



SACHSEN-ANHALT
LANDESV ERWALTUNGSAMT

**2. Vergabekammer
beim Landesverwaltungsamt**

Beschluss

AZ: 2 VK LSA 03/13

Halle, 30.09.2013

§ 107 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 GWB

- Nachprüfungsantrag ist überwiegend zulässig und teilweise begründet
- Wiederholung der Angebotswertung, im Übrigen Zurückweisung des Nachprüfungsantrags

Die Antragstellerin ist mit ihrem Vorbringen überwiegend nicht nach § 107 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 GWB präkludiert.

Soweit der Antrag zulässig ist, ist er teilweise begründet. Die Antragstellerin hat einen Anspruch darauf, dass die Antragsgegner die Angebotswertung unter Beachtung der Rechtsauffassung der Vergabekammer wiederholen. Ihnen wird untersagt, vor Abschluss der erneuten Wertung auf das Angebot der Beigeladenen den Zuschlag zu erteilen. Im Übrigen ist der Antrag zurückzuweisen.

In dem Nachprüfungsverfahren der

.....

- Antragstellerin -

Verfahrensbevollmächtigte

.....

gegen

.....

- Antragsgegner zu 1) -

.....

- Antragsgegner zu 2) -

Verfahrensbevollmächtigte

für die Antragsgegnerin zu 1) und den Antragsgegner zu 2)

.....

.....

- Antragsgegner zu 3) -

.....

- Beigeladene -

Verfahrensbevollmächtigte

.....

wegen

der gerügten Vergabeverstöße im Rahmen einer Öffentlichen Ausschreibung bezüglich der Vergabe von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs im Elektronetz „.....“, hat die 2. Vergabekammer beim Landesverwaltungsamt durch den Vorsitzenden Oberregierungsrat, die hauptamtliche Beisitzerin Frau und den ehrenamtliche Beisitzer Herrn auf die mündliche Verhandlung vom2013 beschlossen:

Den Antragsgegnern zu 1) bis zu 3) wird aufgegeben, die Wertung der Angebote unter Beachtung der Rechtsauffassung der Vergabekammer zu wiederholen. Ihnen wird untersagt, bis zum Abschluss der erneuten Angebotswertung den Zuschlag auf das Angebot der Beigeladenen zu erteilen. Im Übrigen wird der Antrag zurückgewiesen.

Die Antragstellerin hat die Kosten des Verfahrens zur Hälfte und die Antragsgegner zu 1), zu 2) und zu 3) zu je einem Sechstel jeweils als Gesamtschuldner zu tragen. Die Kosten werden insgesamt auf Euro zuzüglich Euro für Auslagen festgesetzt. Für die im Rahmen der Akteneinsicht angefallenen Kopierkosten haben die Antragstellerin Euro und die Beigeladene Euro zu entrichten.

Die Antragsgegner zu 1), zu 2) und zu 3) haben als Gesamtschuldner der Antragstellerin die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung notwendigen Aufwendungen zur Hälfte zu erstatten.

Die Antragstellerin hat den Antragsgegnern zu 1) bis zu 3) die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung notwendigen Aufwendungen zur Hälfte zu erstatten.

Die Hinzuziehung eines Verfahrensbevollmächtigten für die Antragstellerin und für die Antragsgegner zu 1) und zu 2) war notwendig.

Gründe

I.

Die Antragsgegner schrieben mit Bekanntmachung vom die Vergabe von Schienenpersonennahverkehr – (.....-) Leistungen im Elektronetz „.....“ europaweit auf der Grundlage der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen – Teil A (VOL/A) aus. Sie wählten als Vergabeart die Öffentliche Ausschreibung gemäß § 4 Abs. 2 Ziffer 2 VgV in Verbindung mit § 1 EG Abs. 3 VOL/A nach § 8 EG; § 15 EG Abs. 10 und § 23 EG VOL/A sowie der Regelungen des Abschnitt 1 der VOL/A mit Ausnahme von § 7 VOL/A.

Insgesamt umfasst die Leistung nach Ziff. II jährlich ca. 5,1 Mio. Zugkm. Optional waren jährlich weitere 0,5 Mio Zugkm auf der Strecke Hbf – ob. Bf. – (.....) anzubieten.

Der Vertragszeitraum erstreckt sich vom bis zum

Die Bieter hatten die Möglichkeit bis zu zwei Hauptangebote einzureichen, wogegen Nebenangebote nicht zugelassen waren.

Der Einreichungstermin für die Angebote wurde letztendlich mit der Bieterinformation 149 auf den festgelegt.

Die Vergabeunterlagen beinhalten die unterschiedlichsten Anforderungen, die im Folgenden u.a. beinhalten:

....._1021_ Angebotsbewertung_2012-11-16_final

Im Abs. 1 des Dokumentes_1021_ Angebotsbewertung_2012-11-16_final heißt es: „Die Vergabe der Leistungen wird an den Bieter mit dem nach Preis-Leistungs- und Qualitätskriterien wirtschaftlich günstigsten Angebot erfolgen. Die Wertung erfolgt in zwei Stufen, wobei von dem Preis eines Angebotes (erste Bewertungsstufe) ein fiktiver Betrag abgezogen wird, dessen Höhe sich an der bei der Leistungsbewertung (zweiten Wertungsstufe) jeweilig erzielten Punktzahl orientiert, jedoch maximal 20 Prozent des Angebotspreises beträgt.

Das Angebot mit dem niedrigsten fiktiven Preis (Pf) erhält den Zuschlag.“

In die dafür aufgestellte Berechnungsformel fließen u.a. der Angebotspreis (P_a), die Summe der Leistungspunkte des Angebotes (L) und die maximal erreichbaren Leistungspunkte (L_{\max}) ein.

Die Ziffer 2 gibt an:

„Die Leistungsbewertung der im Angebot verbal beschriebenen Konzepte erfolgt mit Punkten. BI_046. Die Bedeutung der Punkte ist wie folgt definiert:

0 Punkte: Die Mindestanforderungen werden eingehalten bzw. unwesentlich überschritten.

1 Punkt: Die Mindestanforderungen werden wesentlich überboten.

2 Punkte: Die Mindestanforderungen werden wesentlich überboten und die Konzepte überschreiten in Qualität und Leistung den Durchschnitt aller angebotenen Konzepte in der jeweiligen Kategorie.

3 Punkte: Die Mindestanforderungen werden wesentlich überboten und es werden über das Marktübliche hinausgehende Lösungen angeboten und die Konzepte überschreiten in Qualität und Leistung deutlich den Durchschnitt aller angebotenen Konzepte in der jeweiligen Kategorie.

Bewertet werden jeweils nur rechtsverbindlich zugesicherte Angaben der Bieter.“

Die Wertungskategorien sind in der Tabelle auf der Seite 2 folgendermaßen beschrieben:

a) Betriebskonzept

angebotene Zugkapazitäten sowie Maßnahmen zur fahrplanmäßigen Stabilität (z.B. fahrdynamische Eigenschaften der Fahrzeuge)

b) Fahrzeugausstattung und –Verfügbarkeit

Konstruktive, technische und gestalterische Fahrzeugeigenschaften bezüglich des Aspektes, den Fahrgästen ein Maximum an Komfort und Wohlbefinden im Fahrzeug sowie beim Ein- und Ausstieg zu bieten einschließlich Maßnahmen zur betrieblichen und kapazitiven Stabilität (z.B. Instandhaltungsmanagement). Aussagen zum Umwelt- und Energiekonzept.

c) Fahrgastbezogene Kommunikation und Vertrieb

Maßnahmen zur Fahrgastgewinnung und –Bindung, zur Betreuung der Fahrgäste vor, nach und während der Reise sowie Maßnahmen zur Sicherung der Fahrgeldeinnahmen.

Die erreichte Punktzahl der Wertungskriterien wird mit folgenden Faktoren (Gewichtung) multipliziert:

Kategorie a): Faktor zwei;

Kategorie b): Faktor fünf;

Kategorie c): Faktor drei.

....._1031 Konzepte_2012-11-16_final

In den Absätzen 1 und 2 des Dokumentes_1031 Konzepte_2012-11-16_final wird verlangt: „Im Folgenden sind alle Konzepte zusammengestellt, die der Auftragnehmer mit seinem Angebot vorzulegen hat.

Die jeweils geforderten Leistungen stellen Mindestanforderungen dar. Der Auftragnehmer ist berechtigt, höhere Qualitäten verbindlich anzubieten. Diese Mehrqualitäten sind in den jeweiligen Konzepten gesondert im Überblick darzustellen. Dabei ist zu begründen, warum diese Mehrqualität wesentlich über die Anforderungen der Vergabeunterlagen hinausgehen und insoweit fahrgastwirksam sind. BI_155

Die Inhalte der Konzepte werden bei der Wertung berücksichtigt.

Das Betriebskonzept a) wird separat bewertet.“

In die Kategorie b) „Fahrzeugausstattung- und –Verfügbarkeit“ fließen u.a. zu 85% das Fahrzeugkonzept und zu 10% das Umwelt- und Energiekonzept ein.

Die Kategorie c) - Fahrgastbezogene Kommunikation und Vertrieb

wird u.a. wie folgt gewertet:

Marketingkonzept 10%

Fahrgastinformationskonzept 25%

Vertriebskonzept 25%

Lit a) gibt vor, dass das Betriebskonzept gemäß den Vorgaben in_3010 Betrieb zu erstellen ist. Weiter heißt es: „Es beinhaltet neben den Erläuterungen des Betriebsablaufes ein Konzept zur Anschlussgestaltung und –Sicherung (inkl. Wartezeitvorschrift) sowie konzeptionelle Planungen zum Störungsmanagement unter Berücksichtigung von_3012_CTL-Stoerfallkonzept.“

Lit b) verlangt, dass das Fahrzeugkonzept nach dem Dokument_3020 Fahrzeuge verfasst werden muss.

....._3010 Betrieb_2012-11-16_final

In Ziffer 1.9 Abs. 2 des Dokumentes_3010 Betrieb_2012-11-16_final heißt es:

„Anforderungen an eine qualitativ hochwertiges Betriebskonzept sind u.a.:

- kurze Beförderungszeiten,
- kurze Aufenthaltszeiten an den Zugangsstellen durch Wahl geeigneter Fahrzeuge,
- eine optimale Erschließung des Fahrgastpotentials,
- eine geringe Störanfälligkeit,
- Flexibilität im Störfall.“

Die Ziffer 1.9 Abs. 4 verlangt:

„Der Bieter stellt dar, wie unter Berücksichtigung von Wartungs-, Instandhaltungs- und Reinigungsintervallen mit dem vorgesehenen Fahrzeugpark das Betriebsprogramm jederzeit zuverlässig gewährleistet wird. Dazu sind Aussagen zum Betriebsmittelpunkt (Werkstatt/Betriebshof) und zu vorgesehenen Standorten von Reservefahrzeugen zu treffen.“

....._3019 Kapazitätsvorgaben_2012-11-16_final

Die Sollvorgaben an anrechenbaren Sitzplätzen der einzelnen Strecken waren in dem Dokument_3019_Kapazitätvorgaben_2012-11-16_final für die Bieter vorgegeben. Eine Unterschreitung der Vorgaben ist nicht zulässig.

....._3020 Fahrzeuge_2012-11-16_final

Die Ziffer 2.1.2 Abs. 1 des Dokumentes_3020 Fahrzeuge_2012-11-16_final gibt vor:

„Auf der Grundlage der vorgegebenen Musterfahrpläne gemäß_3017_Musterfahrplan und die darauf aufbauenden Umlaufplanungen sowie den vorgegebenen Kapazitäten gemäß_3019_Kapazitätvorgaben hat der Bieter die dafür notwendige Fahrzeugzahl (ohne Reserven) zu kalkulieren.

Für den Fall, dass die Auftraggeber während der Vertragslaufzeit die Kapazität erhöhen möchten, sichert der Bieter bis einschließlich 31.12.2020 die Möglichkeit der Erweiterung der eingesetzten Züge mit vollständig kompatiblen Fahrzeugen bzw. Fahrzeugteilen zu,...

Der Abs. 2 lautet:

„Zusätzlich sind weitere Fahrzeuge in einer Anzahl von mindestens 5% der sich aus den Kapazitäten gemäß_3019_Kapazitätsvorgaben ergebenden real angebotenen Sitzplatzanzahl für das Grundangebot ohne Option 1 (.....) gemäß Absatz (1) als ständig verfügbare Betriebsreserve vorzuhalten;...

Die für die Stationierung der Reservefahrzeuge vorgesehenen Standorte sind gemäß_3010_Betrieb Kap. 1.9 im Betriebskonzept anzugeben.“

Der Absatz 4 verlangt u.a.:

„Der Auftragnehmer hat für die Zwecke der Wartung und Instandhaltung sowie als Reserve bei Havarien / Unfällen im räumlichen Bereich des von ihm nach dem Vertrag bedienten Gebietes weitere Fahrzeuge vorzuhalten. Die Anzahl beläuft sich hierfür auf mindestens 5% der real angebotenen Sitzplatzanzahl gemäß Absatz (1) für das Grundangebot ...“

Weiter heißt es in Ziffer 2.2 Abs. 2:

„Neben der Standardausstattung ist zum gleichen Angebotspreis in der zweiten Klasse die Einrichtung innovativer Sitzlandschaften alternativ anzubieten. Dies bezieht sich auf Einzelfahrzeuge oder lokbespannte Züge mit einer Sitzplatzkapazität über 135 anzurechnenden Sitzplätze....“

Unter der Ziffer 2.2.2 Abs. 3 wird vorgegeben:

„Die Bestuhlung erfolgt durch feste Sitzplätze, Klappsitze sowie ggf. innovative Sitzplatzanordnung (siehe Kap. 2.2.Absatz (2)).

.....

Auf eine Längsanordnung der festen Sitzplätze (Sitzplätze, deren Rückenlehne parallel zur Außenwand angeordnet ist) soll in den Fahrgasträumen nach Möglichkeit verzichtet werden. Im Rahmen eines Angebotes nach Kap. 2.2 Absatz (2) können solche Lösungen jedoch umgesetzt werden.“

Ausweislich Ziffer 2.4 Abs. 5 heißt es:

„Die Kapazitäten der Fahrzeuge sind in den Angeboten nachvollziehbar darzustellen. Dabei ist auch zu dokumentieren und zu begründen, wie die Kapazitäten an Veränderungen der Nachfrage angepasst werden können.“

....._3050 Marketing _2012-11-16_final

Für den Marketingplan ist nach Ziffer 5.2 des Abs. 3 lit b) des Dokumentes_3050 Marketing _2012-11-16_final mindestens zu folgenden Bausteinen Aussagen zu deren Umfang und Intensität bzgl. ihrer Ausgestaltung darzulegen:

- Aufbau und stetige Aktualisierung einer aussagefähigen auf das Vertragsverhältnis bezogene Internetseite
- touristisches Maßnahme- und Informationskonzept.

In Ziffer 5.2 Abs. 4 heißt es u.a.:

„Das jährliche Budget für Marketing muss mindestens 400.000 € pro Jahr betragen.“

....._4070 Qualitätsstandards_2012-11-16_final

In Ziffer 10.1 Abs. 9 des Dokumentes_4070 Qualitätsstandards_2012-11-16_final wird u.a. verlangt:

„Zu den Aufgaben des Servicepersonals gehören insbesondere:

....

- Hilfeleistungen (z.B. bei mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, älteren Fahrgästen, Kindern, Fahrgästen mit Kinderwagen)

.....“

Ziffer 14.1. Abs. 2 verlangt:

„Zur Veröffentlichung der Fahrgastinformationen sind grundsätzlich zu nutzen:

- Eigene Medien
- Die Printmedien, das Internet und sonstige elektronische Medien der Auftraggeber.....“

Bieterinformation BI_124-0459

In der Bieterinformation BI_124-0459 erklärten sich die Antragsgegner bereit, die teilweise geforderte Mindestkapazität der Linie von 315 auf 270 Plätzen herabzusetzen. Im Gegenzug wurde zugelassen, auf der Linie um 16:00 Uhr einen zusätzlichen Verstärkerzug mit einer Sitzplatzanzahl von 135 ab Hbf bis einzusetzen. Damit würde sich für die Fahrgäste auf diesen Linien u.a. ein attraktiver 60-Minuten-Takt ergeben. Die Bieter hatten allerdings mit ihrem Angebot zu erklären, dass alle anfallenden Kosten (inklusive Infrastrukturkosten) für die zusätzliche Betriebsleistung zwischen und während der gesamten Vertragsdauer, solange die geforderte Kapazität auf die beschriebene Weise erreicht wird, durch das EVU zu tragen sei.

Bieterinformation BI_155-0524

Im Rahmen der BI_155-0524 stellte ein Bieter u.a. die Frage, ob das Kriterium „fahrgastwirksam“ als Maßstab für die Bewertung der Mehrqualitäten in den Konzepten definiert ist, also der Nutzen der Fahrgäste infolge der Mehrqualitäten. Diese Frage bejahten die Antragsgegner.

Fristgemäß reichten die Antragstellerin ein Hauptangebot und die Beigeladene zwei Hauptangebote ein.

Angebote

Antragstellerin

Betriebskonzept (Angebot Ordner III S. 30) Kategorie a)

Zugkapazitäten

Die Antragstellerin bietet auf allen Linien eine erheblich höhere Kapazität an Sitzplätzen als gefordert an.

Standorte Reservefahrzeuge

Das Fahrzeug der Betriebsreserve wird weiterhin überwiegend im Bahnhof stationiert. Die weiteren beiden Reservefahrzeuge werden an den für die Instandhaltung vorgesehenen Werkstätten in Hbf und in stationiert.

Durchbindungen

Die Antragstellerin bietet außerdem mit ihrem Angebot drei zusätzliche Wagenthroughbindungen an. Zu einem Standort erklärt sie, dass diese fahrplantechnisch erforderlich sei.

..... Großeinsätze

Zur Betreuung betroffener Reisenden in Großschadensfällen bietet die Antragstellerin zusätzlich ein Konzept an, welches ihr betriebliches Notfallmanagement bei besonderen Notfall- oder Ausnahmesituationen unterstützt. Unter anderem heißt es im Angebot:

„.....“ ist eine Organisation mit freiwilligen Mitarbeitern, die in der Akutphase eines Unfalls am Ereignisort zunächst die Hilfsdienste bei der Betreuung der unverletzten Kunden unterstützen und schließlich deren Weiterreise sicherstellen. Ziel ist es dabei, dass die „.....“-Helfer in einer Stunde nach Alarmierung am Ereignisort eintreffen.“

Vormeldung mobilitätseingeschränkter Reisender

In ihrem Fahrgastinformationskonzept bietet die Antragstellerin im Übrigen für Reisende mit Mobilitätseinschränkungen an, sich kurzfristig vor Fahrantritt telefonisch beim Kundendialog

anzumelden. Weiterhin wird ein erweiterter Service zur Einstiegshilfe an barrierefreien Stationen für mobilitätseingeschränkte Reisende angeboten.

Höhere Sitzplatzkapazitäten auf der Strecke zwischen und Zug

Ausweislich der Anlage 4 BVB Zugliste hat die Antragstellerin für den Zug eine erheblich höhere Anzahl an Sitzplätzen als gefordert vorgesehen.

Fahrzeugausstattung und –Verfügbarkeit Kategorie b)

Fahrzeugkonzept

Steckdosen

Die Antragstellerin bietet weiterhin ausweislich in der Anlage 9 BVB – Fahrzeugscheckliste für ihre dreiteiligen und fünfteiligen Triebwagen jeweils 50% an gleichzeitig betreibbaren Steckdosen an.

Einsehbarkeit der-Bildschirme

Außerdem bestehe bei einer größeren Anzahl von Sitzplätzen als gefordert eine Einsehbarkeit von-Bildschirmen.

Fahrausweisautomaten

Die Antragstellerin verweist im Übrigen in ihrem Angebot bezüglich der Fahrausweisautomaten darauf, dass sie bei den zusätzlich angebotenen Automaten eine Bestandsgarantie bis zum Auslauf bereits bestehender anderer Verträge gebe.

Kulanz nach besonderen Einschränkungen der Beförderungsleistungen

Die Antragstellerin bietet zusätzlich eine finanzielle Kulanzentschädigung an, die deutlich über die Kundengarantie hinausgeht.

Beigeladene

Betriebskonzept

Die Beigeladene hat entsprechend Bieterinformation 124 einen zusätzlichen Verstärkerzug auf der Linie zwischen und Hbf angeboten.

