

POSITION

der BFA Straßenbau zum
„Wertungskriterium Technischer Wert“



IMPRESSUM

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.

c/o Bundesfachabteilung Straßenbau

Martin Ziegenberg

Kurfürstenstr. 129, 10785 Berlin

www.bauindustrie.de

Berlin, Februar 2021

Cover-Foto: ©Petair - stock.adobe.com

INHALT

1. Editorial.....	4
2. Ausgangslage.....	6
3. Modell der BFA Straßenbau	7
I. Punktevergabe für Angebotssumme.....	7
II. Technischer Wert.....	8
i. Unterkriterium Bauzeit im Technischen Wert	8
ii. Unterkriterium Nachhaltigkeit im Technischen Wert.....	11
iii. Sozialverträglichkeit/Zertifizierungen	13
4. Zusammenfassung der Punktevergabe.....	17

1. Editorial

In der Bundesfachabteilung Straßenbau (BFA StB) im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. wurde das nachfolgende Modell zum Wertungskriterium Technischer Wert entwickelt, das als Diskussionsgrundlage am Runden Tisch Baumanagement der Autobahn GmbH dienen soll.

Dieses nachfolgend beschriebene Modell soll ausschließlich bei komplexen Bauvorhaben Anwendung finden. Als komplexe Bauvorhaben kommen dabei insbesondere Bauvorhaben mit einem geschätzten Auftragswert oberhalb des Schwellenwertes für EU-weite Ausschreibungen in Betracht oder Projekte mit mehr als 3 tragenden Gewerken. Neben dem Angebotspreis fließt ein sog. Technischer Wert in die Angebotsbewertung mit ein. Über eine Punktevergabe wird in Addition der Punkte aus Angebotssumme und Technischem Wert der Bestbieter ermittelt, der den Zuschlag erhält. Die BFA Straßenbau spricht sich dafür aus, dass dieser Technische Wert durch folgende Unterkriterien bestimmt wird:

- **Bauzeit bzw. Bauablauf**
- **Nachhaltigkeit**
- **Sozialverträglichkeit**

Die Unterkriterien sind je nach Projekteignung auszuwählen. So soll bspw. das Unterkriterium Bauzeit nur bei Projekten Anwendung finden, bei denen der verkehrliche und volkswirtschaftliche Nutzen erhöht werden kann. Die Kriterien Nachhaltigkeit und Sozialverträglichkeit sind weitgehend universell anwendbar.

Eine Abkehr vom alleinigen Preismerkmal in der Angebotsbewertung soll sowohl Innovationen sowie nachhaltige Bauweisen u. a. zur Förderung des Umwelt- und Klimaschutzes (Stichwort Green-Deal) und durch Sozialverträglichkeit die Attraktivität des Bauberufs zur Nachwuchskräfte-sicherung erhöhen – alles mit dem Ziel, die Verfügbarkeit der Autobahnen zu verbessern. Um die beschriebenen Effekte weiterhin zu fördern, ist eine zwingende Öffnung seitens der Auftraggeber hin zur Zulassung von technischen Nebenangeboten obligatorisch.

Die BFA Straßenbau setzt im Folgenden auf ein Modell, das einfach in der Handhabung von beiden Vertragspartnern angewandt werden kann, das transparent in der Punktevergabe und übersichtlich in der Bearbeitung sowie Auswertung ist.

Der Partnerschaftsgedanke, der bei komplexen Bauvorhaben immer wichtiger wird, soll durch ein solches einfaches, transparentes und übersichtliches Modell gefördert und gefordert werden.

2. Ausgangslage

Im Zuge der Gespräche und Arbeiten der Unterarbeitsgruppe (*uAG*) *Vergabe* in der AG2 des Runden Tisches Baumanagement (RT BM) wurden u. a. Möglichkeiten erörtert, Auftragsvergaben der Autobahn GmbH des Bundes (Autobahn GmbH) zukünftig bei komplexen Bauvorhaben nicht allein vom Wertungsmerkmal des Preises abhängig zu machen, sondern zusätzliche Wertungskriterien zuzulassen. Als geeignetes Kriterium stellte sich hier in den Gesprächen die Bauzeit dar. Der Verkürzung der durch den Bauherrn geplanten und ausgeschriebenen Bauzeit im Zuge der Angebotserstellung durch die Bieter fiel dabei eine besondere Bedeutung bei.

