welcher Entfernung gar keine Punkte mehr vergeben werden (im obigen Beispiel ab 30.000 km gewichtete Transportentfernung). Durch ein Absenken der max. Leistungspunkte für die Transportentfernung auf z.B. 150 Pt würden Angebote über 15.000km mit 0 Punkten bewertet und folglich die obigen Beispiels-Angebote mit 130 (Bamberg), 0 (Indien) und 0 (China) bewertet werden.<sup>49</sup>

**C.**



- (2) Naturstein aus Rajasthan, Indien  
Transportweg: 13.170 km  
Transportmittel: 1.100km LKW, 12.070km Schiff  
Gewichtete Transportentfernung:  $1.100\text{km} \cdot 5 + 12.070\text{km} = 17.570\text{km}$   
Wertungspunkte:  $300 \text{ Pt} - 17.570\text{km}/100\text{km} \cdot 1 \text{ Pt} = 125 \text{ Pt}$
- (3) Naturstein aus Xiamen, China  
Transportweg: 19.500 km  
Transportmittel: 500km LKW, 19.000km Schiff  
Gewichtete Transportentfernung:  $500\text{km} \cdot 5 + 19.000\text{km} = 21.500\text{km}$   
Wertungspunkte:  $300 \text{ Pt} - 21.500\text{km}/100\text{km} \cdot 1 \text{ Pt} = 85 \text{ Pt}$

49 Ggf. klarzustellen, dass Minuspunkte nicht vergeben werden.