Sie erklärt diesbezüglich im Betriebskonzept, dass nach derzeitigem Planungsstand aufgrund eines Fahrstraßenausschlusses in Hbf keine Möglichkeit zur Ankunft in der Taktminute der-Züge bestünde. Sie werde jedoch in Abstimmung mit der darauf hinwirken, dass auch hier eine Vertaktung mit dem erreicht werde.

Andernfalls müsste dies auf die Strecke zwischen Hbf und beschränkt werden. Im Übrigen trage sie alle anfallenden Kosten für den Verstärkerzug.

Standorte der Reservefahrzeuge

Weiterhin erklärt sie, dass sie das Fahrzeug der Instandhaltungsreserve an dem Standort bzw. stationieren wird. Dagegen befindet sich das der Betriebsreserve in Hbf.

Fahrzeugkonzept

Steckdosen

Die Beigeladene hat in ihrem Angebot für die dreiteiligen Triebfahrzeuge 50% und für die fünfteiligen Triebfahrzeuge 70% an gleichzeitig betriebsfähigen Steckdosen angeboten.

Flexible Innenraumgestaltung (zweimal jährlich Ein- und Ausbau der Plätze)

Weiterhin geht aus ihrem Fahrzeugkonzept hervor, dass durch einen schnellen Ausbau der Sitze im Niederflurbereich des Mehrzweckraumes den Fahrgastbedürfnissen Rechnung getragen werde. Auf diese Weise würde die Fahrzeugausstattung an die saisonale Nachfrage angepasst.

Die Antragsgegner stellten hierzu im Rahmen der Aufklärung die Frage, welche konkreten Zusagen diese Ausführungen beinhalten würden. Diesbezüglich erklärte die Beigeladene in ihrem Antwortschreiben vom 16.01.2013:

„Bei einem Ausbau der Sitze in den jeweiligen Niederflurbereichen verringert sich der Anteil der stufenfrei erreichbaren Sitzplätze gemäß_3020_Fahrzeuge, Kap. 2.2.2. Ebenfalls wird dabei bei allen Varianten die Anzahl der anrechenbaren Sitzplätze je Fahrzeugeinheit unterschritten. Wir würden daher Änderungen an der Bestuhlung nur in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträgern vornehmen.“

Außerdem hatte die Beigeladene innovative Sitzlandschaften auch für Züge mit weniger als 136 Sitzplätzen angeboten.

Vergabevermerk

Nach Feststellung der Vollständigkeit aller Angebote führten die Antragsgegner die Prüfung im Rahmen der fachlichen Richtigkeit durch. Entsprechend § 15 VOL/A forderten sie die Bieter in dem erforderlichen Umfang über Aufklärung zum Angebotsinhalt bzw. um Nachreichung fehlender Erklärungen sowie Nachweise gemäß § 16 VOL/A auf.

Im Ergebnis der Beantwortung einer Anfrage der Auftraggeber vom 22.01.2013, wurde das Hauptangebot 1 der Beigeladenen von der weiteren Wertung ausgeschlossen. Die weitere Wertung erfolgte auf der Grundlage des Hauptangebotes 2.

Die Antragsgegner haben nach der rechnerischen Prüfung der Angebotspreise festgestellt, dass das Angebot der Antragstellerin preislich Platz eins belegt.

Die Antragsgegner hatten unter Ziffer 31 in der Tabelle eins auf der Seite 7 im Teil D, ihres Vergabevermerkes die Angebotspreise der Bieter der Gesamtleistung ohne Option 1 und in der Tabelle zwei die Angebotspreise ausschließlich für Option 1 gegenübergestellt. Der Angebotspreis der Beigeladenen für den Antragsgegner zu 2) fehlt in der Tabelle eins. Hingegen haben sie in der Tabelle 4 unter Ziffer 2.2 auf der Seite 3 der Anlage D2 sämtliche Leistungspreise aus dem Angebot der Beigeladenen erfasst.

Die vorzulegenden Konzepte wurden in der zweiten Wertungsstufe von den Antragsgegnern bewertet. Dabei kam es u.a. zu folgenden Auswertungsergebnissen:

Kategorie a)

Betriebskonzept

Der wesentliche Unterschied zwischen beiden Betriebskonzepten beruhe darauf, dass die Beigeladene in ihrem Angebot ohne Mehraufwand für die Auftraggeber zusätzliche Zugleistungen auf dem Streckenabschnitt – Hbf anbiete. Diese würde sich von allen angebotenen Mehrqualitäten deutlich abheben und werde auch nicht durch andere Mehrqualitäten im Angebot der Antragstellerin aufgewogen.

Nachstehende von der Antragstellerin angebotene Leistungen wurden ausweislich des Vergabevermerks der Antragsgegner nicht als Mehrqualität gewertet. Dies wurde wie folgt begründet:

- Die Überschreitung der Mindestkapazitäten an Sitzplätzen liege im Wesentlichen in nachfrageschwachen Zeiten vor, so dass kein zusätzlicher Nutzen für die Fahrgäste entstünde.
- Eine angebotene Durchbindung sei umlauftechnisch zwingend. Zwei weitere Durchbindungen wären umlauftechnisch nur mit erhöhtem Aufwand zu vermeiden, so dass diese Durchbindungen eine zwingende aus den Vorgaben ableitbare Notwendigkeit darstelle. Im Übrigen seien die von der Antragstellerin angebotenen Durchbindungen nur mit längeren Standzeiten verbunden.

- Die Mitnahme nur bei barrierefreien Zugängen von mobilitätseingeschränkten Reisenden stelle insoweit keine Mehrqualität dar, weil die gestalteten Zugänge ohnehin einen ungehinderten Zugang für diese Reisegruppe ermöglichen.

Bei der Gesamtgegenüberstellung aller Mehrqualitäten zum Betriebskonzept hatten die Antragsgegner bei der Antragstellerin die von ihr anerkannten Mehrqualitäten „höhere Anzahl an Sitzplätzen in den Reservezügen“ und „größere Anzahl an Reservezügen zusammengefasst“.

Kategorie b)

Fahrzeugausstattung und -Verfügbarkeit

Fahrzeugkonzept

Ausweislich des Vergabevermerkes bieten beide Bieter die gleichen Triebwagentypen vom selben Hersteller an. Aus den Zusammenstellungen der Angebote gehe hervor, dass die anerkannten Mehrqualitäten in beiden Angeboten fast identisch seien.

Die beiden Konzepte unterscheiden sich bezüglich der anerkannten Mehrqualitäten nach den Einzelbewertungen je Bieter des Vergabevermerkes dahingehend, dass die Antragstellerin zusätzlich u.a. eine höhere Einsehbarkeit der-Bildschirme anbiete.

Die Beigeladene biete hingegen in ihrem Fahrzeugkonzept zusätzlich eine flexible Innenraumgestaltung und ein entspanntes Reisen in der Sitzclubbecke an.

Weiterhin wurden nicht die von der Antragstellerin in höherer Anzahl als gefordert angebotenen Sitzplätze in den Reservefahrzeugen als Mehrqualität anerkannt, weil diese bereits im Betriebskonzept mit bewertet worden seien.

Die Antragsgegner hatten in ihrer Zusammenfassung aller Mehrqualitäten zum Fahrzeugkonzept der Antragstellerin die gleichzeitig betreibbaren Steckdosen sowie die Einsehbarkeit der-Bildschirme nicht mehr aufgeführt. Im Ergebnis wurde diesbezüglich das Angebot der Beigeladenen besser bewertet als das der Antragstellerin.

Im Rahmen des Nachprüfungsverfahrens werteten die Antragsgegner nochmals die Fahrzeugkonzepte. Dies führte zu keiner Änderung in der Punktbewertung. Allerdings erklärten sie, dass sie im Angebot der Beigeladenen bezüglich des Aspektes „entspanntes Reisen in der Sitzclubbecke“ in Dreiteilern als Nebenangebot werten und damit diesen Teil nach § 16 Abs. 3 lit g) VOL/A ausschließen. Es bestünden auch keine Zweifel, dass insoweit für diese Fahrzeuge die durchgehende Regelbestuhlung angeboten worden sei. Schließlich hätte die Beigeladene die Variante nach Wahl der Auftraggeber angeboten.

In der Gesamtbewertung zum Fahrzeugkonzept der Beigeladenen subsumieren die Antragsgegner nunmehr als wesentliche Unterschiede die Aspekte „flexible Innerraumgestaltung“ und „signifikante höhere Verfügbarkeit gleichzeitig betreibbarer Steckdosen“. Die Bewertung des Fahrzeugkonzeptes der Antragstellerin wurde im Ergebnis nicht geändert.

Umwelt- und Energiekonzept

Beide Bieter erhielten keine Punkte für ihre Umwelt- und Energiekonzepte.

Als Entscheidungsbegründung wurde zum Konzept der Antragstellerin erklärt, dass ihr Konzept nur in einigen kleinen Aspekten über die Mindestanforderungen hinausginge. Dadurch werde keine wesentliche Verbesserung des Gesamtkonzeptes erreicht. Das Konzept würde nicht wesentlich die Mindestanforderungen übersteigen.

Nachstehende von der Antragstellerin angebotene Leistungen wurden im Vergabevermerk nicht als Mehrqualität gewertet. Dies wurde wie folgt begründet:

- Das bestehende zertifizierte Umweltsystem werde aktiv zum Umweltschutz beigetragen, es bestehe jedoch kein direkter fahrgastwirksamer Nutzen.
- Durch den Einsatz eines Energiemanagers erhalte der umweltfreundliche Energieverbrauch einen hohen Stellenwert, der sich allerdings nicht fahrgastwirksam auswirke.

Konzept für Fahrgastbezogene Kommunikation und Vertrieb (Kategorie c)

Marketingkonzept

Keines der angebotenen Marketingkonzepte erhielt von den Auftraggebern einen Leistungspunkt, da die Voraussetzungen hierfür nicht erfüllt wären.

Die Antragsgegner werteten einen über die Vorgaben hinausgehenden Internetauftritt sowie eine Einbindung in die Kundenzeitschrift der Antragstellerin nicht als Mehrqualität des Marketingkonzeptes. Sie begründeten ihre Entscheidung dahingehend, dass die beiden Inhalte eine Erfüllung der Mindestqualitäten gem. Kap. 5.2 Abs. 3 lit b)_3050_Marketing darstellen würden.

Fahrgastinformationskonzept

Das Fahrgastinformationskonzept der Antragstellerin wurde höher bewertet als das der Beigeladenen. Ungeachtet dessen erkannten die Antragsgegner nachstehende Aspekte in diesem Konzept der Antragstellerin nicht als Mehrqualitäten an:

- Die angebotenen zusätzlichen Kundenkontaktstellen würden aufgrund eines anderen Verkehrsvertrages bestehen und könnten deshalb nur bis zum Dezember 2025 verbindlich angeboten werden.
- Die angebotene freiwillige Kulanzleistung trete nach den Erfahrungen der Antragsgegner sehr selten ein und stelle insoweit keinen Mehrwert für den Fahrgast dar.

Vertriebskonzept

Die Antragstellerin erhielt insgesamt für ihr Vertriebskonzept mehr Punkte als die Beigeladene.

Nachstehende Aspekte wurden jedoch im Angebot der Antragstellerin nicht als Mehrqualität anerkannt:

- Für die meisten der über die Mindestanforderungen hinausgehenden angebotenen Fahrausweisautomaten biete die Antragstellerin aufgrund bereits bestehender Verkehrsverträge eine Bestandsgarantie lediglich bis 2025 und nur teilweise bis 2030 an. Diese Garantie basiere auf der Grundlage der bereits laufenden Verkehrsverträge.
- Auch für die zum Teil an Standorten in anderen Netzen angebotenen zusätzlichen Fahrausweisentwerter gebe die Antragstellerin analog wie bei den Fahrausweisautomaten lediglich eine Bestandsgarantie bis zum Ablauf der jeweiligen Verkehrsverträgen.
- Die Mehrqualität der zusätzlichen personalbedienten Verkaufsstellen werde nur insoweit anerkannt, als dass diese nicht aufgrund einer Bindung anderer Verkehrsverträge, die nicht vor dem Ende der zu erbringenden Vertragslaufzeit auslaufen, angeboten würden.

Informationsschreiben

Die Antragsgegner informierten mit Schreiben vom 08.03.2013 entsprechend § 101 a GWB die Antragstellerin, den Zuschlag auf das Angebot der Beigeladenen frühestens am 19.03.2013 zu erteilen.

Zwar weise das Angebot der Antragstellerin bei Anwendung der Nr. 1 des Dokumentes_1021_ Angebotswertung beschriebenen Rechenwegs den niedrigsten Preis aus. Bei Fortführung der Angebotswertung nach Nr. 2 desselben Dokumentes sei ein höherer fiktiver Preis ermittelt worden, als bei dem Zuschlagsangebot.

Das Angebot der Beigeladenen habe mit ihrem Betriebskonzept zusätzliche Zugleistungen zur Hauptverkehrszeit auf dem Abschnitt-..... Hbf ohne zusätzliche Vergütung durch den Aufgabenträger angeboten.

Weiterhin biete die Beigeladene mit ihrem Fahrzeugkonzept unentgeltlich mindestens zweimal jährlich den Aus- und Einbau einer größeren Anzahl von Sitzen an. Hierdurch könne der Aufgabenträger auf den saisonal schwankenden Bedarf an Fahrradabstellplätzen reagieren. Gleichzeitig würde die Beigeladene die innovative Sitzlandschaft auch in Fahrzeugen mit 135 Sitzplätzen anordnen.

Schließlich bestünde in den Zügen eine höhere Verfügbarkeit von gleichzeitig betreibbaren Steckdosen.

Rügeschreiben

Dagegen wendet sich die Antragstellerin mit Schriftsatz vom selben Tag, welcher bei den Antragsgegnern am 12.03.2013 einging.

Betriebskonzept

Sie trägt im Wesentlichen vor, dass ihr Betriebskonzept erhebliche Mehrleistungen beinhalte. So biete sie mit diesem Konzept eine höhere Sitzplatzkapazität als gefordert an.

Weiterhin könnten aufgrund der Bieterinformation BI_124-0459 zusätzliche Zugleistungen nur als Mehrqualität bewertet werden, sofern diese die aus dem Dokument_3019_Mindestkapazitäten_Mo-Fr geforderten Mindestanforderungen überbieten würden.

Auch sei möglicherweise bei der Wertung ihres Angebotes eine zusätzlich angebotene Mehrqualität bezüglich ihrer angebotenen Fahrzeugreserven nicht gebührend berücksichtigt worden. Schließlich erhöhe sich damit die nach dem Dokument_1021_Angewertung der bewertungsrelevante Aspekt der fahrplanmäßigen Stabilität.

Fahrzeugkonzept

Weiterhin ginge sie davon aus, dass in beiden Angeboten Fahrzeuge der gleichen Baureihe angeboten worden seien. Größere Unterschiede zwischen den Fahrzeugen in Bezug auf ein Maximum an Komfort und Wohlbefinden sowie beim Ein- und Ausstieg für die Fahrgäste könne es bei nahezu gleichen Fahrzeugen nicht geben. In beiden Konzepten dürfte die Standardausführung der Fahrzeuge lediglich geringfügig modifiziert worden seien, so dass

es für eine bessere Bewertung eines der Fahrzeuge in einem der Angebote kein Raum bliebe.

Auch wenn die Beigeladene eine höhere Anzahl von gleichzeitig betreibbaren Steckdosen anbiete, werde dies durch andere von der Antragstellerin vorgesehene gestalterische Maßnahmen kompensiert.

Weiterhin verletze die Beigeladene die Vorgaben in den Vergabeunterlagen hinsichtlich der geforderten Mindestanzahl von 135 Sitzplätzen. Ein unentgeltlicher Ein- und Ausbau von Sitzplätzen, um auf einen schwankenden Bedarf von Fahrradplätzen Rechnung tragen zu können, stehe nicht mit den Mindestanforderungen im Einklang und führe zum Ausschluss des Angebotes der Beigeladenen.

Im Übrigen erfülle das Anbieten einer innovativen Sitzlandschaft bei Einzelfahrzeugen oder lokbespannten Zügen mit einer Sitzplatzkapazität unter 136 Sitzplätzen nicht die Vorgaben in Ziffer 2.2 Abs. 2 des Dokumentes_3020_Fahrzeuge. Der diesbezügliche eindeutige Wortlaut ließe das nicht zu, so dass das Angebot auch in dieser Hinsicht ausgeschlossen werden müsse.

Fahrgastbezogene Kommunikation und Vertrieb

Der von der Antragstellerin angebotene hohe Umfang an Mehrqualitäten in der Kategorie c) überschreite nicht nur wesentlich die Mindestanforderungen, sondern auch den Durchschnitt in Qualität und Leistung.

Im Ergebnis hätte das Angebot der Antragstellerin nicht nur preislich als das günstigste, sondern auch als qualitativ bestes bewertet und für den Zuschlag vorgesehen werden müssen.

Rügeantwortschreiben

Die Antragsgegner halfen mit Schreiben vom 14.03.2013 der Rüge nicht ab. Sie sind der Meinung, dass die Angebotsbewertung unter Beachtung des Vergaberechts sowie nach den bekanntgegebenen Wertungskriterien durchgeführt worden sei. Bei der Bewertung der qualitativen Eigenschaften der Angebote hätten sie innerhalb des ihnen zustehenden Beurteilungsspielraumes gehandelt.

Zusätzlich der bekanntgegebenen Wertungskriterien seien auch die Vorgaben der Nr. 2 in der Bieterinformation 155 vom 15.10.2012 beachtet worden. Danach sei das Kriterium

„fahrgastwirksam“ als Maßstab für die Bewertung der Mehrqualitäten in den Konzepten definiert, also der Nutzen der Fahrgäste infolge der Mehrqualitäten.

Betriebskonzept

Die angebotenen höheren Sitzplatzkapazitäten in allen vorliegenden Angeboten hätten nicht als fahrgastwirksame Überschreitung der Mindestanforderungen anerkannt werden können, weil sie im Wesentlichen in den nachfrageschwachen Zeiten angeboten worden seien.

Mit der Bieterinformation BI_124-0459 sei die Möglichkeit eröffnet worden, zusätzliche Zugleistungen auf dem Abschnitt Hbf – anzubieten. Dies diene der Einhaltung der nach dem Dokument_3019 geforderten Mindestkapazitäten an Sitzplätzen. Die Beigeladene habe von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht und darüber hinaus unentgeltlich während der Hauptverkehrszeit die zusätzliche Zugleistung bis Hbf angeboten. Deshalb beschränke sich die in der Wertung berücksichtigte Mehrqualität auf den Abschnitt - Hbf.

Trotz Wertung sämtlicher Mehrqualitäten in den eingereichten Betriebskonzepten überschreite das der Beigeladenen zusätzlich in Qualität und Leistung den Durchschnitt.

Fahrzeugkonzept

Gleiches gelte für das Fahrzeugkonzept der Beigeladenen.

Um beispielsweise auf saisonal schwankenden Bedarf an Plätzen für die Fahrradmitnahme reagieren zu können, habe die Beigeladene angeboten, zweimal jährlich unentgeltlich eine größere Anzahl an Sitzplätzen ein- und auszubauen. Diese Zusatzleistung der Beigeladenen sei freibleibend und verstoße nicht gegen die Mindestanforderungen der Sitzplatzkapazitäten. Vielmehr stelle die saisonale Möglichkeit der unentgeltlichen Erweiterung der Fahrradplätze einen fahrgastrelevanten Zusatznutzen dar. Auch seien die Antragsgegner nicht die gesamte Vertragslaufzeit an der Festlegung einer bestimmten Kapazität der Regelbestuhlung gebunden. Die spätere Anordnung eines saisonalen Ein- und Ausbaus der Sitzplätze könne nicht als vergaberechtsrelevante Vertragsänderung angesehen werden, denn diese Anordnungsmöglichkeit sei von vornherein Teil des in den Vergabeunterlagen beiliegenden Verkehrsvertrages.

Auch biete die Beigeladene in ihrem Angebot alternativ die Einrichtung einer innovativen Sitzlandschaft auch bei Fahrzeugen mit weniger als 136 Plätzen an. Ungeachtet dessen habe sich die Beigeladene jedoch bei diesen Zügen verpflichtet, die Mindestanforderungen an die Regelbestuhlung zu erfüllen. Deshalb sei ein Angebotsausschluss der Beigeladenen

weder möglich noch geboten. Schließlich sei diese Wahlmöglichkeit als Mehrqualität gewertet worden.