Nach Veröffentlichung des erarbeiteten Modells zur Bauzeitwertung innerhalb der BFA StB wurde Kritik laut. Aus Sicht der BFA Straßenbau ist ein vorgegebenes Fertigstellungsdatum, das es zu unterbieten gilt, nicht zielführend. Letztlich wird dies dazu führen, dass neben dem Preiswettbewerb alle Bieter, die durch den Bauherrn vorgegebene Bauzeit maximal unterbieten, um die hieraus ausgelobte Maximalpunktzahl zu erhalten.

Im Ergebnis der Abstimmungen innerhalb des Vorstands der BFA StB wurde in folgenden Punkten Einigkeit erzielt:

1. Die BFA StB begrüßt die Initiative des RT BM „nicht monetäre Wertungskriterien“ verstärkt im Wettbewerb zu etablieren.
2. Die Vorstände der BFA StB und des AK PM sprechen sich gegen das vorgelegte Modell aus, allein die Bauzeit als nicht monetäres Wertungskriterium im Wettbewerb zu etablieren.
3. Die BFA StB hat sich mit alternativen Systemen „Nichtmonetärer Wertungskriterien“ beschäftigt und empfiehlt dem RT BM hieraus ein eigenes System zu entwickeln.
4. Das zu findende System sollte **mehrere Kriterien** neben dem Preis berücksichtigen, aber zugleich **übersichtlich, einfach und transparent** gestaltet werden.

Im Folgenden schlägt die BFA StB ein eigenes Modell vor.

3. Modell der BFA Straßenbau

Die BFA Straßenbau schlägt ein punktebasiertes Modell vor, in dem die Bauzeit als eines von **mehreren** Wertungskriterien in einen sog. Technischen Wert einfließt. Der Punktwert des Technischen Werts und der der Angebotssumme werden addiert. Der Bieter mit der höchsten Punktwertung erhält den Zuschlag. Dieses Modell eignet sich jedoch ausschließlich bei komplexen Bauvorhaben. Bei Bauvorhaben, die im Wesentlichen Deckensanierungen oder Tagesbaustellen beinhalten, sollte dieses Modell **keine** Anwendung finden.

I. Punktevergabe für Angebotssumme

Der Bieter mit der günstigsten Angebotssumme erhält die Maximalpunktzahl. Ein fiktives Angebot mit dem zweifachen der günstigsten Angebotssumme erhält 0 Punkte. Die Angebote dazwischen erhalten Punkte, die durch lineare Interpolation ermittelt werden. Angebote, die höher liegen als das fiktive Angebot mit dem zweifachen des günstigsten Preises, werden ebenfalls mit 0 Punkten bewertet.

Beispiel:

Angebot	Angebotssumme	Punktevergabe
1 Bieter X	9.500.000,--	10 Punkte
2 Bieter Y	10.800.000,--	8,63 Punkte
3 Bieter Z	15.000.000,--	4,21 Punkte
Fiktives Angebot mit zweifacher Summe v. 1	19.000.000,--	0 Punkte
4 Bieter QQQ	19.500.000,--	0 Punkte

Die Punktevergabe aus der Wertung der Angebotssumme fließt mit einer Wichtung von **60 %** in die Gesamtangebotsbewertung ein.

II. Technischer Wert

Die BFA Straßenbau schlägt für die Punkteermittlung des Technischen Werts folgende Unterkriterien vor:

- Bauzeit;
- Nachhaltigkeit;
- Sozialverträglichkeit.

Die Gesamtpunkte, die sich innerhalb des Technischen Werts aus den Unterkriterien ergeben, fließen mit einer Wichtung von **40 %** in die Gesamtwertung ein.