Als Grundlage der Wertung über die gleichzeitige Nutzbarkeit der Steckdosen seien die Bieterangaben herangezogen worden. Zweifel an der Richtigkeit der Angaben seien nicht erkennbar gewesen. Im Übrigen bestünden für die Antragsgegner rechtliche Möglichkeiten, auch nach Vertragsschluss auf die angebotene Leistung zu bestehen.

Auch seien die gestalterischen Maßnahmen in der Mitte der Vertragslaufzeit bei der Wertung des Angebotes der Antragstellerin gewertet worden.

Fahrgastbezogene Kommunikation und Vertrieb

Weiterhin seien die von der Antragstellerin angebotenen Mehrqualitäten der Wertungskategorie c) bei der Angebotswertung berücksichtigt worden. Im Ergebnis dessen sei das Konzept entsprechend bewertet worden.

Nachprüfungsantrag

Die Antragstellerin reichte am 18.03.2013 einen Nachprüfungsantrag bei der zuständigen Vergabekammer beim Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt ein.

Dieser wurde den Antragsgegner am selben Tag mit der Bitte um Vorlage aller Vergabeunterlagen und Stellungnahme übermittelt.

Die Antragstellerin hat in ihrem Nachprüfungsantrag ihr bisheriges Vorbringen im Rügeschreiben an die Antragsgegner ergänzt und vertieft. Sie vertritt die Meinung, dass bei der Angebotswertung insbesondere gegen die Bestimmungen des § 16 Abs. 3 lit g), Abs. 7 und 8 VOL/A und gegen die vergaberechtlichen Grundsätze des Wettbewerbs (§ 97 Abs. 1 GWB) und der Wirtschaftlichkeit (§ 97 Abs. 5 GWB) verstoßen worden sei.

Fahrgastwirksamkeit nicht für alle Konzepte gefordert

Die Antragsgegner hätten das zusätzliche Merkmal der Fahrgastwirksamkeit fehlerhaft als Kriterium für die Bewertung der Angebote in sämtliche Kategorien herangezogen.

Sie hätten gerade nicht in dem Dokument_1031_Konzepte_2012-11-16_final i.V.m. BI_134-0490 und BI_155-0524 festgelegt, dass das zusätzliche Kriterium der Fahrgastwirksamkeit in sämtliche Bewertungskategorien a) bis c) maßgeblich sein solle. Dies wäre auch sinnwidrig, da nicht bei allen Konzepten, wie z.B. „Umwelt- und Energiekonzept“ oder „Maßnahmen zur Sicherung der Fahrgeldeinnahmen“ die Fahrgastwirksamkeit eine Rolle spielen könne.

Gefordert wäre nach dem Dokument_1031_Konzepte_2012-11-16_final lediglich eine Darlegung, inwieweit die von den Bietern angebotene Mehrqualität fahrgastwirksam sei. Dies stelle eine bloße Obliegenheit der Bieter dar, in ihren Konzepten hinreichend deutlich zu machen, in welchen Punkten die angebotenen Mehrqualitäten wesentlich über die Anforderungen hinausgingen und/oder gleichzeitig fahrgastrelevant seien. Dies bedeute jedoch nicht, dass ein zusätzliches Bewertungskriterium – die Fahrgastrelevanz – eingeführt worden wäre.

Schließlich gehe aus der Spalte „Beschreibung“ in der Tabelle im Abschnitt 2 des Dokumentes_1021_Angebotswertung_2012_11-16-final hervor, dass der Fahrgastnutzen nur für die Bewertung in der Kategorie b) maßgeblich sei.

Auch sei in der BI_155-0524 mit der Aussage „in den Konzepten“ nicht vorgegeben, dass die Fahrgastwirksamkeit für alle Konzepte zutreffe.

Auf jeden Fall enthielten die Vergabeunterlagen für die Bewertung des Betriebskonzeptes keine Forderungen über den Fahrgastkomfort.

Im Übrigen hätten die Antragsgegner selbst im Rahmen ihrer Wertung das Kriterium der Fahrgastwirksamkeit nicht bei allen Kriterien herangezogen (z.B. bei der Bewertung der Energieeffizienz). Dies zeige, dass die Antragsgegner ursprünglich die Fahrgastwirksamkeit nicht bei allen Konzepten für maßgeblich hielt. Sie hätten in ihrem Vorbringen zum Nachprüfungsverfahren außerdem der Sache nach eingeräumt, dass Maßnahmen zur Fahrausweiskontrolle nicht fahrgastwirksam seien. Auch in den korrigierten Vergabeunterlagen sei die entsprechende Bieterinformation (155) auf die sich die Antragsgegner zur Untermauerung ihrer Argumentation bezögen, anders als andere Mitteilungen, nicht eingearbeitet.

Betriebskonzept (Kategorie a)

Bewertung zusätzlicher Zugkapazitäten

Sofern man jedoch den Zugewinn an Fahrgastkomfort trotz anderslautender Vorgaben in den Vergabeunterlagen dem Betriebskonzept zuordne, hätte dieses Wertungskriterium im Angebot der Antragstellerin höher bewertet werden müssen. Schließlich stehe dem Fahrgast in Zügen mit zusätzlichen Sitzplatzkapazitäten zu nachfrageschwachen Zeiten insgesamt mehr Raum wie z.B. Sitzplätze in Fahrtrichtung sowie zusätzliche Ablageflächen zur Verfügung. Im Übrigen sei die diesbezügliche Wertung der Antragsgegner pauschal und unsubstantiiert. Eine Auseinandersetzung, zu welchen Zeiten sie im Einzelnen zusätzliche Sitzplätze angeboten hätte und wie hoch die zu erwartende Fahrgastnachfrage zu diesen

Zeiten sei, fehle im Vergabevermerk gänzlich. Dies genüge einer beurteilungsfehlerfreien Angebotswertung nicht.

Schließlich ginge aus dem Vergabevermerk hervor, dass die geforderten Mindestkapazitäten „im Wesentlichen“ überschritten werden würden. Daraus schließe die Antragstellerin, dass auch Mehrkapazitäten in nachfragestarken Zeiten vorlägen. Es sei auch fehlerhaft, nur bestimmte Arten von Zusatznutzen bei der Bewertung zu berücksichtigen. Die Qualität, die dieser Nutzen habe, sei erst für die Frage wesentlich, mit wie vielen Punkten ein Konzept bewertet werden würde.

Weiterhin habe die Antragstellerin auf der Strecke zwischen und Hbf eine höhere Sitzplatzanzahl als gefordert für die Züge und angeboten. Diese deutliche Überschreitung der Mindestanforderungen hätte ebenso positiv honoriert werden müssen wie der Einsatz des Verstärkerzuges im Angebot der Beigeladenen auf derselben Strecke.

Berücksichtigung der zusätzlichen Fahrt im Angebot der Beigeladenen

Bei korrekter Anwendung der Zuschlagskriterien hätte die von der Beigeladenen angebotene zusätzliche Fahrt auf der Linie nicht dazu führen dürfen, dass ihr Betriebskonzept bereits mit zwei Punkten bewertet werde. Schließlich hätten die Antragsgegner mit der Bieterinformation BI_124-0459 eine Änderung der Mindestkapazität der Linie zugelassen.

Sofern die Beigeladene von dieser Variante Gebrauch gemacht haben sollte, erfülle sie dadurch lediglich die Mindestanforderungen. Diese beschränkten sich ausweislich der BI_124-0459 nicht nur auf die Strecke zwischen und Vielmehr sei die vorgesehene Linienführung bis oder Hbf bestätigt worden. Lediglich in einem Zusatz hätten die Antragsgegner klargestellt, dass ihnen durch diese zusätzliche Betriebsleistung keine Kosten entstehen dürften.

Auch sei dieser Verstärkerzug entbehrlich, da bereits ohnehin kurz vor dem Zug der Linie ein weiterer Zug zwischen und Hbf verkehren würde. Dieser sei zwar nicht Bestandteil der zu vergebenden Zugleistungen, erhöhe aber dessen ungeachtet ohnehin die Sitzplatzkapazitäten auf diesem Streckenabschnitt.

Weiterhin würde die zusätzliche Fahrt zwischen und Hbf ein zusätzliches Angebot von 135 Plätzen bieten. Diese 135 Plätze seien jedoch in keiner Weise fahrgastwirksam, da prognostiziert worden sei, dass auf dieser Strecke ein Bedarf von 185 Plätzen bestünde. Mit dem Einsatz des Zug mit 270 Plätzen liege der prognostizierte Bedarf bereits mit 85 Plätzen über den Mindestvorgaben. Darüber hinaus sei

die zusätzliche Fahrt zwischen und aus umlauftechnischen Gründen zwingend. Die zusätzliche Fahrt stelle auch keinen Stundentakt der Linie dar.

Im Übrigen entspreche diese zusätzliche Fahrt zwischen und Hbf einen Anteil von rund 0,12% des gesamten Auftragsvolumens. Dies überbiete weder wesentlich die Mindestanforderungen, noch überschreite das Konzept dadurch zusätzlich in Qualität und Leistung den Durchschnitt aller angebotenen Konzepte, noch wiege diese zusätzliche Fahrt die von der Antragstellerin im erheblichen Umfang angebotenen zusätzlichen Sitzplätze auf. Daher dürfe dieser Umstand bei der Wertung nicht entscheidend ins Gewicht fallen.

Realisierbarkeit der zusätzlichen Fahrt zweifelhaft

Schließlich weiche diese zusätzliche Fahrt zwischen und Hbf von dem vorgegebenen Musterfahrplan der Vergabeunterlagen ab. Inwieweit diese zusätzliche Fahrt mit den fahrplanmäßigen Vorgaben der vereinbar seien, könnten die Antragsgegner bislang noch nicht überprüft haben. Auch basiere die den Vergabeunterlagen beiliegende Testierung der lediglich auf den vorgegebenen Musterfahrplan. Eine Abweichung davon bedürfe einer gesonderten Genehmigung.

Es sei auch fraglich, inwieweit für die zusätzliche Fahrt überhaupt das erforderliche Testat der bereits vorliege. Aus den Ausführungen der Antragsgegner sei bislang nur zu entnehmen, dass es sich bei dem von der Beigeladenen vorgelegten Testat der um das in den Vergabeunterlagen beiliegende Dokument MS.....-II_3017_Testatschreiben..... handle. Die Antragsgegner hätten bislang nicht aufgezeigt, dass absehbare Trassenkonflikte geprüft und von der als machbar testiert worden seien.

Weiterhin dürfte es durch den Verstärkerzug zu einem Trassenkonflikt nicht nur im Bereich, sondern auch auf der Strecke - mit dem zweistündigen aus zur geraden Stunde kommen. Der erreiche zur Minute 22, was bereits aus dem Abschnitt 1.4 Abs. 2 des Dokumentes_3010_Betrieb_2012-11-16 final ersichtlich sei.

Den Antragsgegnern sei es verwehrt, auf ein Angebot den Zuschlag zu erteilen, welches eine Leistung verspreche, die mit größter Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten werden könne. Dies würde gegen tragende Grundsätze des Vergaberechts wie den Wirtschaftlichkeitsgrundsatz verstoßen.

Berücksichtigung der Unentgeltlichkeit der zusätzlichen Fahrt

Im Übrigen wäre es ohnehin nicht möglich gewesen, für die zusätzliche Zugleistung Entgelt zu verlangen. Die Struktur der Preise sei mit den Festlegungen der Dokumente_1021_Angebotswertung und_2001_Kalkulationsschema festgelegt. Soweit Mehrqualitäten angeboten werden würden, könne dafür kein zusätzliches Entgelt verlangt werden. Die zusätzliche Fahrt stelle daher kein positives Merkmal dar.

Berücksichtigung des Angebots der Antragstellerin bei Zug

Des Weiteren habe die Antragstellerin auf der gesamten Linie ein Fahrzeug angeboten, das weit mehr Sitzplätze als die ursprünglich geforderten 270 aufweisen würde. Bei dem von der Beigeladenen angebotenen Verstärkerzug müssten sich die Fahrgäste jedoch frühzeitig entscheiden, ob sie vom-Tunnel (..... Hbf tief) oder der Bahnhofshalle abfahren wollten. Auch würde der Verstärkerzug 10 Minuten früher abfahren. Sofern ein Fahrgast feststellen würde, dass der später abfahrende Zug überbelegt sei, könne er nicht mehr kurzfristig auf den anderen ausweichen, da dieser bereits abgefahren sei. Auch weise die Linie weniger Haltestellen als die Linie auf. Dadurch würden zwischen und mehrere Zwischenhalte nur mit 270 Sitzplätzen bedient. Außerdem stünden nach dem Angebot der Beigeladenen zwischen und nur 270 Sitzplätze zur Verfügung. Die Antragstellerin biete auf der gesamten Linie eine konstant hohe Sitzplatzanzahl an.

Fehlerhafte Nichtberücksichtigung der zusätzlichen Sitzplätze im Reservefahrzeug

Im Übrigen habe die Antragstellerin im höheren Maß als gefordert Mindestreservekapazitäten in Form einer attraktiven Aufteilung der Reservefahrzeuge angeboten. Ausweislich der Tabelle auf Seite 2 des Dokumentes_1021_Angebotswertung und_2001_Kalkulationsschema sei dies zwar für die Bewertung des Betriebskonzeptes maßgeblich. Allerdings sichere die Antragstellerin mit ihrem zusätzlichen Reservefahrzeug auch die Stabilität und Verfügbarkeit der angebotenen Fahrzeugkapazitäten. Die daraus resultierende Mehrqualität hätte sich zusätzlich auch bei der Wertung des Fahrzeugkonzeptes niederschlagen müssen. Durch die Bereitstellung eines zusätzlichen Fahrzeugs werde gerade die Stabilität des technischen Systems Fahrzeug gesichert. Es könne keinen Unterschied machen, ob sich dies auf ein einzelnes Fahrzeug beziehe oder deren Gesamtheit.

Auch hätten die Antragsgegner die über den Anforderungen liegende höhere angebotene Sitzplatzkapazitäten in den Reservefahrzeugen der Antragstellerin im Vergleich mit dem Angebot der Beigeladenen unberücksichtigt gelassen. Im Übrigen schätze die Antragstellerin

nach erfolgter Akteneinsicht ein, dass möglicherweise die Beigeladene insgesamt 495 Sitzplätze in ihren Reservefahrzeugen angeboten habe. Dies bedeute, dass die Antragstellerin um 20% mehr Sitzplätze vorgesehen habe. Anders als die Antragsgegner in ihrer Auswertung dokumentiert hätten, sei dieser Abstand nicht als geringfügig einzuschätzen.

Standorte der Reservefahrzeuge

Ebenso seien die drei Standorte der Reservefahrzeuge äußerst vorteilhaft. Von einem Standort könnten Störfälle aller Fahrten der Kernlinie auf dem kompletten Laufweg ersetzt werden, ohne dass Folgeverspätungen auf andere Linien übertragen würden. Von einem weiteren Standort aus sei der Mittelpunkt des Netzes innerhalb von maximal 20 Minuten mit dem Reservefahrzeug erreichbar.

Weiterhin hätten die Antragsgegner in den Vergabeunterlagen gefordert, dass der Zuschlagsempfänger in der Lage sein müsse, bei Sperrungen des-Tunnels in eine Umfahrung über die sogenanntestrecke anzubieten. Eben diese Forderung erfülle die Antragstellerin mit einem ihrer Standorte.

Die personalmäßige Dauerbesetzung des einen Standortes erlaube bei Bedarf zusätzlich den äußerst kurzfristigen Rückgriff auf das Reservefahrzeug. In den Fällen, in denen der-Tunnel nicht gesperrt sei, könne das Fahrzeug in dem durch den Tunnel verkehrenden Zug mitgegeben werden. Diesen Aspekt hätten die Antragsgegner offenbar vollkommen ausgeblendet.

Fehlerhafte Nichtberücksichtigung der Durchbindung einzelner Zugläufe

Weiterhin hätten die Antragsgegner die von der Antragstellerin bei mehreren Zugläufen angebotenen Durchbindungen, die von ihnen nicht gefordert wären, nicht positiv bewertet. Dabei handele es sich um Verknüpfungen einzelner Fahrten mit demselben Fahrzeug zu einer einheitlichen Fahrt. Auch seien die zusätzlich von der Antragstellerin angebotenen Durchbindungen umlauftechnisch nicht zwingend gewesen, da es keine Vorgaben zum Fahrzeugumlauf gegeben hätte. Diese Pläne seien vielmehr von den Bietern auf der Grundlage der Musterfahrpläne und Kapazitätsvorgaben zu erstellen gewesen. Die von der Antragstellerin konzipierten Umlaufpläne erhöhten damit das Fahrtangebot der Fahrgäste. Auch Durchbindungen, die mit längeren Standzeiten verbunden seien, dürften nicht unberücksichtigt bleiben. Schließlich bestünde trotzdem für die Fahrgäste der Vorteil darin, die gesamte Strecke, ohne umzusteigen, zu befahren. Im Übrigen sei eine Wartezeit von maximal 19 Minuten nicht als übermäßig lang zu qualifizieren.

Fehlerhafte Nichtberücksichtigung „.....“ – Großeinsätze

Ebenso fehlerhaft sei die Nichtberücksichtigung des angebotenen Systems „.....“ zur Betreuung von Großeinsätzen, weil diese vordergründig im betrieblichen Interesse liegen würden. Schließlich treffe dies nicht nur für das Betriebskonzept, sondern auch für die zahlreichen Maßnahmen in den anderen Konzepten zu. Im Übrigen hätten sowohl die Auftraggeber als auch die Fahrgästen ein großes Interesse, in nicht alltäglichen Situationen einen ordnungsgemäßen Betrieb zu gewährleisten, so dass diese Maßnahmen sich auch fahrgastwirksam auswirkten. Nichts anderes fordere das Dokument_3010_Betrieb_2012-11-16_final mit der darin aufgeführten Flexibilität im Störfall. Die Mitarbeiter der hätten sich freiwillig für eine Mitwirkung im „.....“ bereit erklärt. Dies bedeute aber nicht, dass die Mitarbeiter im Fall eines Unfalls ihre Tätigkeit lediglich nach eigenem Ermessen entfalten könnten. Vielmehr bestehe ein Krisenmanagement, dass die Antragsgegner missverstanden hätten. Schon allein deshalb sei die Wertung fehlerhaft.

Nichtberücksichtigung der Möglichkeit einer kurzfristigen Vormeldung mobilitätseingeschränkter Reisender

Ferner würde die kurzfristige Vormeldung mobilitätseingeschränkter Reisender nicht als Mehrqualität angesehen. Zutreffend sei zwar, dass eine Mitnahme dieser Reisenden nur an Stationen mit barrierefreien Zugängen gewährleistet werden könne. Gleichwohl bestünde ein Mehrwert darin, dass durch die gegebenenfalls erforderliche Hilfeleistung des Zugbegleiters ein reibungsloser Ein- und Ausstieg abgewickelt werde. Dies diene nicht nur der subjektiven Reisequalität des einzelnen Reisenden, sondern verkürze auch die Ein- und Ausstiegszeiten. Es sei auch unzutreffend, dass sich durch diesen Service der Betriebsablauf verzögere.

Fahrzeugausstattung und –Verfügbarkeit (Kategorie b) (Ast)

Fahrzeugkonzept

Unterschreitung der Mindestplatzkapazitäten

Die Antragsgegner hätten in ihrem Schriftsatz vom 08.04.2013 bestätigt, dass die Beigeladene in ihrem Angebot durch den Ausbau von Sitzplätzen zugunsten von zusätzlichen Fahrradplätzen die Vorgaben der Mindestkapazitäten, die sich aus dem Dokument_3019_Mindestkapazitäten ergeben, unterschreite. Sie hätten diesen Aspekt daher fehlerhaft als Mehrqualität bewertet, da die geforderten Leistungen Mindestanforderungen darstellten. Eine Unterschreitung dieser Anforderung wäre damit nicht erlaubt. Die Sachlage sei auch dadurch nicht anders zu beurteilen, dass die Beigeladene den Ausbau von Sitzen lediglich nach Wahl der Auftraggeber angeboten hätte. Auch dies hätte vergaberechtlich zugelassen werden müssen. Hätte die Antragstellerin von einer

solchen Möglichkeit Kenntnis gehabt, hätte sie selbst erwogen, ein entsprechendes Angebot zu unterbreiten. Dieser Aspekt könne daher keinesfalls bei der Angebotswertung berücksichtigt werden.

Aus den Vorgaben im Abschnitt 2.4 Abs. 5 des Dokumentes_3020_Fahrzeuge_2012-11-16_final hätten die Bieter in ihrem Angebot darzustellen, wie die einzusetzenden Kapazitäten an Veränderungen der Nachfrage angepasst werden könnten. Darüber, wie diese Kapazitätsanpassungen inhaltlich beschaffen sein müssten, sage diese Regelung nichts aus.

Falsche Zuordnung des Aus- und Einbaues einer größeren Anzahl von Sitzen

Im Übrigen seien Kapazitätsgesichtspunkte nach der Tabelle auf Seite 2 des Dokumentes_1021_Angebotswertung dem Betriebskonzept (Kategorie a)) zuzuordnen. Zwar würden kapazitätsrelevante Maßnahmen eines Bieters mittelbar den Komfort und das Wohlbefinden der Fahrgäste beeinflussen. Die Antragsgegner hätten sich jedoch dafür entschieden, Kapazitätsaspekte eines Angebotes ausschließlich dem Betriebskonzept zuzuordnen. Daran seien sie nunmehr auch bei der Bewertung des mehrmaligen Ein- und Ausbaus der Sitzplätze im Angebot der Beigeladenen gebunden.

Fehlerhafte Berücksichtigung innovative Sitzlandschaften (Ast)

Auch das optionale Anbieten des Einbaues einer innovativen Sitzlandschaft bei Fahrzeugen mit weniger als 136 Sitzplätzen im Angebot der Beigeladenen entspreche nicht den Vorgaben des Abschnittes 2.2 Abs. 2 im Dokument_3020_Fahrzeuge.

Schließlich folge schon aus der ausdrücklichen Weisung im Abs. 2 des Dokument_1031_Konzepte, dass die Bieter lediglich über die Mindestanforderungen hinausgehend höhere Qualitäten verbindlich anbieten könnten.

Im Übrigen seien Leistungen, die ein Bieter optional nach Wahl des Auftraggebers anbiete, vergaberechtlich als Nebenangebot einzuordnen. Diese wären jedoch ausweislich der Vergabebekanntmachung nicht zugelassen. Eine derartige Abweichung von zwingenden Vorgaben der Antragsgegner sei unzulässig und müsse entsprechend § 19 Abs. 3 lit g) VOL/A –EG als auszuschließendes Nebenangebot qualifiziert werden.

Fehlerhafte Nichtberücksichtigung der Einsehbarkeit der-Bildschirme

Weiterhin habe die Antragstellerin in ihrem Angebot eine prozentuale höhere Einsehbarkeit der-Monitore vom Fahrgastraum als mindestens gefordert angeboten. Ausweislich

des Vergabevermerkes sei dies auch als Mehrqualität qualifiziert worden. Allerdings fehle diese Mehrqualität in der von den Auftraggebern aufgestellten abschließenden Gesamtübersicht der Mehrqualitäten zum Fahrzeugkonzept der Antragstellerin. Die Auswertung im Vergabevermerk sei diesbezüglich widersprüchlich. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass sich dies auch auf den Vergleich der eingereichten Fahrzeugkonzepte ausgewirkt haben könnte.

Fehlerhafte Nichtberücksichtigung des Anteils an gleichzeitig nutzbaren Steckdosen

Gleiches gelte für die von der Antragstellerin angebotene höhere gleichzeitige Nutzbarkeit von Steckdosen. Auch hier sei, nachdem die Antragsgegner dies zunächst als Mehrqualität gewertet habe, dieser Aspekt in der abschließenden Gesamtbetrachtung der Mehrqualitäten völlig außer Acht gelassen. Auch dieser Widerspruch im Vergabevermerk schließe nicht aus, dass die Mehrqualität im Fahrzeugkonzept der Antragstellerin letztendlich im Vergleich aller Konzepte unberücksichtigt geblieben sei.

Umwelt- und Energiekonzept

Die Antragsgegner hätten weiterhin im Angebot der Antragstellerin nicht die Zertifizierung des Unternehmens nach ISO 14001 (Umweltmanagementsystem) und den Einsatz eines Energiemanagers als Mehrqualität gewertet. Aus der Begründung im Vergabevermerk ginge hervor, dass die beiden Aspekte nicht fahrgastwirksam wären. Dies sei jedoch insoweit falsch, weil es bei diesem Konzept nicht auf den Fahrgastnutzen ankäme. Dies wäre auch sinnwidrig. Ziel der Bewertung eines Umwelt- und Energiekonzeptes wäre im Übrigen, dass die Bieter bei der Leistungserbringung die Aspekte des Umweltschutzes und des sparsamen Energieverbrauches berücksichtigen würden.

Schließlich könnten auch positive Umwelt- und Energieverbrauchseigenschaften im Gegensatz zum Fahrgastnutzen (beispielsweise Klimatisierung der Fahrzeuge unter Außerachtlassung des Energieverbrauches) stehen.

Würde man jedoch unterstellen, dass bei der Bewertung dieses Kriteriums die Fahrgastwirksamkeit herangezogen werden könne, wäre die Auswertung bezüglich des von der Antragstellerin angebotenen zertifizierten Umweltmanagementsystems und die Installation eines Energiemanagers beurteilungsfehlerhaft erfolgt. Schließlich würden sich umweltbewusste Fahrgäste aufgrund umweltschützender Systeme bewusst für die Bahn entscheiden.

Konzept für Fahrgastbezogene Kommunikation und Vertrieb (Kategorie c))

Marketingkonzept

Weiterhin hätten die Antragsgegner einen über die Vorgaben hinausgehenden Internetauftritt sowie die Bereitstellung der Kundenzeitschrift im Marketingkonzept der Antragstellerin, die für die Verwendung des von ihnen vorgegebenen Marketingbudgets vorgesehen seien, lediglich als Erfüllung der Mindestqualitäten angesehen. Der Umstand, dass bestimmte angebotene Maßnahmen von dem von den Antragsgegnern vorgegebenen Marketingbudget umfasst seien, schließe nicht die Anerkennung einer Mehrqualität aus. Maßgeblich sei, wie das vorgegebene Marketingbudget genutzt werde und welche Maßnahmen finanziert würden. Schließlich fehle es an einer Mitteilung, dass Maßnahmen, die ein Bieter zur Umsetzung des Marketingbudgets treffen wolle, nicht als Mehrqualität berücksichtigt werden könne. Es würde insoweit gegen das Transparenzgebot nach § 97 Abs. 1 GWB verstoßen, wenn bei der Angebotswertung nicht mitgeteilte Ausschlusskriterien herangezogen würden.

Fahrgastinformationskonzept

Fehlerhafte Nichtberücksichtigung der zusätzlichen Kundenkontaktstellen

Ebenso hätten die Antragsgegner beurteilungsfehlerhaft die von der Antragstellerin im Fahrgastinformationskonzept angeführten zusätzlichen Kundenkontaktstellen nicht als Mehrqualität anerkannt. Es dürfe bei der Wertung keine Rolle spielen, ob der Bieter diese Leistung bereits aufgrund eines anderen Verkehrsvertrages anbiete. Dies bliebe der unternehmerischen Disposition des Bieters überlassen. Aus Sicht der Antragsgegner und der von ihnen vorgegebenen Wertungskriterien könne nur allein maßgeblich sein, ob die angebotene Leistung auch zugunsten der Auftraggeber im derzeitigen Vergabeverfahren erbracht werde. Schließlich sei eine Anerkennung von Mehrqualitäten, die bereits aufgrund anderer Verkehrsverträge bestünden, an keiner Stelle in den Vergabeunterlagen untersagt worden.

Im Übrigen hätten die Antragsgegner auch andere Leistungen der Antragstellerin wie z.B. das Umweltmanagement als Mehrqualität anerkannt. Dieses beschränke sich ja auch nicht nur auf die ausgeschriebene Leistung, sondern umfasse den gesamten Tätigkeitsbereich der Antragstellerin.

Eine Aufspaltung der Kundenkontaktstellen wäre auch insoweit widersprüchlich, da insbesondere im Abschnitt 2 Abs. 5 des Dokumentes_3020_Fahrzeuge_2012-11-16_final ein einheitlicher Marktauftritt des in gegenüber der Vermarktung des Auftragnehmers im Vordergrund zu stehen hätte.

Der Kunde beziehe im Übrigen die für ihn relevanten Informationen vielmehr auf das gesamte Verkehrs- und Tarifangebot und nicht auf die Zuordnung einzelner Strecken.

Fehlerhafte Nichtberücksichtigung der angebotenen Kulanzleistungen nach besonderen Einschränkungen der Beförderungsleistungen

Auch die Nichtwertung als Mehrqualität der angebotenen Kulanzleistungen nach besonderer Einschränkung während der Beförderungsleistung sei beurteilungsfehlerhaft erfolgt. Zum einen würden die Antragsgegner in ihren Vergabevermerk darauf abstellen, dass nach ihrer Erfahrung diese Leistung äußerst selten eintrete. Eine objektive Auseinandersetzung mit den Voraussetzungen, unter denen die Antragstellerin die zusätzliche Kulanzleistung angeboten habe, hätte nicht stattgefunden. Hier werde lediglich auf subjektive Eindrücke abgestellt.

Die Kulanzleistung solle vielmehr eine Kompensation für erlittene überdurchschnittliche Beeinträchtigung der Reisequalität darstellen. Es könne der Antragstellerin nicht zur Last gelegt werden, dass bei einer ordnungsgemäßen Leistungserbringung die angebotenen Kulanzleistungen für den allergrößten Teil der Fahrgäste nicht in Betracht käme.

Vertriebskonzept

Fehlerhafte Nichtberücksichtigung der zusätzlichen Fahrausweisautomaten

Weiterhin hätten die Antragsgegner die über 100 % mehr als gefordert angebotenen Fahrausweisautomaten nicht als Mehrqualität anerkannt. Sie hätten in ihrer Begründung darauf abgestellt, dass diese aufgrund anderer Verkehrsverträge bereits vorhanden seien. Dies sei jedoch an keiner Stelle der Vergabeunterlagen ausgeschlossen gewesen. Die Feststellung sei daher beurteilungsfehlerhaft. Maßgeblich könne lediglich bei der Bewertung nur sein, dass diese im Rahmen der Leistungen auf den hier nachgefragten Strecken zur Verfügung stünden.

Es wäre auch nicht praktikabel bzw. brächte keinen Fahrgastnutzen, wenn zu den bereits vorhandenen Automaten eigens für das ausgeschriebene Streckennetz weitere Automaten aufgestellt werden würden.

Fehlerhafte Nichtberücksichtigung der zusätzlichen Fahrausweisentwerter

Zu einem gleichen Ergebnis sei es bei der Vorhaltung der Fahrausweisentwerter gekommen. Für die positive Berücksichtigung käme es allein darauf an, ob die Fahrausentwerter im Rahmen der hier zu erbringenden Leistung zur Verfügung stünden. Es sei nicht entscheidend, dass diese aufgrund anderer Verkehrsverträge bereits vorhanden seien.

Keine vollständige Berücksichtigung der zusätzlichen personalbedienten Verkaufsstellen

Schließlich hätten die Antragsgegner weiterhin die von der Antragstellerin angebotenen zusätzlichen personalbedienten Verkaufsstellen nur insoweit als Mehrqualität anerkannt, wie diese nicht bereits von der Antragstellerin aufgrund ihrer Bindung in anderen Verkehrsverträgen eingesetzt werde. Die Nichtberücksichtigung sei beurteilungsfehlerhaft, da die Nutzung der personalbedienten Verkaufsstellen im Rahmen der Leistungserbringung uneingeschränkt ermöglicht werde.

Verstoß der Beigeladenen gegen Kalkulationsvorgaben der Antragsgegner

Im Übrigen hätten die Bieter ausweislich der Vergabeunterlagen die Möglichkeit, eine Finanzierungshilfe in Form einer Restwertgarantie in Anspruch zu nehmen. Allerdings musste die Finanzierungshilfe in die Kalkulation des Bieters sowohl für die Gesamtleistung (ohne Option 1) als auch ausschließlich der Option 1 einfließen. An der Finanzierungshilfe werde sich allerdings der Antragsgegner zu 2) nicht beteiligen.

Demzufolge müsse der Bieter, sofern er von der Finanzierungshilfe Gebrauch machen wolle, in den Tabellenblättern 1 (hier: Gesamtnetz ohne Option 1) und 2 (hier: nur Option 1) jeweils bei den Positionen 9.1 und 9.2 des Dokumentes_2001_Kalkulationsschema_2012-11-16_final unterschiedliche Preise eintragen.

Aus dem Vergabevermerk sei nach der Akteneinsicht für die Antragstellerin zu entnehmen gewesen, dass die Beigeladene offensichtlich die Finanzierungshilfe in Anspruch nehmen werde. Die Antragsgegner hätten insoweit lediglich bei der Option 1 unterschiedliche Preise dokumentiert. Solch eine selektive Inanspruchnahme der Finanzierungshilfe widerspreche den Vorgaben der Vergabeunterlagen. Aufgrund der Missachtung der zwingenden Kalkulationsvorgaben sei ihr Angebot zwingend auszuschließen.

Die Antragstellerin beantragt,

1. den Antragsgegnern zu untersagen, in dem Vergabeverfahren der Antragsgegner zur Erbringung von fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen im auf den Linien,,, und (sog.), veröffentlicht im Supplement zum Amtsblatt der, bis nach Abschluss einer Wiederholung der Angebotswertung den Zuschlag auf das Angebot der Beizuladenden zu erteilen;
2. die Antragsgegner zu verpflichten, in dem unter 1. genannten Vergabeverfahren die Angebotswertung unter Beachtung der Rechtsauffassung der Vergabekammer zu wiederholen.

Die Antragsgegner zu 1) und zu 2) beantragen,

die Anträge der Antragstellerin zurückzuweisen.

Der Antragsgegner zu 3) schließt sich den Ausführungen in den Schriftsätzen des Verfahrensbevollmächtigten der Antragsgegner zu 1) und 2) an, stellt aber keinen eigenen Antrag.

Die Antragsgegner zu 1) bis zu 3) sind der Auffassung, dass der Nachprüfungsantrag unbegründet sei.

Die Rechte der Antragstellerin i.S. von § 97 Abs. 7 GWB seien nicht verletzt worden. Die Antragsgegner hätten ebenso die Anforderungen von § 16 Abs. 7 und Abs. 8 VOL/A eingehalten sowie den Wettbewerbsgrundsatz nach § 97 Abs. 5 GWB beachtet.

Betriebskonzept (Kategorie a))

Bewertung zusätzlicher Zugkapazitäten

Die zusätzlich angebotenen Sitzplatzkapazitäten durch die Antragstellerin seien zwar bei der Wertung berücksichtigt worden, jedoch seien diese nicht als fahrgastwirksame Überschreitung der Mindestanforderung anerkannt worden. Ausweislich der BI_ 155 sei als Maßstab für die Bewertung der Konzepte der Nutzen der Fahrgäste infolge der Mehrqualität definiert worden. Daran hätten sich die Antragsgegner bei ihrer Wertung gehalten. Es sei beurteilungsfehlerfrei, Sitzplatzkapazitäten in nachfrageschwachen Zeiten als ohne zusätzlichen Nutzen für die Fahrgäste zu werten. Die Antragsgegner hätten bei ihrer Wertung berücksichtigt, zu welchen Zeiten die Antragstellerin zusätzliche Sitzplatzkapazitäten angeboten habe. Die Dokumentation sei diesbezüglich auch ausreichend. Es handele sich um eine Fachfrage, die der Beurteilung der Antragsgegner zugewiesen sei. Die Antragsgegner seien nicht verpflichtet, alle in die Wertung einbezogenen Einzelsachverhalte jeweils separat zu dokumentieren. Auf der Strecke zwischen und Hbf hätten die Antragstellerin und die Beigeladenen bei leichten Vorteilen für die Beigeladenen etwa im gleichen Maße zusätzliche Zugkapazitäten angeboten. Im Übrigen hätten die Fahrgäste bereits ohnehin eine vergrößerte Auswahl an Plätzen, wenn lediglich jeder zweite unbesetzt bliebe. Anders als die Antragstellerin meine, beziehe sich das Merkmal der Fahrgastwirksamkeit auf alle Konzepte. Die Bieterinformation BI_155 beinhalte diesbezüglich keine Einschränkungen. Diese beziehe sich nicht nur auf das Fahrgastkonzept.

Hinsichtlich des Kriteriums der Energieeffizienz seien die Antragsgegner verpflichtet gewesen, dies nach § 4 Abs. 6a VgV als Zuschlagskriterium angemessen zu berücksichtigen. Diese gesetzliche Verpflichtung entfalle nicht durch das zusätzlich eingeführte Kriterium der Fahrgastwirksamkeit. Insoweit liege keine Intransparenz vor, weil sich die Verpflichtung aus einem aus allen Bewerbern zugänglichen Gesetz ergebe. Auch die geforderte Darstellung von Maßnahmen zur Sicherung der Fahrgeldeinnahmen spreche nicht gegen die Maßgabe der Fahrgastwirksamkeit. Durch diese solle lediglich die Einhaltung der Mindestbedingungen dokumentiert werden.

Die Einführung des neuen Kriteriums der Fahrgastwirksamkeit sei schließlich durch eine Bieterinformation möglich gewesen.

Wertung zusätzlicher Zugleistung der Beigeladenen

Weiterhin diene die BI_124 dazu, die in den Vergabeunterlagen geforderten Mindestkapazitäten auf dem Abschnitt Hbf bis erfüllen zu können. Die Beigeladene habe jedoch darüber hinaus in der Hauptverkehrszeit die zusätzliche Zugleistung ohne gesonderte Vergütung bis Hbf verlängert, obwohl sie auf dem Abschnitt Hbf ohnehin die Mindestsitzplatzkapazitäten ohne Verstärkerzug erfüllen würde. Die Beigeladene habe durch den zusätzlichen Zug den zweistündigen Fahrzeitenabstand zwischen und halbiert. Dabei handele es sich um einen von der Beigeladenen zusätzlich angebotenen Vorteils ihres Betriebskonzeptes. Die Verbindung sei weiterhin nicht umlauftechnisch zwingend. Dies sei ausschlaggebend für die bessere Beurteilung des Betriebskonzepts der Beigeladenen, da es sich um eine fahrgastwirksame Maßnahme handele.

Auch beschränke sich die Akzeptanz des Vorschlages aus der BI_124 ausdrücklich auf den Abschnitt Hbf und Eine kostenlose Fortführung des Verstärkerzuges über hinaus bis nach sei wegen der Einhaltung der Anzahl von Mindestsitzplätzen nicht erforderlich gewesen.

Sofern die Antragsgegner den Ausgleichszug über hinaus bis nach als Voraussetzung zur Erfüllung der Mindestkapazitätsvorgaben bezüglich des Zuges machen wollten, hätten sie dies in ihrer BI_124 entsprechend festlegen müssen.

Keine fehlerhafte Gewichtung der zusätzlichen Fahrt

Schließlich hätten beide Bieterinnen die Mindestanforderungen wesentlich mit ihren Betriebskonzepten überboten. Entscheidend für einen zweiten Leistungspunkt sei jedoch, ob

das jeweilige Konzept in Qualität und Leistung den Durchschnitt aller angebotenen Konzepte in der jeweiligen Kategorie überschreite. Diese Vorgehensweise entspreche dem Wortlaut der bekannt gemachten Wertungskriterien des 2. Absatzes im Dokument_1031_Konzepte, und den Erläuterungen in der Nr.1 Abs. 2 BI_155.

Auch kleine Unterschiede in der jeweiligen Kategorie könnten sich aufgrund der Vorgaben beim Vergleich der Konzepte auswirken. Selbst wenn ihr Anteil an der Gesamtleistung nur gering sei, stelle die zusätzliche Fahrt eine Mehrqualität des Betriebskonzeptes der Beigeladenen dar, die nicht unberücksichtigt bleiben dürfe. Beide Konzepte würden gleichzeitig die Mindestanforderungen wesentlich übersteigen. Damit stehe die Wertung im Einklang mit den entsprechenden Vorgaben.

Es sei schließlich nicht nachteilig, dass die Beigeladene zusätzlich zu den von ihr angebotene Kapazität von 270 Sitzplätzen noch einen Verstärkerzug mit 135 Plätzen angeboten habe. Die Gesamtkapazität beider Züge übersteige die Vorgaben der Antragsgegner um 90 Plätze. Im Übrigen seien den Fahrgästen die Abfahrtszeiten bekannt.