Die Punktevergabe ist im Vergabeverfahren von Angaben des Bieters abhängig, an die er sich während der Vertragsabwicklung zwingend zu halten hat. Angaben, von denen der Auftragnehmer während der Bauabwicklung abweicht, sind mit einer Vertragsstrafe zu belegen, die abhängig von der erzielten Punktevergabe ist. Dadurch soll sichergestellt werden, dass sich der Auftragnehmer zwingend an die Angaben aus dem Vergabeverfahren hält, durch die ihm ein Wettbewerbsvorteil entstanden ist. Im vorliegenden Papier wird nur angesprochen, dass Vertragsbruch eine Vertragsstrafe zur Folge hat. Die Formel, über die eine solche Vertragsstrafe ermittelt wird, ist im Rahmen des Runden Tisches Baumanagement zu erarbeiten.

i. Unterkriterium Bauzeit im Technischen Wert

Aus den unter 1. beschriebenen Gründen, schlägt die BFA Straßenbau folgende zwei Alternativszenarien hinsichtlich der Bewertung der Bauzeit im Angebot vor:

- a) Die Bauzeit fließt insofern nur in die Punktwertung des Technischen Werts ein, als dass ein Bieter bei **komplexen** Bauvorhaben mit mehr als drei tragenden Gewerken über einen detaillierten Bauablaufplan plausibel darlegen muss, dass das Bau-soll durch den Einsatz geeigneter Technologien im vorgegebenen Zeitraum durch ihn zu erbringen ist. Dem Bauablaufplan, der hier obligatorisch mit den Angebotsunterlagen einzureichen ist, fällt dabei eine gewichtige Rolle zu und muss durch den Bauherrn detailliert geprüft werden. Der Bauherr hat im Zuge seiner Verdingungsunterlagen konkrete Vorgaben an diesen Bauablaufplan bekannt zu geben

(siehe nachfolgendes Beispiel). Außerdem sind durch den AG End- und Zwischentermine bekannt zu geben und zwingend einzuhaltende Abhängigkeiten (zum Beispiel Bauphasen).

Bewertung BFA: Mit einem solchen Wertungskriterium wird sichergestellt, dass sich beide Vertragsseiten detailliert mit dem Bausoll vertraut machen. Unklare oder widersprüchliche Bausollbeschreibungen aus den Verdingungsunterlagen fallen dem Bieter bereits im Zuge der Angebotsbearbeitung auf und er hat die Möglichkeit, diese bereits in einem frühen Stadium aufzuklären. Hierdurch entsteht zudem weniger Raum für Spekulationen. Falsche Mengenermittlungen, die ggf. einer Verdingungsunterlage zu Grunde liegen, aber auch andere Faktoren, die in der Vergangenheit Raum für Spekulationen boten, werden durch den Bauablaufplan offenbart und müssen von beiden Seiten zur Erstellung eines solchen aufgeklärt werden. Andernfalls besteht Gefahr, dass der Bauablaufplan unplausibel wird. Derartige Widersprüche im Bauablaufplan können durch den Bauherrn bei detaillierter Prüfung der Angebotsunterlage festgestellt werden, was zu Punktabzug führt.

Beispiel:

Anforderung an Bauablaufplan	Punktvergabe
<i>Nachvollziehbare, <u>detaillierte</u> Beschreibung und Darstellung des <u>gesamten</u> Bauablaufes einschl. der techn. Bearbeitungsabläufe mit allen Gewerken und Bauphasen <u>einschl. beeinflussender Abhängigkeiten und Verknüpfungen untereinander.</u></i>	10 Punkte
<i>Nachvollziehbare Beschreibung und Darstellung des <u>gesamten</u> Bauablaufes einschl. der techn. Bearbeitungsabläufe mit <u>allen</u> Gewerken und Bauphasen <u>einschl. beeinflussender Abhängigkeiten und Verknüpfungen untereinander.</u></i>	7,5 Punkte
<i>Nachvollziehbare Beschreibung und Darstellung des Bauablaufes einschl. der techn. Bearbeitungsabläufe mit den <u>wesentlichen</u> Gewerken und Bauphasen <u>einschl. einzelner Abhängigkeiten und Verknüpfungen untereinander.</u></i>	5 Punkte
<i>Nachvollziehbare Beschreibung und Darstellung des Bauablaufes einschl. der techn. Bearbeitungsabläufe mit den Gewerken und Bauphasen.</i>	2,5 Punkte
<i>Mit der Leistungsbeschreibung wird ein mögliches umsetzbares Terminkonzept - unter Berücksichtigung der öffentlich-rechtlichen Auflagen (vgl. Ziffer 3.1 der Baubeschreibung) - zugrunde gelegt. Das Terminkonzept muss daher grob unter Berücksichtigung aller Aspekte (Bauablauf einschl. der techn. Bearbeitungsabläufe, Personal, Geräte, Organisation) die <u>wesentlichen</u> Gewerke nachvollziehbar darstellen.</i>	0 Punkte