Realisierbarkeit der zusätzlichen Fahrt

Anhaltspunkte, dass die zusätzliche Fahrt nicht realisierbar sei, gebe es nicht. Die Beigeladene habe die in den Vergabeunterlagen dargestellten Musterfahrpläne als verbindliche Grundlage für ihr Angebot genutzt und ein entsprechendes Testat der ihrem Betriebskonzept beigefügt. Fragen der Netzkapazität und Gleisbelegung würden ohnehin erst im Rahmen des kalenderjährlichen Zuweisungsverfahrens bzw. der Netzplanerstellung relevant. Die für die Erstellung des Fahrplans maßgeblichen Dokumente hätten nicht die Anforderung einer Berücksichtigung von Zügen des enthalten. Es gebe keine Anforderungen, Trassenkollision mit Zügen des Fernverkehrs zu vermeiden. Dies sei auch nicht absehbar, da die Ausgestaltung der Fahrpläne in der Zukunft mit Unwägbarkeiten verbunden sei. Der Nachweis einer infrastrukturellen Fahrbarkeit sei zum Zeitpunkt der Angebotslegung objektiv unmöglich. Es sei vergaberechtlich nicht zulässig, Nachweise zu verlangen, die objektiv nicht erbracht werden können. Soweit die Antragstellerin die Realisierbarkeit der zusätzlichen Fahrt in Zweifel ziehe, müsse dies konsequenter Weise auch für den übrigen Fahrplan aller Bieter, also auch für ihren eigenen, gelten. Selbst wenn die Fahrt nicht realisierbar wäre, stünden den Antragsgegnern Schadenersatzansprüche zu.

Die Antragsgegner hätten für die zusätzliche Fahrt auch keine höhere Verbindlichkeit in der Bieterinformation 124 gefordert.

Keine gesonderte Berücksichtigung der Unentgeltlichkeit

Im Übrigen unterliege die Unentgeltlichkeit der zusätzlichen Fahrt nicht der regulären Abrechnung nach geleisteten Zugkilometern. In die Wertung sei lediglich der zusätzliche Nutzen der Fahrt und nicht deren Unentgeltlichkeit eingeflossen.

Wertung Betriebskonzept/Reservefahrzeuge

Weiterhin seien sämtliche im Betriebskonzept vorhandene positive Aspekte des Angebots der Antragstellerin einbezogen worden. Schließlich seien alle Konzepte in ihrer Gesamtheit bewertet worden. Lediglich im Informationsschreiben nach § 101a Abs. 1 S. 1 GWB hätten die Antragsgegner einen besonders hervorgehobenen Aspekt im jeweiligen Konzept genannt. Es sei schließlich nicht beurteilungsfehlerhaft, die Reservefahrzeuge ausschließlich im Betriebskonzept zu berücksichtigen. Dies ergebe sich aus den Vorgaben der Tabelle auf Seite zwei im Dokument_1021_Angebotswertung. Es sei zwar zutreffend, dass die Anforderungen an die Reservefahrzeuge in den Vorgaben zum Fahrzeugkonzept definiert seien. Es sei jedoch bei der Wertung des Fahrzeugkonzeptes unerheblich, ob die verlangten Reservekapazitäten bereits mit zwei von drei Fahrzeugen erreicht würden. Es sei unzulässig, die Reservesitzplatzkapazität sowohl beim Betriebskonzept als auch beim Fahrzeugkonzept zu werten. Die Anzahl der angebotenen Reservefahrzeuge habe keine Auswirkungen auf die Stabilität, die Verfügbarkeit und die Ausfallsicherheit des einzelnen technischen Systems Fahrzeuge. Die Kategorie b) in dieser Tabelle beziehe sich nur auf Fahrzeugeigenschaften selbst. Davon sei das übergeordnete System des Betriebs eines Netzes mit Schienenpersonennahverkehrsleistungen zu unterscheiden. Diesbezüglich könne sich eine hohe Anzahl von Reservefahrzeugen positiv auswirken.

Die Antragstellerin habe im Übrigen ihre Reservefahrzeuge an den äußersten Endpunkten des Netzes positioniert und erschwere dadurch eine schnelle Reaktion auf Störungen. Soweit die Antragstellerin erstmals schriftsätzlich vorbringe, dass die Reservezüge von durch den-Tunnel durch einen regulären Zug gezogen werden könnten, habe sie dies im Angebot nicht dargestellt. Dies wäre aber geboten gewesen. Es seien jeweils Zeiten zum Abkuppeln der Reservefahrzeuge zu berücksichtigen, die für den Regelzug das Risiko von Verspätungen erhöhen könnten. Konzeptionelle Planungen von Störungsmanagement seien im Betriebskonzept aufzuführen gewesen. Hilfsweise sei auch zu berücksichtigen, dass auch bei einer Fahrt durch den-Tunnel durch das Mitführen von Fahrzeugen gegenüber der.....strecke keine relevante Verbesserung eintrete.

Soweit die Antragstellerin geltend mache, dass die von ihr angebotenen höheren Sitzplatzkapazitäten auch in nachfragestarken Zeiten nicht positiv berücksichtigt worden sei, sei sie mit diesem Vorbringen präkludiert. Dieser vermeintliche Vergabeverstoß sei bereits aus dem Rügeantwortschreiben vom 14.03.2013 ersichtlich gewesen. Es sei im Übrigen beurteilungsfehlerfrei, wenn die Antragsgegner darauf abstellten, dass die Antragstellerin in nachfragestarken Zeiten nur im geringen Umfang Mehrkapazitäten angeboten hätte. Sie hätten sich dabei im Einzelnen mit den Betriebskonzepten beider Bieter befasst. Es sei ihnen aufgrund ihrer Erfahrungen möglich, einzuschätzen, welche Zeiträume nachfragestark bzw. schwach wären. Es wäre nicht erforderlich, jede einzelne dabei betrachtete Fahrt zu dokumentieren.

Auch hinsichtlich der Durchbindungen der Züge hätten die Antragsgegner die Vorteile des Angebotes der Antragstellerin erkannt; diese aber mit den Nachteilen abgewogen. Sie seien beurteilungsfehlerfrei zu dem Ergebnis gelangt, dass keine Mehrqualität vorliege.

Sie hätten auch in Aussicht gestellte Leistungen des „.....“ zutreffend nicht als Mehrqualität anerkannt. Vielmehr handele es sich um Leistungen freiwilliger Helfer. Dies sei aber nicht verbindlich zugesagt worden. Nur in diesem Fall sei eine Wertung nach den Vergabeunterlagen möglich gewesen.

Es sei weiterhin nicht fehlerhaft, die kurzfristige Voranmeldung von mobilitätseingeschränkten Personen bis zu 30 Minuten vor Fahrtantritt nicht als Mehrqualität zu werten. Diese Serviceleistungen würden nur an barrierefreien Zugängen angeboten. Dort sei aber eine Hilfe entbehrlich.

Wertung der Fahrzeugausstattung und –Verfügbarkeit (Kategorie b))

Auch das Fahrzeugkonzept sei beurteilungsfehlerfrei bewertet worden.

Aus- und Einbau einer größeren Anzahl von Sitzen

Die von der Beigeladenen angebotene Kapazitätsanpassungsmöglichkeit führe nicht zum Ausschluss ihres zweiten Hauptangebotes. Unter einem Nebenangebot sowie auch Änderungsvorschlag werde nach § 8 Abs. 4 VOL/A im Anhang IV der VOL/A jede Abweichung vom geforderten Angebot verstanden.

Die Beigeladene habe sich verpflichtet, die Leistung ohne Abweichung von den Anforderungen der Vergabeunterlagen zu erbringen. Sie biete gerade nicht von vornherein Fahrzeuge mit einer geringeren Sitzplatzkapazität an. Vielmehr habe sich die Beigeladene

zur Erbringung der Leistung mit vollständiger Bestuhlung verpflichtet. Dabei bestehe für die Antragsgegner die Möglichkeit, kostenneutral anzuordnen, die Mindestsitzplatzkapazitäten zugunsten von Fahrradstellplätzen aufgrund einer veränderten Nachfrage zu unterschreiten. Schließlich verlange Ziffer 2.4 Abs. 5 des Dokumentes_3020_Fahrzeuge_2012-11-16 darzustellen, wie die Kapazitäten an Veränderungen der Nachfrage angepasst werden könnten. Eine Einschränkung hinsichtlich der Unterschreitung der vorgegebenen Mindestkapazitäten gebe es nicht. Kapazitätserhöhungen seien bereits im Angebot nach Ziffer 2.1.2 Abs. 2 des Dokumentes_3020_Fahrzeuge_2012-11-16 zu zusichern gewesen.

Aufgrund der Vorgaben in den Vergabeunterlagen könne auf den saisonal schwankenden Bedarf an Fahrradstellplätzen reagiert werden.

Daher sei der von der Beigeladenen angebotene kostenneutrale saisonale Ein- und Ausbau von Sitzen auch fahrgastwirksam und bei der Wertung berücksichtigt worden.

Die Antragstellerin habe lediglich in ihrem Angebot darauf verwiesen, dass mit der Nachbeschaffung der angebotenen Triebfahrzeuge auf eine veränderte Angebotsnachfrage (Nachfragesteigerung) reagiert werden könne. Dies stelle beispielsweise in Form von einem erhöhten Bedarf an Fahrradabstellplätzen bei einer gleichzeitigen Verringerung an Sitzplätzen eine Nachfrageverlagerung im Sinne von Ziffer 2.4 Abs. 5 des Dokumentes_3020_Fahrzeuge_2012-11-16 dar.

Zuordnung des Aus- und Einbaus einer größeren Anzahl von Sitzen

Ausweislich der Vergabeunterlagen seien das Betriebskonzept nach dem Dokument_3010_Betrieb_2012-11-16 und das Fahrzeugkonzept nach dem Dokument_3020_Fahrzeuge_2012-11-16 zu erstellen.

Die Vorgaben des Betriebskonzeptes besagten, wie viele Sitzplätze ein Zug und nicht das einzelne Fahrzeug haben müsse. Die Kapazitäten einzelner Fahrzeuge seien deshalb bei der Wertung des Betriebskonzeptes nicht heranzuziehen.

Ziff.2.4 Abs. 5 des Dokumentes_3020_Fahrzeuge sehe vor, die Möglichkeiten für Kapazitätsanpassungen der Fahrzeuge bei Veränderung der Nachfrage darzustellen.

Beurteilungsfehler würden insoweit nicht vorliegen. Der Aus- und Einbau von Sitzplätzen sei bei der Wertung des Fahrzeugkonzeptes eingeflossen.

Wiederholung der Wertung des Fahrzeugkonzeptes

Der im Rahmen des Nachprüfungsverfahrens vorgebrachte Einwand der Antragstellerin, dass der Einbau einer innovativen Sitzlandschaft in Zügen mit 135 Sitzplätzen ein unerlaubtes Nebenangebot darstelle, hatten die Antragsgegner erneut zur Wertungswiederholung der Fahrzeugkonzepte bewogen. Allerdings seien sie nicht der Auffassung, dass die angebotene Wahlmöglichkeit ein Nebenangebot darstelle. Zur Reduzierung etwaiger Risiken hätten sie vorsorglich diese angebotene Option nach § 16 Abs. 3 lit g) VOL/A ausgeschlossen. Davon unabhängig sei das Hauptangebot mit der Zusage einer durchgehenden Regelbestuhlung in Fahrzeugen mit 135 Sitzplätzen nicht betroffen.

Verfügbarkeit gleichzeitig betriebbarer Steckdosen

Für die Antragsgegner bestehe kein Zweifel an der Wertung der gleichzeitigen Nutzbarkeit der Steckdosen im Angebot der Beigeladenen. Es bestünden keine Anhaltspunkte, an der fachlichen Richtigkeit der Angaben zu zweifeln. Schließlich schließe die gleiche Bauart der Fahrzeuge eine Erhöhung der Anzahl gleichzeitig betriebbarer Steckdosen nicht aus.

Berücksichtigung weiterer positiver Aspekte des Fahrzeugkonzeptes der Antragstellerin

Im Übrigen hätten die Antragsgegner alle im Nachprüfungsantrag genannten Aspekte des Fahrzeugkonzeptes der Antragstellerin in die Wertung einbezogen.

Die Antragsgegner hätten auch die Einsehbarkeit der-Bildschirme berücksichtigt. Aufgrund eines redaktionellen Versehens hätten sie es jedoch unterlassen, dies in der zusammenfassenden Bewertung des Fahrzeugkonzeptes nochmals zu erwähnen. Dies sei jedoch unschädlich, da hierbei auf die Einzelbetrachtung Bezug genommen worden sei. Dies gelte auch für den Aspekt gleichzeitig nutzbarer Steckdosen.

Umwelt- und Energiekonzept

Die Antragsgegner hätten zutreffend auch bei der Wertung des Umwelt- und Energiekonzeptes darauf abgestellt, ob dieses fahrgastwirksam sei. Es sei jedoch nicht nachgewiesen, dass sich Fahrgäste gerade wegen des zertifizierten Umweltmanagementsystems nach ISO 14001 für das System Bahn entscheiden würden. Auch der Einsatz eines Energiemanagers habe keinen Bezug zu den Fahrgästen.

Konzept für fahrgastbezogene Kommunikation und Vertrieb (Kategorie c))

Marketingkonzept

Hinsichtlich des Marketingkonzeptes hätten die Antragsgegner die angebotenen Marketingpläne nicht als Mehrqualität anerkannt, da diese lediglich den Mindestvorgaben entsprächen. Im Übrigen hätte die Antragstellerin Angaben getätigt, die nicht verbindlich zugesagt worden seien.

Fahrgastinformationskonzept

Auch die Wertung des Fahrgastinformationskonzeptes sei nicht beurteilungsfehlerhaft. Es sei angemessen, die angebotenen zusätzlichen Kundenkontaktstellen nicht zu berücksichtigen, da die Antragsgegner diese Leistungen ohnehin schon von einem anderen Unternehmen bestellt hätten. Die Kundenkontaktstellen benötigten sie nicht doppelt.

Kulanzleistungen

Die Antragsgegner hätten auch die von der Antragstellerin angebotenen Kulanzleistungen zutreffend nicht gewertet, da es sich nicht um Leistungen der Fahrgastinformation handele.

Fahrausweisautomaten, Fahrausweisentwerfer und personalbediente Verkaufsstellen

Die Antragsgegner erhielten auch die von der Antragstellerin angebotenen zusätzlichen Fahrausweisautomaten, die zusätzlichen Fahrausweisentwerfer sowie die personalbedienten Verkaufsstellen kein Mehrwert. Die Antragstellerin selbst oder Tochterunternehmen seien aus anderen Verkehrsverträgen ohnehin verpflichtet, diese Ausstattungen vorzusehen. Die Antragstellerin habe dies auch auf die Laufzeit dieser Verkehrsverträge begrenzt. Die Antragsgegner erhielten also diesbezüglich keine zusätzlichen Leistungen.

Vertriebskonzept

Ohnehin sei es nicht möglich, das Vertriebskonzept der Antragstellerin höher als mit zwei Punkten zu bewerten. Das Vertriebskonzept weise zwar zahlreiche Qualitäten aus, diese gingen jedoch nicht, wie für eine Beurteilung mit drei Punkten notwendig, über das Marktübliche hinaus.

Die Beigeladene stellte keine Anträge. Sie hat auch davon abgesehen, schriftsätzlich zum Nachprüfungsverfahren Stellung zu nehmen.

Nach Eingang des Nachprüfungsantrages und nach erneuter Wertung der Fahrzeugkonzepte informierten die Antragsgegner mit Schreiben vom 08.04.2013 die Antragstellerin nochmals nach § 101a GWB, den Zuschlag weiterhin auf das Angebot der

Beigeladenen erteilen zu wollen. Der Antragstellerin wurde mitgeteilt, dass das Fahrzeugkonzept der Beigeladenen insbesondere hinsichtlich des zweimal jährlich kostenfreien angebotenen Ein- und Ausbaus einer größeren Anzahl an Sitzplätzen sowie einer höheren Verfügbarkeit gleichzeitig betreibbarer Steckdosen besser bewertet worden sei.

Die Antragstellerin rügte dies mit Schreiben vom 08.04.2013 nochmals gegenüber den Antragsgegnern.

Ebenso wurde der Beigeladene nach § 101a GWB mitgeteilt, dass die Antragsgegner nunmehr die von ihr angebotene Wahlmöglichkeit im Hauptangebot 2 bezüglich der innovativen Sitzlandschaft auch in dreiteiligen Fahrzeugen nach § 8 Abs. 4 VOL/A als Nebenangebot gewertet und deshalb vorsorglich ausgeschlossen hätten. Davon unberührt bliebe jedoch die dort angebotene durchgängige Regelbestuhlung in den dreiteiligen Fahrzeugen.

Weiterhin wurde ihr erstmals mitgeteilt, dass ihr Hauptangebot 1 nach § 16 Abs. 3 lit d) VOL/A ausgeschlossen worden sei. Es sei jedoch weiterhin beabsichtigt, auf ihr Hauptangebot 2 den Zuschlag zu erteilen.

Gegen diese erneute Vergabeentscheidung wendete sich die Beigeladene teilweise mit ihrem Rügeschreiben vom 10.04.2013.

Die Vergabekammer hat mit Beschluss vom 10.04.2013 die Firma beigeladen.

Der Antragstellerin wurde von Seiten der Vergabekammer mit Beschluss vom 25.06.2013 teilweise Akteneinsicht gewährt. Ebenso erhielt die Beigeladene mit Beschluss vom 08.07.2013 teilweise Akteneinsicht.

In der mündlichen Verhandlung vom 05.09.2013 haben die Beteiligten ihr bisheriges Vorbringen ergänzt und vertieft. Es wird insoweit auf das Protokoll zur mündlichen Verhandlung verwiesen.

Der Vorsitzende hat die Frist zur Entscheidung der Vergabekammer letztmalig bis zum 30.09.2013 verlängert.

In Hinblick auf die weiteren Einzelheiten wird auf die eingereichten Schriftsätze sowie die eingereichten Unterlagen des Antragsgegners Bezug genommen.

II.

Der Antrag ist teilweise zulässig.

1. Zulässigkeit

1.1 Zuständigkeit

Gemäß § 104 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) veröffentlicht im BGBl. I, 1998, Nr. 59, S. 2568 ff., neugefasst durch Bekanntmachung vom 15.07.2005, BGBl. I, 2005, Nr. 44, S. 2114 ff., zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.12.2009, BGBl. I, 2009, Nr. 77, S. 3850, i.V.m. der Richtlinie über die Einrichtung von Vergabekammern in Sachsen-Anhalt (RdErl. des MW LSA vom 04.03.1999 – 63 - 32570/03, veröffentlicht im MBl. LSA Nr. 13/1999 S. 441 ff., zuletzt geändert durch RdErl. des MW vom 08.12.2003 – 42-32570/03, veröffentlicht im MBl. LSA Nr. 57/2003, S. 942) i.V.m. d. gem. Geschäftsordnung d. VgK (RdErl. des MW vom 05.08.2009 – 41-32570-17, veröffentlicht im MBl. LSA Nr. 33/2009 S. 691 ff.) ist die 2. Vergabekammer beim Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt für die Nachprüfung des vorliegenden Vergabeverfahrens örtlich zuständig.

Die Antragsgegner sind öffentliche Auftraggeber gem. § 98 Nr. 1 und 3 GWB.

Der maßgebliche Schwellenwert von 200.000 Euro für die Vergabe von Liefer- und Dienstleistungsaufträge gemäß des zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ausschreibung geltenden § 100 Abs. 1 GWB i.V.m. § 2 Nr. 1 b) und Nr. 2 der Vergabeverordnung (VgV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Februar 2003 (BGBl I 2003, S. 169 ff.), zuletzt geändert durch Artikel 1 u. 2 v. 02.12.2011 (Verordnung (EU) Nr. 1251/2011), ist für dieses Vorhaben bei Weitem überschritten.

1.2 Antragsbefugnis

Die Antragstellerin ist hinsichtlich der von ihr geltend gemachten Vergabeverstöße antragsbefugt, da sie durch Teilnahme an der von den Antragsgegnern durchgeführten Öffentlichen Ausschreibung ein Interesse am betreffenden Auftrag dokumentiert hat. Sie hat eine Rechtsverletzung in ihren Rechten durch Nichtbeachtung von Vergabevorschriften geltend gemacht (§ 107 Abs. 2, Satz 1 GWB) und hinreichend dargelegt, dass ihr durch Verletzung von Vergabevorschriften möglicherweise ein Schaden drohe (§ 107 Abs. 2, Satz 2 GWB).