Im Ergebnis erhofft sich die BFA Straßenbau aus einem solchen Modell eine insgesamt partnerschaftliche und transparente Projektabwicklung zwischen den Vertragspartnern.

- b) Über ein Fahrbahnmietsystem ohne starre Terminvorgaben durch den AG wird der Bestbieter ermittelt. Durch den Bauherrn wird ein Mietbetrag festgelegt, den der Bieter je Bautag zu entrichten hat. Die Miethöhe kann jahreszeitlich und in Abhängigkeit von festgelegten Streckenabschnitten variieren. Durch den selbst festgelegten Bauablaufplan des Bieters ermittelt sich eine Gesamtmiete, die auf die Angebotssumme des Bieters aufgeschlagen wird. In Kombination der Bausumme und der Miethöhe ergibt sich der wirtschaftlichste Bestbieter und erhält den Auftrag. In der Abrechnung der Fahrbahnmiete wird die tatsächliche Bauzeit angesetzt. Differenzbeträge zur Höhe, der dem Angebot zu Grunde liegenden Miete werden als Bonus/Malus behandelt. Wird der Auftragnehmer schneller fertig als angeboten, erhält er den Differenzbetrag als Bonus. Dauern die Bauarbeiten hingegen länger, zahlt er den festgelegten Mietpreis je Tag als Malus an den Bauherrn.

Durch eine fehlende starre Terminvorgabe hinsichtlich der Fertigstellung und des Systems der Fahrbahnvermietung kann erreicht werden, dass die Bieter für sich realistische Bauablaufplanungen vornehmen. **In Verbindung mit der Zulassung von Nebenangeboten, können innovative Baumethoden durch den Bieter eingebracht werden.** Da der Endtermin nicht vorgegeben ist, entzieht sich dem Bieter auch die Basis, die es terminlich zu unterbieten gilt. Die Bauzeit der einzelnen Bieter wird dadurch unabhängiger und realistischer.

Die Höhe der Fahrbahnmiete kann zudem über eine Punktebewertung, ähnlich der zur Angebotssumme in den Technischen Wert einfließen. Der Bieter mit der günstigsten Fahrbahnmiete ist gleichzeitig derjenige Bieter mit der kürzesten Bauzeit.

Beispiel:

Angebot	Fahrbahn Mietkosten	Punktevergabe
1 Bieter X	9.800.000,--	6,93 Punkte
2 Bieter Y	7.500.000,--	10 Punkte
3 Bieter Z	11.000.000,--	3,43 Punkte
Fiktives Angebot mit zweifacher Mietsumme Summe v. 1	15.000.000,--	0 Punkte
4 Bieter QQQ	17.500.000,--	0 Punkte

Die beiden unter a) und b) beschriebenen Varianten sind ggf. in einem Unterkriterium „Bauzeit“ im Technischen Wert auch kombinierbar. Der Bauherr kann über seine Verdingungsunterlagen festlegen, ob er lediglich den Bauablauf, die angebotenen Mietkosten oder eine Kombination aus beidem bewerten will.

ii. Unterkriterium Nachhaltigkeit im Technischen Wert

Die BFA Straßenbau sieht es als gegeben an, dass innerhalb eines sog. Technischen Werts vor allem ein Kriterium bzgl. nachhaltigem Bauen vorzusehen ist. Damit soll die Bauwirtschaft ihren Beitrag zur Einhaltung des durch die Politik vorgegebenen Ziels der Reduktion von Treibhausgasen (Stichwort Green Deal) leisten.