1.3 Rüge

Die Antragstellerin ist mit ihrem Vorbringen überwiegend nicht nach § 107 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 GWB präkludiert.

Nach der genannten Regelung ist ein Antrag unzulässig, soweit der Antragsteller den gerügten Verstoß gegen Vergabevorschriften im Vergabeverfahren erkannt und gegenüber dem Auftraggeber nicht unverzüglich gerügt hat. Die Antragstellerin hatte aufgrund des Informationsschreibens nach § 101 a GWB erfahren, dass auf das Angebot der Beigeladenen der Zuschlag erteilt werden soll. Als Begründung nannten die Antragsgegner, dass diese unentgeltlich zusätzliche Zugleistungen auf dem Abschnitt – Hbf sowie zweimal jährlich einen kostenneutralen Aus- und Einbau einer größeren Anzahl von Sitzen angeboten hätten. Weiterhin biete die Beigeladene in ihrem Angebot innovative Sitzlandschaften auch in Fahrzeugen mit 135 Sitzplätzen und eine signifikant höhere Verfügbarkeit gleichzeitig betreibbarer Steckdosen an. Die Antragstellerin beanstandete das Wertungsergebnis der Angebote mit Schriftsatz vom 08.03.2013, welcher am 12.03.2013 bei den Antragsgegnern einging. Dies war im Sinne der Vorschrift rechtzeitig. Grundsätzlich ist ein Bieter gehalten, die von ihm vorgebrachten Vergabeverstöße unverzüglich, das heißt je nach Lage des Einzelfalls spätestens innerhalb von 5 – 7 Tagen ab Kenntniserlangung (vgl. OLG Naumburg vom 28.05.2010, 1 Verg. 5/10), gegenüber dem Auftraggeber geltend zu machen. Diese Frist hat die Antragstellerin eingehalten. Die Antragstellerin hat auch rechtzeitig in ihrem Rügeschreiben vom 08.03.2013 geltend gemacht, dass sie höhere Kapazitäten als gefordert anbiete. In dem Rügeantwortschreiben vom 14.03.2013 wurde darauf hingewiesen, dass sich dies im Wesentlichen auf nachfrageschwache Zeiten beschränke. Die Antragstellerin war jedoch nicht gehalten, dies gesondert zu rügen. Die Antragstellerin hatte in ihrer Rüge zum Ausdruck gebracht, dass sie generell die Wertung der Fahrzeugkapazitäten für fehlerhaft hielt. Hierbei hatte sie nicht zwischen nachfrageschwachen und –starken Zeiten differenziert. Für die Antragsgegner war somit eindeutig, dass sie diesen Aspekt ohne Einschränkungen zur Überprüfung stellt.

Soweit die Antragstellerin sich dagegen wendet, dass die Wertung insoweit fehlerhaft war, als das zusätzliche Reservefahrzeug ausschließlich zum Betriebskonzept zugeordnet wurde, war dies erst nach Akteneinsicht erkennbar. Zwar hatten die Antragsgegner in dem Rügeantwortschreiben vom 14.03.2013 ausgeführt, dass das zusätzliche Reservefahrzeug bei der Wertung des Betriebskonzeptes berücksichtigt worden sei. Dies schloss aber nicht aus, dass es ebenso in der Wertung im Fahrzeugkonzept Beachtung fand.

Im Übrigen war für die Antragstellerin erst nach Akteneinsicht erkennbar, dass die Antragsgegner aus ihrer Sicht die in dem Angebot vorgesehenen Positionierungen der Reservefahrzeuge fehlerhaft gewertet hätten. Dies gilt auch für die angeblich fehlerhafte Nichtberücksichtigung der Durchbindung einzelner Zugläufe, des „.....“ sowie der Möglichkeit einer kurzfristigen Vormeldung mobilitätseingeschränkter Reisender. Ebenso war die vermeintlich fehlerhafte Nichtberücksichtigung der Einsehbarkeit der-Bildschirme erst nach Akteneinsicht erkennbar. Auch die erst nach Akteneinsicht ersichtlichen vermeintlichen Vergabeverstöße im Hinblick auf die fehlerhafte Wertung im Umwelt- und Energiekonzept, Marketingkonzept, Fahrgastinformationskonzept und im Vertriebskonzept sind nicht i.S. des § 107 Abs. 3 S.1 Nr. 1 GWB präkludiert. Die Antragstellerin hatte von diesen angeblichen Vergabeverstößen erst Kenntnis erlangt, als das Nachprüfungsverfahren anhängig war. Sie hat diese Vergabeverstöße zum Gegenstand des Nachprüfungsverfahrens gemacht. Sie war nicht gehalten, diese Verstöße gesondert gegenüber den Antragsgegnern zu rügen. Die Antragstellerin konnte davon ausgehen, dass die Antragsgegner hiervon unmittelbar Kenntnis erlangten. Im Übrigen würde das Festhalten an einer Rügeobliegenheit in diesem Verfahrensstadium deren Sinn verfehlen, unnötige Nachprüfungsverfahren zu vermeiden (Kulartz/Kus/Portz Kommentar zum GWB-Vergaberecht 2. Aufl. 2009 § 107 Rd. 106).

Lediglich soweit sich die Antragstellerin dagegen wendet, dass das Wertungskriterium „Fahrgastwirksamkeit“ in allen Konzepten herangezogen wurde, ist sie mit diesem Vorbringen ausgeschlossen.

Eine Kenntnis i.S. des § 107 Abs. 3 S.1 Nr.1 GWB besteht, wenn dem Bieter diejenigen Tatsachen bekannt sind, aus denen sich ein tatsächlicher oder vermeintlicher Vergabefehler ergibt. Für das Entstehen der Rügepflicht ist außerdem eine rechtliche Wertung des Bieters erforderlich, dass es sich in den betreffenden Punkten um ein rechtlich zu beanstandendes Vergabeverfahren handelt. Deshalb besteht die Rügeobliegenheit nicht erst von dem Zeitpunkt an, in dem der Bieter Kenntnis von einem völlig zweifelsfreien und in jeder Beziehung nachweisbaren Vergabefehler erlangt; ausreichend ist vielmehr das Wissen um einen Sachverhalt, der aus subjektiver Sicht des Bieters den Schluss auf einen Vergaberechtsverstoß erlaubt, und der es bei vernünftiger Betrachtung als gerechtfertigt erscheinen lässt, das Vergabeverfahren als fehlerhaft zu beanstanden. Eine positive Kenntnis i. S. d. § 107 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 GWB wird deshalb regelmäßig auch dann angenommen, wenn sich ein redlich Denkender nicht der Überzeugung verschließen würde, die der rechtlichen Würdigung der tatsächlichen Umstände zu Grunde liegt (vgl. OLG Naumburg v. 14.12.2004 1 Verg 17/04).

Der oben genannte behauptete Vergabeverstoß war in diesem Sinne spätestens aus dem Rügeantwortschreiben der Antragsgegner vom 14.03.2013 ersichtlich. Ein Bieter ist gehalten, Vergabeverstöße auch dann zu rügen, wenn diese sich erst aus diesem Schreiben des Auftraggebers ergeben (vgl. Weyand, Vergaberecht Praxiskommentar, 4. Auflage, 2013; § 107 GWB Rn 535; Vergabekammer Hessen vom 09.10.2009, Az 69d VK-36/2009). Auch in diesem Fall muss er dem Auftraggeber die Gelegenheit geben, den entsprechenden Fehler vor Einleitung eines Nachprüfungsverfahrens zu korrigieren.

Es ist der Antragstellerin zwar zuzugeben, dass die Antragsgegner ausdrücklich sich lediglich in der Beschreibung zur Kategorie b) im Dokument_1021_Angebotswertung_2012-11-16_final auf ein Maximum von Komfort und Wohlbefinden der Fahrgäste im Fahrzeug bezogen hatten. Die Antragsgegner hatten jedoch in ihrem o.g. Schreiben vom 14.03.2013 darauf abgestellt, dass sie bei den Konzepten auf die Mehrqualität der „Fahrgastwirksamkeit“ abgestellt hätten und ausgeführt, dass sie dieses Kriterium auch bei der Bewertung des Betriebskonzepts, mithin Kategorie a), herangezogen hätten. Damit musste sich für die Antragstellerin der Schluss aufdrängen, dass die Antragsgegner sich bei der Wertung im Hinblick auf das oben genannte Kriterium nicht ausschließlich auf die Kategorie b) beschränken. Das Rügeantwortschreiben ist im Übrigen im Zusammenhang mit den Vergabeunterlagen einschließlich der Bieterinformation 155-0524 zu sehen. Aus dem Dokument_1031_Konzepte_2012-11-16_final wurde bereits deutlich, dass das Kriterium der Fahrgastwirksamkeit bei der Wertung aller Konzepte von Bedeutung ist. Die Antragsgegner hatten dort ausgeführt, dass die Auftragnehmer berechtigt seien, höhere Qualitäten verbindlich anzubieten. Diese Mehrqualitäten seien in den jeweiligen Konzepten gesondert im Überblick darzustellen. Dabei war zu begründen, inwieweit diese Mehrqualitäten wesentlich über die Anforderungen der Vergabeunterlagen hinausgehen und insoweit fahrgastwirksam werden würden. Die Antragsgegner haben durch die Formulierung „insoweit“ zum Ausdruck gebracht, dass eine Mehrqualität nur erreicht wird, wenn diese fahrgastwirksam ist. Diese Aussage bezog sich erkennbar aufgrund des ersten Satzes des Absatzes eins des zuvor genannten Dokumentes auf alle Konzepte. Die Antragsgegner hatten dort ausgeführt, dass im Folgenden alle Konzepte zusammen gestellt seien, die der Auftragnehmer mit seinem Angebot vorzulegen habe. Alle nachfolgenden Aussagen standen hiermit in Zusammenhang. Im Übrigen deutet nichts darauf hin, dass bei einzelnen Konzepten keine Mehrqualitäten bei der Wertung berücksichtigt werden sollten. Diese Auslegung wird durch die Bieterinformation 155-0524 bekräftigt. Die Antragsgegner hatten dort die Heranziehung des vorgenannten Kriteriums nicht auf einzelne Konzepte beschränkt. Hieraus konnte nur der Schluss gezogen werden, dass das vorgenannte Kriterium Maßstab bei allen Konzepten sein sollte.

Es ist zwar einzuräumen, dass es sich bei der Vorgabe aus der Formulierung um eine Obliegenheit der Bieter handelte. Diese Obliegenheit wäre jedoch ohne Sinn, wenn die entsprechenden Angaben zur Fahrgastwirksamkeit nicht auch bei der Wertung herangezogen würden.

Soweit aus Sicht der Antragstellerin sich eine derartige Auslegung verbiete, weil die Wertung einzelner Konzepte wie des Umwelt- und Energiekonzeptes rein tatsächlich einer Berücksichtigung des oben genannten Kriteriums entgegenstünde, kann dem nicht beigeplichtet werden. Vielmehr ist in diesem Zusammenhang von Bedeutung, dass die Antragsgegner die Anwendung dieses Kriteriums ausdrücklich nicht eingeschränkt hatten. Im Übrigen hätte die Antragstellerin als erfahrene Bieterin die Möglichkeit gehabt, diesen Umstand gemäß § 107 Abs. 3 S. 1 Nr. 3 GWB zu rügen. Dies hatte sie jedoch unterlassen. Sie hat damit die Vorgaben der Antragsgegner hinzunehmen. Schließlich sind einzelne Aspekte, die Bestandteile des Umweltkonzeptes sind, einer Bewertung hinsichtlich der Fahrgastwirksamkeit zugänglich (wie z.B. geringe Lärmemission durch besonders leise Züge). Dies haben die Antragsgegner bei ihrer Wertung auch umgesetzt. Darüber hinaus weisen die Antragsgegner zutreffend darauf hin, dass die Maßnahmen zur Sicherung der Fahrgeldeinnahmen lediglich einen Bestandteil des Vertriebskonzeptes darstellen. Da dieser Aspekt nicht fahrgastwirksam war, konnten die Bieter hierfür keine positive Bewertung erhalten. Dem stand aber nicht entgegen, dass das gesamte Vertriebskonzept im Hinblick auf die Fahrgastwirksamkeit gewertet werden konnte.

Die Antragstellerin hat sich in ihrer Rüge im Einzelnen gegen die Wertung ihres Angebotes gewandt (siehe oben). Hiervon war jedoch der Umstand, dass nach Auffassung der Antragstellerin die Fahrgastwirksamkeit zu Unrecht bei allen Konzepten berücksichtigt wurde, nicht erfasst. Dies wäre jedoch erforderlich gewesen. Die Vorschrift des § 107 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 GWB enthält eine Präklusionsregel unter dem Gesichtspunkt von Treu und Glauben zur Vermeidung unnötiger Verfahren. Erkennt der Unternehmer Fehler im Vergabeverfahren, muss er dem Auftraggeber Gelegenheit geben, diese Fehler zu korrigieren. Die Antragstellerin hatte sich in ihrem Rügevorbringen im Einzelnen auf verschiedenste angebliche Wertungsfehler des Angebots der Beigeladenen bezogen (siehe oben zusätzlichen Zugleistungen auf dem Abschnitt – Hbf, zweimal jährlicher Aus- und Einbaus einer größeren Anzahl von Sitzen, innovative Sitzlandschaften auch in Fahrzeugen mit 135 Sitzplätzen sowie eine signifikant höhere Verfügbarkeit gleichzeitig betreibbarer Steckdosen). Diese behaupteten Vergabeverstöße stehen jedoch nicht damit im Zusammenhang, dass die Antragsgegner das Kriterium der Fahrgastwirksamkeit in allen Konzepten herangezogen hatten.

Aus dem Rügeantwortschreiben war auch nicht erkennbar, dass die Antragsgegner unumstößlich an ihrer Entscheidung festhalten werden. Nur in diesem Falle wäre eine erneute Rüge entbehrlich gewesen. Vielmehr hatten sie ihren Wertungsvorgang weiter erläutert, indem sie auf die Fahrgastwirksamkeit für die Bewertung der Mehrqualität in den Konzepten hingewiesen haben.

Dies war der Antragstellerin schließlich in zeitlicher Hinsicht möglich. Sie hat das Rügeantwortschreiben am 14.03.2013 erhalten. Es war beabsichtigt, den Zuschlag frühestens am 19.03.2013 zu erteilen. Gegebenenfalls ist ein Antragsteller sogar gehalten, zeitgleich mit der Einreichung des Nachprüfungsantrages die Rüge auszusprechen, da das Gesetz insoweit keine Wartefrist vorgesehen hat (vgl. VK Hessen vom 09.10.2009, Az 69d VK-36/2009). Dem Auftraggeber ist es auch in diesem Fall möglich, den behaupteten Vergabeverstoß zu prüfen und einen etwaigen Fehler zu korrigieren. Dem Gesetz lässt sich nicht entnehmen, dass dem Auftraggeber die Möglichkeit eingeräumt werden muss, den Fehler ohne eigenes Kostenrisiko zu beseitigen (vgl. OLG Naumburg vom 25.10.2005, Az 1 Verg 5/05).

2. Begründetheit

Soweit der Antrag zulässig ist, ist er teilweise begründet. Die Antragstellerin hat einen Anspruch darauf, dass die Antragsgegner die Angebotswertung unter Beachtung der Rechtsauffassung der Vergabekammer wiederholen. Ihnen wird untersagt, vor Abschluss der erneuten Wertung auf das Angebot der Beigeladenen den Zuschlag zu erteilen. Im Übrigen ist der Antrag zurückzuweisen.

Hierzu im Einzelnen:

2.1 Betriebskonzept (Kategorie a)

2.1.1 Bewertung zusätzlicher Zugkapazitäten der Antragstellerin

Zur Bewertung der von der Antragstellerin angebotenen höheren als geforderten Sitzplatzkapazitäten auf allen Linien hatten die Antragsgegner im Vergabevermerk lediglich ausgeführt, dass diese im Wesentlichen in nachfrageschwachen Zeiten ohne zusätzlichen Nutzen für die Fahrgäste erfolge. Weitere Ausführungen enthält der Vermerk hierzu nicht. Dies ist nicht ausreichend i.S. des Transparenzgebotes des § 97 Abs. 1 GWB und § 20 VOL/A. Um einen effektiven Rechtsschutz der Bieter zu gewährleisten, müssen zumindest die wesentlichen Zwischenentscheidungen so dokumentiert sein, dass der Weg zur Vergabeentscheidung vom einzelnen Bieter und von den Nachprüfungsinstanzen nachvollzogen und damit kontrolliert werden können. Die Bieter sollen in diesem Sinne nicht

nur erfahren, aus welchen Gründen sie für die Auftragsvergabe nicht vorgesehen sind, sondern sollen sich auch im laufenden Vergabeverfahren davon überzeugen können, dass der für den Vertragsschluss in Betracht kommende Bewerber auf Grund sachgerechter und ermessenfehlerfreier Entscheidungen bestimmt worden ist (Vergabekammer Brandenburg, Beschluss vom 17.07.2001, 2. VK 56/01; Vergabekammer Arnberg, Beschluss vom 29.11.2002, VK 1-25/2002; Vergabekammer Hessen, Beschluss vom 29.05.2002, 69 d VK-15/2002; OLG Bremen, Beschluss vom 14.04.2005, Verg 1/2005 in VergabeR 2005, Seite 537, OLG Celle v. 12.05.2010 13 Verg 3/10, OLG Karlsruhe v. 21.07.2010 15 Verg 6/10). Hierbei müssen alle Entscheidungen des Auftraggebers so begründet sein, dass sie für einen mit der Sachlage des Verfahrens vertrauten Lesers ohne weiteres verständlich sind. Bei der Entscheidung über den Zuschlag ist an die Darlegung der zu Grunde liegenden Tatsachen sowie ihrer Beurteilung ein hoher Maßstab anzulegen (vgl. Weyand, Vergaberecht Praxiskommentar, 4. Auflage, zu § 20 RdNr. 8). Soweit dem Auftraggeber Beurteilungs- und Ermessensspielräume zustehen, verlangt die Dokumentationspflicht über eine bloße Notiz hinaus eine besonders detaillierte Begründung.

Allein die Angabe, dass die erhöhte Sitzplatzanzahl überwiegend in nachfrageschwachen Zeiten angeboten worden sei, genügt diesen Anforderungen nicht. Hier wird zum einen nicht verständlich, wie die Antragsgegner diesen Begriff klassifizieren. Es wäre beispielsweise erforderlich gewesen, die entsprechenden Zeiträume z.B. auf der Grundlage des Dokumentes der Kapazitätsvorgaben näher einzugrenzen. Weiterhin wären die Antragsgegner gehalten gewesen, die von der Antragstellerin angebotenen höheren Sitzplatzkapazitäten den entsprechenden Zeiträumen prozentual zuzuordnen. Dies ging auch aus dem schriftsätzlichen Vorbringen der Antragsgegner im Nachprüfungsverfahren nicht hervor. Sie hatten lediglich vorgebracht, dass die Bestimmungen der nachfragestarken und nachfrageschwachen Zeiträume auf ihren Erfahrungen beruhe. Weiterhin hätten sie die Daten der Kapazitäten ermittelt und in die Vergabeunterlagen eingearbeitet. Das Vorbringen enthält jedoch die oben genannten Angaben nicht. Damit bleiben die Ermessenserwägungen der Antragsgegner nicht nachvollziehbar. Es kann bei dieser Sachlage dahin gestellt bleiben, ob die Antragsgegner ihre unzureichende Dokumentation überhaupt hätten nachbessern können (vgl. BGH vom 08.02.2011; X ZB 4/10). Es ist den Antragsgegner allerdings zuzustimmen, dass sich die diesbezügliche Auswertung nicht auf jede einzelne Strecke beziehen muss.

Die Antragsgegner haben jedoch ermessensgerecht höhere als geforderte Sitzplatzkapazitäten lediglich in nachfragestarken Zeiten als fahrgastwirksame Mehrqualität anerkannt. Ihnen stand diesbezüglich ein eigener Beurteilungsspielraum zu. Dieser kann von

den Nachprüfungsinstanzen nur daraufhin kontrolliert werden, ob das vorgeschriebene Verfahren eingehalten ist, ob der Auftraggeber die von ihm selbst aufgestellten Bewertungsvorgaben beachtet hat, der zugrundegelegte Sachverhalt vollständig und zutreffend ermittelt worden ist, keine sachwidrigen Erwägungen angestellt worden sind und nicht gegen allgemeine Bewertungsgrundsätze verstoßen worden ist (vgl. Kulartz/Portz/Prieß Kommentar zur VOB/A 2010, zu § 16 Rd. 129 VOB/A). Es ist in diesem Zusammenhang plausibel, dass ein Sitzplatzangebot, das in nachfrageschwachen Zeiten weit über den Bedarf hinaus geht, für die Fahrgäste nicht von Nutzen ist. Dies wird in der Regel zumal im Personennahverkehr nicht benötigt. Es besteht im Regelfall kein Interesse der Fahrgäste, mehr als einen zusätzlichen Sitzplatz für Ablagen oder ähnliches zu nutzen. Es ist auch kein wesentlicher Mehrwert, bei einem Überangebot an freien Plätzen sich einen Sitzplatz aussuchen zu können. Dies stellt für die Fahrgäste allenfalls eine kleine Annehmlichkeit dar und kann nicht als wesentliche Überschreitung der Mindestanforderungen angesehen werden.

Soweit die Antragstellerin darauf abstellt, dass Reisegruppen und Familien so eher die Chance hätten, zusammenhängende Plätze zu finden, ist auch dies nicht erheblich, da diese gewöhnlicher Weise in nachfrageschwachen Zeiten nicht reisen werden. Schließlich könnte es auch nicht beanstandet werden, dass die Antragsgegner es nicht positiv bewerten, wenn lediglich zu einem geringen Teil Überkapazitäten in nachfragestarken Zeiten angeboten werden. In diesem Fall ist der Nutzen für die Fahrgäste in ihrer Gesamtheit geringfügig. Allerdings haben die Antragsgegner – wie bereits erwähnt – versäumt, die nachfragestarken bzw. nachfrageschwachen Zeiten zu definieren und sodann die von der Antragstellerin angebotenen Mehrsitzkapazitäten entsprechend zuzuordnen.

2.1.2 Fahrgastwirksamkeit der zusätzlichen Fahrt zwischen und Hbf

Die Antragsgegner haben zu Recht die von der Beigeladenen angebotene zusätzliche Fahrt zwischen und Hbf in die Wertung einbezogen. Sie hatten es in der Bieterinformation 124-0459 gestattet, dass ein zusätzlicher Verstärkerzug auf der Linie um 16:00 Uhr zwischen und kostenneutral eingesetzt werden kann. Die Beigeladene hatte von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht und darüber hinaus den Verstärkerzug bis Hbf verbindlich angeboten. Dies ergibt eine Auslegung ihres Angebots. Sie hatte dort ausgeführt, dass für den Verstärkerzug aufgrund eines Fahrstraßenausschlusses in Hbf keine Ankunft in der Taktminute der-Züge bestehe. Sie werde jedoch in Abstimmung mit der darauf hinwirken, dass auch hier künftig eine Vertaktung mit dem-Regelangebot erreicht werden könne. Andernfalls müsse diese auf die Relation Hbf bis beschränkt werden.

Hieraus geht hervor, dass lediglich die Vertaktung der Linie zwischen und Hbf nicht verbindlich angeboten werden kann. Die Einschränkung bezieht sich allerdings nicht auf die Tatsache, dass der Verstärkerzug bis Hbf eingesetzt werden soll.

Es ist nicht beurteilungsfehlerhaft, dass die Antragsgegner den zusätzlichen Zug bis Hbf als wesentliche Mehrqualität gewertet haben. Die Beigeladene hat die Mindestanforderung dadurch überschritten. Die Bieter waren lediglich gehalten, einen Verstärkerzug von Hbf bis anzubieten, sofern sie den Zug mit leicht verminderter Kapazität einsetzen wollten.

Weiterhin ist auch nicht zu beanstanden, wenn die Antragsgegner dies im Vergleich aller angebotenen Konzepte als Überschreitung in Qualität und Leistung des Durchschnitts ansehen. Die Beigeladene hatte die zusätzlichen Zugleistungen unentgeltlich und zur Hauptverkehrszeit angeboten. Eine vergleichbare Mehrqualität hatte die Antragstellerin nicht offeriert. Insoweit weist das Betriebskonzept der Beigeladenen gegenüber dem der Antragstellerin deutliche Vorzüge auf. Bei dieser Sachlage ist nicht entscheidend, dass die Beigeladene eine Vertaktung nicht auf der gesamten Strecke zugesagt hatte. Die Antragsgegner hatten sich in ihrer Gesamtbewertung bei der vergleichenden Betrachtung der Angebote ausschließlich auf die von der Beigeladenen angebotenen zusätzlichen Zugleistungen zwischen und bezogen (vgl. Seite 9 Vergabedokumentation Anlage D-4.1 - Vermerk über die inhaltliche Aufklärung und Bewertung der Betriebskonzepte). Vor diesem Hintergrund ist es nicht maßgeblich, dass die zusätzliche Fahrt im Verhältnis zum gesamten Auftragsvolumen prozentual nur geringfügig ist.

Zwar hat die Antragstellerin außerdem demgegenüber den Zug mit weit mehr als geforderten Sitzplatzkapazitäten angeboten. Dennoch ist es nicht beurteilungsfehlerhaft, dass die Antragsgegner die Lösung der Beigeladenen als überlegen eingestuft haben. Der von der Beigeladenen angebotene Verstärkerzug hält nicht an kleineren Bahnhöfen und erreicht dadurch schneller größere Stationen.

Es liegen auch keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die zusätzliche Fahrt der Beigeladenen nicht realisierbar wäre. Es ist zwar zutreffend, dass die Netzkapazität und die Gleisbelegung erst im Rahmen des kalenderjährlichen Zuweisungs-verfahrens nach § 8 EIBV bzw. der Netzfahrplanerstellung nach § 9 EIBV relevant werden. Die Antragsgegner haben die Möglichkeit jedoch in ihrer Bieterinformation 124-0459 zugelassen. Die Antragstellerin hätte die Möglichkeit gehabt, dies zu rügen. Hiervon hatte sie jedoch abgesehen. Damit ist die Bieterinformation verbindlich. Im Übrigen sind sämtliche Musterfahrpläne lediglich für die

Angebotserstellung verbindlich, da das Zuweisungsverfahren erst zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden wird.

Es trifft auch nicht zu, dass aufgrund der Dokumente_1021_Angebotsbewertung_2012-11-16_final und_2001_Kalkulations-schema es der Beigeladenen es nicht möglich gewesen wäre, für die zusätzliche Fahrt ein Entgelt zu verlangen. In dem Kalkulationsschema konnten die Bieter unter Position 1.6 sonstige Fahrzeugkosten veranschlagen. Diese Position wurde letztendlich im Angebotspreis (Pa) berücksichtigt. Die Antragsgegner haben es somit zu Recht als vorteilhaft angesehen, dass der Verstärkerzug unentgeltlich angeboten wurde. Im Übrigen geht aus den Vergabeunterlagen nicht hervor, dass Mehrqualitäten stets unentgeltlich anzubieten sind. Schließlich könnten sich dadurch Kosten an anderer Stelle erheblich reduzieren.

Es kann weiterhin nicht als nachteilig angesehen werden, dass die Fahrgäste in zwischen verschiedenen Abfahrtsorten wählen müssen. Vielmehr verteilen sich die Fahrgäste aufgrund ihrer Fahrziele auf die entsprechenden Züge. Schließlich hält der Zug an jeder Station der Strecke Hbf – Hbf. Dagegen erreicht der Zug schneller sein Ziel, da er nur an bestimmten Knotenpunkten auf dieser Strecke hält. Aus diesem Grunde trägt auch nicht das Argument der Antragstellerin, dass die Fahrgäste sich zeitgleich zwischen zwei Zügen an unterschiedlichen Orten in entscheiden müssten. Lediglich für die Standorte, an denen beide Züge halten, kommt eine entsprechende Wahl der Fahrgäste in Betracht. Da es sich aber um Personennahverkehr handelt, dürfte ein Großteil der Fahrgäste regelmäßig fahren und daher Abfahrtsorte und –zeiten kennen.

Schließlich haben die Antragsgegner zutreffend ausgeführt, dass die von der Beigeladenen angebotene Mehrqualität umlauftechnisch nicht zwingend ist. Die Bieter hatten von vornherein die Wahl, entweder die Mindestkapazitäten des einzuhalten oder abweichend davon entsprechend der Bieterinformation 124-0459 ihre Angebote zu gestalten. Die zusätzliche Verbindung zwischen und Hbf mit dem Verstärkerzug war daher nicht erforderlich, um die Vorgaben der Vergabeunterlagen erfüllen zu können. Außerdem ist es selbst, wenn ein Bieter einen Verstärkerzug auf der Linie einsetzt, umlauftechnisch nicht zwingend, diesen Verstärkerzug bis nach Hbf und darüber hinaus bis nach Hbf führen zu lassen. Vielmehr wäre es auch denkbar gewesen, den Verstärkerzug ab auf die Linie Retour nach übergehen zu lassen. Auch hierauf haben die Antragsgegner zutreffend hingewiesen.

2.1.3 Zuordnung des zusätzlichen Reservefahrzeuges ausschließlich zum Betriebskonzept

Die Antragsgegner haben weiterhin zutreffend die Vorhaltung eines zusätzlichen Reservefahrzeuges dem Betriebskonzept zugeordnet. Aus den Angaben in der Kategorie a) ergab sich, dass das Betriebskonzept eine Beschreibung der angebotenen Zugkapazitäten sowie von Maßnahmen zur fahrplanmäßigen Stabilität enthalten soll. Dies erfasst auch den Einsatz von Reservefahrzeugen. Zwar ist Kategorie b) mit der Überschrift Fahrzeugausstattung und –Verfügbarkeit versehen. Es soll jedoch Angaben zu konstruktiven, technischen und gestalterischen Fahrzeugeigenschaften etc. einschließlich von Maßnahmen zur betrieblichen und kapazitiven Stabilität beinhalten. Hieraus wird deutlich, dass diese im Zusammenhang mit Fahrzeugeigenschaften stehen und daher auf die jeweils einzelnen Fahrzeuge bezogen sein sollen. Die Vorhaltung von Reservefahrzeugen dient in diesem Sinne der Gewährleistung der fahrplanmäßigen Stabilität und damit dem reibungslosen Betriebsablauf.

Es ist zwar einzuräumen, dass die weiteren Vorgaben zu Reservefahrzeugen im Dokument_3020 Fahrzeuge_2012-11-16_final benannt wurden. Dieses Dokument war mit dem Begriff „Fahrzeuge“ überschrieben. Dies ist jedoch angesichts des Inhalts der Kategorien nachrangig. In diesem Dokument wurde hinsichtlich der Sitzplatzkapazitäten ohne Reservefahrzeuge auf das Dokument_3019 Kapazitätsvorgaben_2012-11-16_final verwiesen. Redaktionell standen die Maßgaben zur Vorhaltung zum Reservefahrzeug damit im unmittelbaren Zusammenhang. Die Antragsgegner hatten für die Reservefahrzeuge einen bestimmten Prozentsatz bezogen auf die Sitzplatzkapazitäten im Dokument_3019 Kapazitätsvorgaben_2012-11-16_final vorgesehen. Es bot sich also an, beide Forderungen in demselben Dokument aufzustellen.

Anders als die Antragstellerin meint, ist es schon angesichts des Wortlauts der Beschreibung der Kategorien nicht möglich, die Vorhaltung von Reservefahrzeugen auch im Fahrzeugkonzept zu werten. Darüber hinaus ist es ohnehin nicht zulässig, diesen Aspekt sowohl im Betriebskonzept, als auch im Fahrzeugkonzept zu werten. In diesem Fall würde dieser Angebotsteil eine unangemessene Mehrfachbewertung erhalten.

Soweit die Antragstellerin darauf abstellt, dass die Antragsgegner die Vorhaltung einer Instandhaltungsreserve im Fahrzeugkonzept gewertet habe, ist dies nicht zu beanstanden. Sie hatten in der Kategorie b) ausdrücklich die Darstellung eines

Instandhaltungsmanagements gefordert. Dies trifft nach der oben genannten Auslegung für die Vorhaltung von Reservefahrzeugen nicht zu.

2.1.4 Standorte der Reservefahrzeuge

Es ist darüber hinaus nicht zu beanstanden, dass die Antragsgegner im Rahmen ihres Beurteilungsspielraumes die Positionierung der Reservefahrzeuge im Angebot der Beigeladenen günstiger bewerteten, als im Angebot der Antragstellerin. Es ist nachvollziehbar, dass die Antragsgegner darauf abgestellt haben, dass die Standorte für die Reservefahrzeuge im Angebot der Beigeladenen im Streckennetz eine zentralere Lage aufweisen, als im Angebot der Antragstellerin. Hierdurch können voraussichtlich defekte Fahrzeuge schneller ausgetauscht werden. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang besonders, dass die Beigeladene ein Reservefahrzeug ständig in positioniert, die Antragstellerin hingegen nur am Wochenende. Die übrige Zeit befindet sich dieses Fahrzeug in Dieses Fahrzeug kann höchstwahrscheinlich den-Tunnel nicht passieren, da dort nicht genügend Trassen zur Verfügung stehen. Der Reservezug müsste daher im Regelfall über die sogenannte, also über einen Umweg, zum Einsatz geführt werden. Damit muss das Reservefahrzeug zu vielen Einsatzorten im Netz einen weiteren Weg zurücklegen. Damit ist eine Stationierung des Reservefahrzeugs im Hbf, als Kern des Netzes, für den überwiegenden Teil des Gebietes vorteilhafter. Auch ist von dort beispielsweise über eine Zuführung über die..... in akzeptablen Zeiträumen erreichbar.

Anders als die Antragstellerin meint, haben die Antragsgegner in den Vergabeunterlagen gerade nicht verlangt, dass ein Reservefahrzeug in stationiert wird. Sie haben lediglich im Dokument MS.....-II_3012_CTL_Stoerfallkonzept verlangt, dass die Bieter während genau definierter Störfälle im Bereich Umleitungswege fahren können und daran liegende Zwischenstationen (z.B. über die Strecke Hbf (oben) – –- – mit Bedienung aller oder teilweise Halte). In der Bieterinformation BI_105-0364 haben sie den Bietern lediglich die Möglichkeit eröffnet, mit einem günstig stationierten Reservefahrzeug eine überschlagende Wende in für den Störfall vorzusehen. Sie haben die Bieter aber nicht dazu verpflichtet.

Die Antragstellerin hat weiterhin schriftsätzlich ausgeführt, dass das Reservefahrzeug in einem planmäßig durch den-Tunnel verkehrenden Zug mitgegeben werden könne. Die Antragsgegner haben jedoch in diesem Zusammenhang zu Recht darauf hingewiesen, dass diese Aussage gerade nicht Bestandteil ihres Angebotes ist. Dies wäre jedoch erforderlich gewesen. Schließlich ist die Zeit des Abkuppelns des Reservefahrzeuges

am Einsatzort zu berücksichtigen, weil sich dadurch das Risiko von einer Verspätung des mitführenden Regelzuges erhöhen könnte. Die Bieter hatten gemäß den Erläuterungen unter lit a) Satz 2 auf Seite 2 des Dokumentes_1031_Konzepte konzeptionelle Planungen zum Störungsmanagement abzugeben. Es ist im Rahmen einer Öffentlichen Ausschreibung nicht zulässig, dass die Antragstellerin ihr Angebot nach Ablauf der Angebotsfrist erweitert.

2.1.5 Nichtberücksichtigung der Durchbindung einzelner Zugläufe

Weiterhin haben die Antragsgegner ihren Beurteilungsspielraum nicht überschritten, als sie die von Antragstellerin angebotenen zusätzlichen drei Wagenzugdurchbindungen nicht als wesentliche Mehrqualität gewertet hatten. Die Antragstellerin hat in ihrem Angebot unter Ziffer 5a.6 Seite 14 selbst eingeräumt, dass zumindest in die beiden angebotenen Zugdurchläufe fahrplantechnisch ohnehin erforderlich waren. Weiterhin erreicht der Zug um 05:06 Uhr und fährt dann als ab um 05:25 Uhr weiter nach Damit entsteht eine Wartezeit in von fast 20 Minuten. Diese lange Wartezeit ist für die Fahrgäste im Personennahverkehr als nicht vorteilhaft einzuschätzen. Unter Berücksichtigung dieser Umstände in ihrer Gesamtheit ist die Entscheidung der Antragsgegner im Ergebnis nicht ermessensfehlerhaft.

2.1.6 Nichtberücksichtigung „.....“ – Großeinsätze

Die Antragsgegner haben weiterhin im Rahmen ihres Ermessens nicht fehlerhaft entschieden, das von der Antragstellerin angebotene „.....“ nicht als wesentliche Mehrqualität einzustufen. Das Ziel des „.....“ ist, unverletzte Kunden bei Großereignissen zu betreuen und ihnen schließlich zur Weiterreise zu verhelfen. Außerdem soll das „.....“ nach einem Unfall die Nachbetreuung aller Betroffenen organisieren. Es wird dabei sicherlich mit anderen Organisationen kooperieren. Dies betrifft zwar zum Teil Inhalte zu den Anforderungen an die Fahrgastinformation bei Notfällen und Störungen (vgl. Ziffer 1.7 Abs. 4_3010_Betrieb_2012-11-16_final). Im Übrigen hat dieser Service aber nur am Rande Auswirkungen auf den Betrieb. Soweit der Zugbetrieb durch ratlose Personen behindert wird, stehen Zugbegleiter im Regelfall zur Verfügung. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass die freiwilligen Helfer anstrebten, in einer Reaktionszeit von einer Stunde nach Alarmierung am Unfallort zu erscheinen. Damit ist diese Reaktionszeit nicht zugesichert. Ohnehin erscheint dieser Zeitraum lang. Für die Fahrgäste wäre eine kurzfristige Betreuung wünschenswert. Auch dieser Aspekt rechtfertigt das Wertungsergebnis der Antragsgegner.

2.1.7 Möglichkeit einer kurzfristigen Vormeldung mobilitätseingeschränkter Reisender

Dagegen haben die Antragsgegner die von der Antragstellerin angebotene Möglichkeit einer kurzfristigen Anmeldung mobilitätseingeschränkter Reisender zu Unrecht nicht als wesentlichen Vorteil gewertet. Die Antragsgegner stellen dabei hauptsächlich darauf ab, dass dieser Service nur an barrierefreien Stationen und Fahrzeugen angeboten werde und damit für die Reisenden nicht erforderlich wäre. Dennoch kann es für mobilitätseingeschränkte Personen (z.B. für sehbehinderte oder gehbehinderte Menschen) auch an solchen Stationen wesentlich sein, wenn sie beim Einstieg in den Zug vom Fahrpersonal unterstützt werden. Diese Maßnahme kann sich bei etwaigen Unsicherheiten auch auf das subjektive Wohlbefinden dieser Fahrgäste auswirken und ist damit fahrgastwirksam. Dieser Service ist im Übrigen freiwillig und kann von den betroffenen Personen auf Wunsch in Anspruch genommen werden. Soweit die Antragsgegner darauf abstellen, dass hierdurch der Betriebsablauf verzögert wird, vermag dies nicht zu überzeugen. Vielmehr kann sich das Fahrpersonal gleich an der entsprechenden Stelle im Zug positionieren und die betroffenen Personen in Empfang nehmen. Hierdurch kann der Ein- und Ausstieg beschleunigt werden.

2.2 Fahrzeugausstattung und –Verfügbarkeit (Kategorie b))

2.2.1 Fahrzeugkonzept

2.2.1.1 Ausbau der der Sitze (flexible Innenraumgestaltung)

Die Antragsgegner haben weiterhin die von der Beigeladenen angebotene Möglichkeit bei Bedarf Sitzplätze auszubauen und dadurch die Innenräume flexibel zu gestalten, zu Unrecht als Mehrqualität gewertet. Sie haben dabei außer Acht gelassen, dass dabei zwingend vorgegebene Mindestkapazitäten nicht eingehalten werden.

Die Antragsgegner haben im Dokument_3019_Kapazitätsvorgaben_2012-11-16_final Mindestkapazitäten auf anrechenbare Sitzplätze vorgegeben. Diese Formulierung spricht dagegen, dass es sich hierbei lediglich abstrakt um das Fassungsvermögen der Züge handeln sollte. Vielmehr ist die Vorgabe so zu verstehen, dass Sitzplätze gemeint sind, die konkret vorhanden sind. Dies wird durch den Begriff „anrechenbar“ zum Ausdruck gebracht. Weiterhin hatten die Antragsgegner ausgeführt, dass diese Mindestkapazitäten nicht unterschritten werden dürfen.