Hier wird vorgeschlagen, folgende Unterkriterien durch Punktevergabe in den Technischen Wert einfließen zu lassen.

a) Transportentfernungen von Baustoffen

Der Bieter mit kürzeren Transportentfernungen (Luftlinie) für Asphaltmischgut, Transportbeton, mineralische Böden oder Schichten ohne Bindemittel, erhält im Rahmen einer festzulegenden Punktwertung Punkte.

Der Bauherr legt eine maximale Transportentfernung fest (z. B. 100 km für Asphaltmischgut), die nicht überschritten werden darf.

- Der Bieter mit der kürzesten Transportentfernung zwischen Baustelle und Lieferwerk erhält 4 Punkte.
- Der Bieter mit einer Transportentfernung, die der Vorgabe des Bauherrn entspricht, erhält 0 Punkte.
- Überschreitungen der Bauherrnvorgabe führen zu 0 Punkten.
- Zwischen der Vorgabe des AG und der kürzesten Transportentfernung wird linear interpoliert.

Beispiel:

Angebot	Transportentfernung Luftlinie Baustelle - Mischanlage	Punktevergabe
1 Bieter X	20 km Luftlinie	4 Punkte
2 Bieter Y	50 km Luftlinie	2,50 Punkte
3 Bieter Z	70 km Luftlinie	1,50 Punkte
Bauherrnvorgabe	Maximum 100 km Luftlinie	0 Punkte
4 Bieter QQQ	120 km Luftlinie	0 Punkte

Durch den Bauherrn wird während der Bauzeit überwacht, dass die Bieterangaben aus der Angebotsphase, die zur Punktevergabe führten, eingehalten werden. Verstöße werden mit Vertragsstrafe geahndet.

b) Erhöhung von RC-Baustoffen

Die Verwendung von qualitätsüberwachten RC-Baustoffen in Asphaltbauweisen wird durch Punktevergabe gefördert.

Durch ein derartiges Wertungskriterium sollen innovative und umweltfreundliche Baumethoden gefördert werden.

Der Bauherr legt z. B. eine minimale und maximale Zugaberate von Ausbausphalt je Asphaltsschicht fest (z. B. 15 % bis 70 % für AC TS), die nicht unterschritten werden darf.

- Der Bieter mit der Zugaberate, die der Maximalvorgabe des Bauherrn entspricht, erhält 4 Punkte.
- Der Bieter mit der Zugaberate, die der Minimalvorgabe des Bauherrn entspricht, erhält 0 Punkte.
- Unterschreitungen der Bauherrnvorgabe (Min) führen zu 0 Punkten, Überschreitungen der Bauherrnvorgabe (Max) führen zu 4 Punkten.
- Zwischen der Vorgabe des AG und der höchsten Zugaberate wird linear interpoliert.

Beispiel Asphalttragschicht:

Angebot	Zugaberate Ausbauasphalt in %	Punktevergabe
1 Bieter X	15 %	0 Punkte
2 Bieter Y	30 %	1,09 Punkte
3 Bieter Z	70 %	4 Punkte
4 Bieter QQQ	40 %	2,40 Punkte

Durch den Bauherrn wird während der Bauzeit überwacht, dass die Bieterangaben aus der Angebotsphase, die zur Punktevergabe führten, eingehalten werden. Verstöße werden mit Vertragsstrafe geahndet.

iii. Sozialverträglichkeit/Zertifizierungen

Die BFA Straßenbau sieht es als gegeben an, dass innerhalb eines sog. Technischen Werts auch ein Kriterium bzgl. der Sozialverträglichkeit vorzusehen ist.

a) Ausbildung von Lehrlingen/duale Studiengänge

Innerbetriebliche Berufsausbildungen von Facharbeitern und Ingenieuren sind für ausbildende Unternehmen ein hoher Kostenfaktor. Gleichzeitig stellen ausbildende Unternehmen sicher, dass auch zukünftig ausreichend Fachkräfte in der Bauwirtschaft verfügbar sind. Ausbildende Unternehmen haben ihre Verantwortung für die Gesellschaft und die Branche erkannt und besitzen Vorbildcharakter. Diese Unternehmen stehen im Wettbewerb mit Unternehmen, die dieser Rolle nicht gerecht werden. Da sie jedoch regelmäßig mit höheren Personalkosten, bei niedrigerer Produktivität konfrontiert sind, steigen in diesen Unternehmen die Baukosten.

Die BFA Straßenbau vertritt daher die Meinung, dass die Ausbildung von Fachkräften über Berufsausbildungen oder duale Studiengänge über ein Punktesystem in die Angebotswertung einfließen muss, um diesen Kostennachteil zu kompensieren.

- 5 Punkte erhält der Bieter, der bezogen auf seinen Bausektor, die höchste Ausbildungsrate pro gewerblichen Angestellten besitzt.
- 0 Punkte erhält der Bieter, der bezogen auf seinen Bausektor, die niedrigste Ausbildungsrate pro gewerblichen Angestellten besitzt.
- Dazwischen wird linear interpoliert.

Die Ausbildungsrate bei technisch/kaufmännischen Berufen wird mit einer weiteren Punktevergabe beaufschlagt:

- 5 Punkte erhält der Bieter, der bezogen auf seine Verwaltung, die höchste Ausbildungsrate pro technisch/kaufmännischem Angestellten besitzt.
- 0 Punkte erhält der Bieter, der bezogen auf seine Verwaltung, die niedrigste Ausbildungsrate pro technisch/kaufmännischem Angestellten besitzt.
- Dazwischen wird linear interpoliert.

Als Stichtag für die als relevant heranzuziehende Ausbildungsrate wird das Ende eines jeweiligen Ausbildungsjahres im Juni herangezogen. Somit dient die dort erzielte Quote für das darauffolgende Jahr als Benchmark.

Beispiel Ausbildungsrate:

Angebot	Ausbildungsrate in %	Punktevergabe
1 Bieter X	Straßenbau 1,5 % Verwaltung 0,5 %	0 Punkte <u>2,5 Punkte</u> 2,5 Punkte
2 Bieter Y	Straßenbau 1,6 % Verwaltung 0,2 %	4 Punkte <u>1 Punkt</u> 5 Punkte
3 Bieter Z	Straßenbau 1,8 % Verwaltung 0,1 %	4,5 Punkte <u>0 Punkte</u> 4,5 Punkte
4 Bieter QQQ	Straßenbau 2 % Verwaltung 1 %	5 Punkte <u>5 Punkte</u> 10 Punkte

b) Zertifizierungssysteme

Qualitäts-, Arbeitsschutz- und Compliancezertifizierungen sind moderne Mittel, die Prozesse eines Unternehmens zu verbessern und dauerhaft auf hohem Niveau zu halten, da derartige Zertifizierungen durch unabhängige Dritte in regelmäßigen Audits überwacht und Nachbesserungspotential aufgeführt wird. Der Großteil dieser Zertifizierungen ist mit hohem administrativem Aufwand verbunden. Gleichzeitig leisten zertifizierte Unternehmen einen großen Beitrag zur Sicherung von Qualität, Arbeitsschutz, Einhaltung von Compliance-Richtlinien und Umweltschutz. Unternehmen, die diesen Aufwand betreiben, sind in der Wertung ihres Angebots mittels Punktevergabe höher zu werten, als Unternehmen, die keine derartige Zertifizierung aufweisen.

In Betracht kommen folgende Wertungskriterien:

- Qualität nach DIN EN ISO 9001
- Umwelt nach DIN EN ISO 14001
- Compliance nach DIN EN ISO 19600
- Arbeitsschutz nach DIN EN ISO 45001 und/oder AMS Bau

Die Vorlage einer der o. g. Zertifizierung wird in der Angebotswertung mit jeweils 1,0 Punkten bewertet. Grundlage ist dabei, dass die vorgelegte Zertifizierung aktuell ist und der Ablauf der Zertifizierung noch mindestens 1 Jahr Bestand hat.