Außerdem hatten die Antragsgegner unter Ziffer 2.4 Abs. 5 Satz 1 im Dokument_3020_Fahrzeuge_2012-11-16_final ausgeführt, dass die Kapazitäten der Fahrzeuge in den Angeboten nachvollziehbar darzustellen sind. Dabei war zu dokumentieren und zu begründen, wie die Kapazitäten an Veränderungen der Nachfrage angepasst werden.

Die Antragsgegner haben dabei jedoch nicht ihre Forderung, dass die Mindestkapazitäten keinesfalls unterschritten werden dürfen, modifiziert. Damit war dies auch bei Nachfrageänderungen nicht erlaubt. Es war lediglich eine Reduzierung der Kapazitäten bis hin zu der Mindestanzahl an Sitzplätzen gestattet.

Darüber hinaus hatten die Antragsgegner unter Ziffer 2.1.2 Satz 1 des vorgenannten Dokumentes vorgegeben, dass die geforderten Mindestkapazitäten bei der Kalkulation zu berücksichtigen sind. In Satz zwei haben die Antragsgegner Regelungen für den Fall getroffen, dass die Bieter ihre Kapazitäten erhöhen möchten. Auch in diesem Zusammenhang sind die Antragsgegner von der Forderung, dass die Mindestkapazitäten unbedingt einzuhalten sind, nicht abgewichen.

Die Beigeladene hat jedoch im Rahmen der Aufklärung mit Schreiben vom 16.01.2013 selbst eingeräumt, dass sie die Sitze bei Bedarf ausbaut, um Platz für Fahrräder zu schaffen und dabei die Mindestvorgaben in den sogenannten Niederflurbereichen unterschreitet. Sie würde von dieser Möglichkeit nur in Abstimmung mit den Antragsgegnern Gebrauch machen.

Aufgrund dieser Abweichung von den Mindestvorgaben wären die Antragsgegner gehalten gewesen, diese von der Beigeladenen angebotene Möglichkeit nicht als Mehrqualität bei der Wertung zu berücksichtigen. Hieran ändert sich auch nichts dadurch, dass die Beigeladene diese Möglichkeit je nach Wahl des Auftraggebers angeboten hatte. Auch eine solche Wahlmöglichkeit hätte ausdrücklich von den Antragsgegnern zugelassen werden müssen, um gewertet zu werden können. Andernfalls würden der Beigeladenen ungerechtfertigte Wettbewerbsvorteile zugebilligt, da die Antragstellerin aufgrund der Vorgaben gehindert war, eine vergleichbare Variante gegebenenfalls auch mit einer entsprechenden Wahlmöglichkeit anzubieten oder überhaupt in Erwägung zu ziehen.

Andererseits ist jedoch ein Angebotsausschluss nicht gerechtfertigt, da die Beigeladene die Vorgabe hinsichtlich der Mindestkapazitäten dem Grunde nach einhält und lediglich auf Wunsch der Auftraggeber hiervon abweichen würde.

2.2.1.2 Berücksichtigung innovativer Sitzlandschaften

Die Antragsgegner haben im Laufe des Nachprüfungsverfahrens die Fahrzeugkonzepte neu gewertet und dabei die von der Beigeladenen angebotene innovative Sitzlandschaft nicht mehr als Mehrqualität gewertet. Sie haben insoweit dem Nachprüfungsantrag abgeholfen. Damit ist dieser Punkt gegenstandslos. Weitere Ausführungen sind entbehrlich.

2.2.1.3 Nichtberücksichtigung der Einsehbarkeit der-Bildschirme

Die Antragsgegner hatten bezüglich der Einsehbarkeit der-Bildschirme eingeräumt, dass aufgrund eines redaktionellen Versehens in der Dokumentation die in der Einzelauswertung festgestellte Mehrqualität in der Gesamtaufzählung fehlt. Die Antragsgegner sind ohnehin gehalten, die Dokumentation des Vergabeverfahrens teilweise zu wiederholen. Hierbei haben sie diesen Fehler zu korrigieren und diese Mehrqualität zu berücksichtigen.

2.2.1.4 Gleichzeitige Nutzbarkeit der Steckdosen

Die Antragsgegner haben zutreffend erkannt, dass die Beigeladene bei den fünfteiligen Fahrzeugen einen höheren Anteil an gleichzeitig betreibbaren Steckdosen als die Antragstellerin angeboten hatte. Dies ergab eine Einsicht in die Fahrzeuglisten der betreffenden Fahrzeuge. Es bestehen keine Anhaltspunkte, an diesen Angaben zu zweifeln. Auch bei Fahrzeugen der gleichen Bauart kann sich die jeweilige Innenausstattung unterscheiden. Allerdings haben es die Antragsgegner diesbezüglich wiederum aus einem redaktionellen Versehen versäumt, die in der Einzelbetrachtung anerkannten Mehrqualitäten des Angebots der Antragstellerin in der Gesamtbetrachtung aufzuführen. Bei der Wiederholung der Wertung haben sie die Dokumentation ebenfalls diesbezüglich zu vervollständigen.

2.2.2 Umwelt- und Energiekonzept (Kategorie b))

2.2.2.1 Zertifiziertes Umweltmanagementsystem (ISO 14001) und Installation eines Umweltmanagers

Die Antragsgegner haben im Rahmen ihres Beurteilungsspielraumes vertretbar entschieden, dass sie das zertifizierte Umweltmanagementsystem und den Einsatz eines Umweltmanagers nicht als fahrgastwirksame Mehrqualität werten. Wie bereits erwähnt, war bei der Wertung aller Konzepte die Fahrgastwirksamkeit von Relevanz (vgl. hierzu insoweit die Ausführungen zur Rüge). Die Antragsgegner haben zutreffend erkannt, dass bei lebensnaher Betrachtung diese Maßnahmen nur die wenigsten Fahrgäste dazu bewegen würden, sich für den Schienenpersonennahverkehr zu entscheiden. Vielmehr ist davon auszugehen, dass bei der großen Mehrheit der Fahrgäste hierbei andere Aspekte im Vordergrund stehen. Es ist sogar davon auszugehen, dass die meisten Fahrgäste keine Kenntnisse über eine Zertifizierung besitzen. Auch die Einschaltung eines Umweltmanagers dürfte für die überwiegende Zahl der Fahrgäste nicht von größerer Bedeutung sein.

2.3 Fahrgastbezogene Kommunikation und Vertrieb (Kategorie c))

2.3.1. Marketingkonzept

Die Antragsgegner haben weiterhin im Ergebnis zu Recht den von der Antragstellerin angebotene beispielhaften Marketingplan einschließlich der Internetpräsentation und der Kundenzeitschrift „Takt“ nicht positiv bewertet. Nach Ziffer 5.2 Abs. 3 a) im Dokument_3050_Marketing_2012-11-16_final hat der Auftragnehmer jährlich einen Marketingplan zu erstellen. Gemäß lit b) hat der Marketingplan Aussagen zu Umfang und Intensität bezüglich des Aufbaus und der Aktualisierung einer aussagefähigen auf das Vertragsverhältnis bezogenen Internetseite zu enthalten. Entsprechend Abs. 4 beträgt das jährliche Budget mindestens Euro. Im Marketingplan ist der Betrag auf einzelne Maßnahmen aufzuschlüsseln. Weiterhin werden nur die mit den Auftragnehmern jährlich einvernehmlich vereinbarten Maßnahmen auf das Marketingbudget angerechnet. Hieraus ergibt sich, dass die Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen ungewiss ist und von der Zustimmung der Auftraggeber abhängt. Dementsprechend haben die Bieter auch nur beispielhaft Marketingpläne angeboten. Bei dieser Sachlage haben die Antragsgegner schriftsätzlich zu Recht darauf hingewiesen, dass die Bieter bezüglich dieser Angebotsinhalte keine rechtsverbindliche Zusage abgeben konnten. Damit war dies einer Wertung gemäß Ziffer 2 des Dokumentes_1021_Angebotsbewertung_2012-11-16_final nicht zugänglich. Hiernach können nur rechtsverbindlich zugesicherte Angaben der Bieter gewertet werden. Von diesem Umstand hatte auch die Antragstellerin Kenntnis. Sie kann damit nicht mit der Behauptung durchdringen, sie hätte ihr Angebot anders gestaltet, wenn ihr die Bewertungsweise der Antragsgegner bekannt gewesen wäre.

2.3.2 Fahrgastinformationskonzept und Vertriebskonzept

2.3.2.1 Nichtberücksichtigung der angebotenen Kulanzleistungen nach besonderen Einschränkungen der Beförderungsleistungen

Dagegen haben die Antragsgegner die von der Antragstellerin angebotenen Kulanzleistungen zu Unrecht nicht als Mehrqualität bewertet. Dieser Aspekt wurde von den Antragsgegnern allerdings zutreffend im Fahrgastinformationskonzept gewertet. Nach dem Dokument_1031_Konzepte_2012-11-16_final ist das Fahrgastinformationskonzept gemäß den Vorgaben_3050_Marketing_2012-11-16_final und_4070_Qualitätsstandards_2012-11-16_final zu erstellen. Im letztgenannten Dokument wird in Ziffer 15.1.13 auf die Anforderung des Dokuments_3040_Fahrgastrechte_2012-11-16_final verwiesen. Es ist durchaus als positiv zu bewerten, wenn die Antragstellerin bei außergewöhnlichen Störungen Kulanzleistungen anbieten, die über die rechtlichen Ansprüche der Fahrgäste hinausgehen. Die Antragsgegner haben in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass derartige Störungen (wie

kompletter Ausfall der Klimaanlage, mehrstündiger unplanmäßiger Halt auf freier Strecke etc.) äußerst selten eintreten. Sie hatten dabei aber ausgeblendet, dass außergewöhnliche Störungen von den Fahrgästen, auch wenn sie nicht häufig sind, als besonders einschneidend erlebt werden. Gerade durch die Kulanzleistung kann es möglich sein, die Fahrgäste auch nach solchen Störungen weiter an den Personennahverkehr zu binden.

2.3.2.2 zusätzlichen Kundenkontaktstellen, zusätzlichen Fahrausweisautomaten, zusätzlichen Fahrausweisentwerter, zusätzliche personalbedienten Verkaufsstellen

Die Antragsgegner haben schließlich im Rahmen ihres Ermessens zu Recht die von der Antragstellerin angebotenen zusätzlichen Kundenkontaktstellen, die Fahrausweisautomaten sowie die zusätzlichen Fahrausweisentwerter nicht als Mehrqualität gewertet. Die Antragstellerin hatte diese Maßnahmen nur bis zum Ende der Laufzeit anderer Verkehrsverträge angeboten. Diese Verträge laufen vor dem hier ausgeschriebenen Verkehrsvertrag aus. Damit stehen diese Leistungen nicht über die gesamte Vertragslaufzeit zur Verfügung. Es ist daher schon aus diesem Grunde nachvollziehbar, dass die Antragsgegner hierin keine wesentliche Überschreitung der Mindestanforderungen sahen. Es ist außerdem plausibel, dass die Antragsgegner eine Leistung nicht als Mehrqualität qualifizieren, zu der die Antragstellerin aufgrund der anderen Verkehrsverträge ihnen gegenüber ohnehin verpflichtet ist. Damit haben diese Leistungen für die Antragsgegner keinen zusätzlichen Vorteil, da sie diese nicht mehr benötigen. Es entsteht auch kein weiterer Nutzen für die Fahrgäste. Vor diesem Hintergrund ist es anders als die Antragstellerin meint, sehr wohl von Bedeutung, ob sie die Leistung „freiwillig“ oder aufgrund anderer Verpflichtungen erbringt. Es ist bei dieser Sachlage auch nicht entscheidend, dass die Antragsgegner dies nicht vorab bekanntgegeben hatten. Für die Bieter war erkennbar, dass bei der Wertung der Konzepte auf die Fahrgastwirksamkeit abgestellt wird (siehe oben).

Dies gilt auch für die personalbedienten Verkaufsstellen, soweit die Antragstellerin zu deren Einrichtung aufgrund anderer Verkehrsverträge verpflichtet ist. Die Antragsgegner haben diese Maßnahme nicht beurteilungsfehlerhaft nur insoweit teilweise als Mehrqualität gewertet, als dass eine solche anderweitige Verpflichtung nicht besteht.

2.4 Kein Verstoß der Beigeladenen gegen Kalkulationsvorgaben der Antragsgegner

Die Beigeladene hat nicht gegen Kalkulationsvorgaben der Antragsgegner verstoßen. Sie beabsichtigt vielmehr, sowohl für die Gesamtleistung ohne Option 1 als auch für die Option 1 einheitlich die Finanzierungshilfe in Anspruch zu nehmen. Dies ergibt sich aus ihrem

Angebot. Soweit die Bieter diese Finanzierungshilfe in Anspruch nahmen, waren sie gehalten, zwei unterschiedliche Preise anzubieten, da der Antragsgegner zu 2) sich nicht an der Finanzierungshilfe beteiligt. Die Bieter hatten insoweit bezogen auf den Antragsgegner zu 2) einen gesonderten Preis anzubieten. Dieser Verpflichtung ist die Beigeladene nachgekommen. Die Antragsgegner hatten lediglich in ihrer Tabelle 1 Teil D auf der Seite 7 ihres Vergabevermerkes verabsäumt, beide Preise zu erfassen. Dies haben sie bei der Wiederholung der Wertung zu korrigieren.

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 128 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 Satz 1 GWB. Nach dieser Vorschrift hat ein Beteiligter die Kosten zu tragen, soweit er im Verfahren unterliegt. Insoweit sind die Antragstellerin und die Antragsgegner zu 1), zu 2) und zu 3) teilweise mit ihren Begehren nicht durchgedrungen. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, dass die Antragstellerin einerseits mit dem überwiegenden Teil ihres Vorbringens erfolglos blieb. Andererseits wurden die Antragsgegner verpflichtet, die Wertung zu wiederholen, soweit der Nachprüfungsantrag Erfolg hatte. Dies ist von erheblichem Gewicht. Vor diesem Hintergrund haben die Antragstellerin die Kosten zur Hälfte und die Antragsgegner jeweils zu einem Sechstel als Gesamtschuldner zu tragen.

Die Beigeladene hat die im Rahmen der Akteneinsicht angefallenen Kopierkosten in Höhe von Euro zu tragen.

Die Antragsgegner sind auch nicht nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 Verwaltungskostengesetz des Landes Sachsen-Anhalt (VwKostG LSA vom 27.06.1991) von der Entrichtung der Kosten befreit. Nach dieser Vorschrift werden Gebühren im Verwaltungsverfahren nicht erhoben für Amtshandlungen, zu denen eine Landes- oder gleichgestellte Behörde Anlass gegeben hat (auch die Behörde eines anderen Landes). Nach § 2 Abs. 3 Nr. 3 VwKostG LSA ist diese Regelung jedoch nicht anzuwenden bei Entscheidungen über förmliche Rechtsbehelfe, z. B. über einen Widerspruch. Das Vergabenachprüfverfahren ist in diesem Zusammenhang mit einem Widerspruchsverfahren vergleichbar (vgl. OLG Naumburg v. 17.09.2002, Az.: 1 Verg 8/02; OLG Naumburg v. 20.09.2012, Az.: 2 Verg 4/12).

Rechtsgrundlage für die Bemessung der Höhe der Gebühren ist § 128 Abs. 2 Satz 1 GWB. Die Höhe der Gebühren bestimmt sich nach dem personellen und sachlichen Aufwand der Vergabekammer unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Bedeutung des Gegenstands

des Nachprüfungsverfahrens. Als Grundlage für den wirtschaftlichen Wert dient der Vergabekammer insoweit der Gesamtpreis (brutto) des Hauptangebotes der Antragstellerin.

Nach der Gebührentabelle der Vergabekammer ergibt sich ein Richtwert, der die Höchstgebühr gemäß § 128 Abs. 2 Satz 3 GWB in Höhe von 50.000,00 Euro übersteigt. Aufgrund des mit der Bearbeitung des Antrages erforderlichen sachlichen und personellen Aufwandes ist die Höchstgebühr in Höhe von 50.000,00 Euro (zuzüglich der Auslagen in Höhe von Euro) angemessen.

Es besteht keine Veranlassung, von diesem Richtwert abzuweichen. Diesen Betrag haben die Antragsgegner zu 1), zu 2) und zu 3) als Gesamtschuldner jeweils zu einem Sechstel zu tragen. Die Antragstellerin hat diesen Betrag zur Hälfte als Gesamtschuldnerin zu tragen.

Die Einzahlung des Betrages in Höhe von **Euro** hat nach Eintritt der Bestandskraft des Beschlusses durch den Antragsgegner zu 1) unter Verwendung des Kassenscheines auf das Konto 810 015 00 bei der Landeshauptkasse Sachsen-Anhalt, Deutsche Bundesbank Magdeburg, BLZ 810 000 00 zu erfolgen.

Die Einzahlung des Betrages in Höhe von **Euro** hat nach Eintritt der Bestandskraft des Beschlusses durch die Antragsgegner zu 2) unter Verwendung des Kassenscheines auf das Konto 810 015 00 bei der Landeshauptkasse Sachsen-Anhalt, Deutsche Bundesbank Magdeburg, BLZ 810 000 00 zu erfolgen.

Die Einzahlung des Betrages in Höhe von **Euro** hat nach Eintritt der Bestandskraft des Beschlusses durch die Antragsgegner zu 3) unter Verwendung des Kassenscheines auf das Konto 810 015 00 bei der Landeshauptkasse Sachsen-Anhalt, Deutsche Bundesbank Magdeburg, BLZ 810 000 00 zu erfolgen.

Die Einzahlung des Betrages in Höhe von **Euro** (..... Euro abzüglich des bereits geleisteten Kostenvorschusses in Höhe von Euro, zuzüglich der Kopierkosten im Rahmen der Akteneinsicht in Höhe von Euro sowie der anteiligen Auslagen in Höhe von Euro) hat nach Eintritt der Bestandskraft des Beschlusses durch die Antragstellerin unter Verwendung des Kassenscheines auf das Konto 810 015 00 bei der Landeshauptkasse Sachsen-Anhalt, Deutsche Bundesbank Magdeburg, BLZ 810 000 00 zu erfolgen.

Die Einzahlung des Betrages in Höhe von **Euro** für die entstandenen Kosten im Rahmen der Akteneinsicht hat nach Eintritt der Bestandskraft des Beschlusses durch die

Beigeladene unter Verwendung des Kassenzeichen auf das Konto 810 015 00 bei der Landeshauptkasse Sachsen-Anhalt, Deutsche Bundesbank Magdeburg, BLZ 810 000 00 zu erfolgen.

Nach § 128 Abs. 4 Satz 1 GWB hat ein Beteiligter die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung und Rechtsverteidigung notwendigen Aufwendungen des jeweiligen Antragsgegners zu tragen, soweit er im Verfahren unterliegt. Die Antragsgegner zu 1), zu 2) und zu 3) sind hier als teilweise Unterliegende anzusehen und haben daher als Gesamtschuldner die Aufwendungen der Antragstellerin zur Hälfte zu tragen. Die Antragstellerin hat die zur zweckentsprechenden Rechtsverteidigung notwendigen Aufwendungen der Antragsgegner zu 1), zu 2) und zu 3) ebenfalls zur Hälfte zu tragen. Angesichts der sachlichen und rechtlichen Schwierigkeiten des Falls war die Hinzuziehung eines Bevollmächtigten für die Antragstellerin sowie für die Antragsgegner zu 1) und zu 2) notwendig (§ 128 Abs. 4 Satz 4 GWB i.V.m. § 80 Abs. 2 VwVfG).

Der ehrenamtliche Beisitzer, Herr, hat den Vorsitzenden und die hauptamtliche Beisitzerin der Vergabekammer ermächtigt, den Beschluss allein zu unterzeichnen. Ihm lag dieser Beschluss hierzu vor.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diese Entscheidung kann das Oberlandesgericht Naumburg, Domplatz 10, 06618 Naumburg, innerhalb einer Frist von zwei Wochen, die mit der Zustellung dieser Entscheidung beginnt, schriftlich angerufen werden.

Die sofortige Beschwerde ist zugleich mit ihrer Einlegung zu begründen.

Die Beschwerde muss die Erklärung, inwieweit die Entscheidung der Vergabekammer angefochten und eine abweichende Entscheidung beantragt wird, sowie die Angabe der Tatsachen und Beweismittel, auf die sich die Beschwerde stützt, enthalten.

Die Beschwerdeschrift muss durch einen Rechtsanwalt unterzeichnet sein. Dies gilt nicht für Beschwerden von juristischen Personen des öffentlichen Rechts.

gez.

gez.