Beispiel Zertifizierung:

Angebot	Zertifizierung nach ...	Punktevergabe
1 Bieter X	Qualität nach DIN EN ISO 9001:xxxx Umwelt nach DIN EN ISO 14001:xxxx Arbeitsschutz nach AMS Bau	1 Punkt 1 Punkt <u>1 Punkt</u> 3 Punkte
2 Bieter Y	Qualität nach DIN EN ISO 9001:xxxx Umwelt nach DIN EN ISO 14001:xxxx Arbeitsschutz nach AMS Bau Arbeitsschutz nach DIN EN ISO 45001:xxxx	1 Punkt 1 Punkt 1 Punkt <u>1 Punkt</u> 4 Punkte
3 Bieter Z	Qualität nach DIN EN ISO 9001:xxxx Umwelt nach DIN EN ISO 14001:xxxx Compliance nach DIN EN ISO 19600 Arbeitsschutz nach AMS Bau	1 Punkt 1 Punkt 1 Punkt <u>1 Punkt</u> 4 Punkte
4 Bieter QQQ	Arbeitsschutz nach AMS Bau	<u>1 Punkt</u> 1 Punkt

4. Zusammenfassung der Punktvergabe

Im Ergebnis der Punktwertung aus den v. g. Wertungskriterien der Angebotssumme und des Technischen Werts ergibt sich die folgende Angebotsbewertung:

		<i>Technischer Wert nach II.</i>						
<i>Bieter</i>	<i>Angebotspreis nach I.</i>	<i>Mietkosten</i>	<i>Transportentfernung</i>	<i>RC-Quote</i>	<i>Ausbildungsrate</i>	<i>Zertifizierung</i>	<i>Summe TW</i>	<i>Summe Gesamt</i>
<i>Bieter X</i>	10	6,93	4	0	2,5	3	16,43	
<i>Bieter Y</i>	8,63	10	2,5	1,09	5	4	22,59	
<i>Bieter Z</i>	4,21	3,43	1,5	4	4,5	4	19,93	
<i>Bieter QQQ</i>	0	0	0	2,40	10	1	13,40	
<i>Wertung</i>	<i>mit 60%</i>	<i>mit 40 %</i>						
<i>Bieter X</i>	6						6,57	12,57
<i>Bieter Y</i>	5,18						9,04	14,22
<i>Bieter Z</i>	2,53						7,97	10,50
<i>Bieter QQQ</i>	0						5,36	5,36

Im vorliegenden Fall wird deutlich, dass Bieter Y, der zwar innerhalb des Wertungskriteriums Angebotspreis nur den zweitgünstigsten Preis abgegeben hat, durch Hinzuziehung des Technischen Werts – und einer hierin höher erzielten Punktzahl – insgesamt einen Punktevorsprung vor Bieter X erreicht hat und somit insgesamt als Bestbieter den Zuschlag erhält.

Mit den v. g. beispielhaften Wertungskriterien ist somit ein geeignetes Instrument gefunden, neben dem Preis und dem Wertungskriterium Bauzeit den tatsächlich wirtschaftlichsten Bieter herauszuarbeiten. Außerdem stellt der Technische Wert in dieser Form ein ausgewogenes Kriterium dar, um Probleme, die bei alleiniger Betrachtung eines durch den Runden Tisch BM der Autobahn GmbH bevorzugten Kriteriums der Bauzeitbeschleunigung entstehen, im Vorfeld bereits abzufedern.

Insbesondere die Wertungskriterien der Nachhaltigkeit, die unter Abschnitt ii. b) beschrieben wurden, sind auf sämtliche Asphaltsschichten erweiterbar.

Die Unternehmen der Bundesfachabteilung Straßenbau des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie e. V. stehen jederzeit für die detaillierte Ausarbeitung weiterer Kriterien zur Verfügung. Sprechen Sie uns an!