VDV Die Verkehrsunternehmen

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und Bundesregierung: R001242
EU-Transparenzregisternummer: 50254292140-86

VDV-GFP-R4-R2
28. Juli 2025

VDV-Stellungnahme zum „Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung der Vergabe öffentlicher Aufträge" des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 22.07.2025

Der Verband deutscher Verkehrsunternehmen e.V. ist mit über 650 Mitgliedsunternehmen der führende Branchenverband für den öffentlichen Verkehr. Neben der politischen Interessensvertretung wirkt der VDV auch intensiv über die Facharbeit in Ausschüsse und Gremien mit dem Ziel, Normen, Spezifikationen und Empfehlungen zu erarbeiten, die branchenweit von den Verkehrsunternehmen zur Ausschreibung und zur Abnahme von technischen Systemen, Fahrzeugen und Komponenten, sowie deren Aufsichtsbehörden genutzt und hierbei kontinuierlich weiterentwickelt und systematisch aktualisiert werden.

Wir weisen darauf hin, dass eine Beteiligungsfrist von 4 Werktagen dem Umfang und der Bedeutung des Referentenentwurfs – insbesondere vor dem Hintergrund der weitreichenden Änderungen im Vergleich zum zugrundeliegenden (nicht beschlossenen) Vergabetransformationsgesetz der letzten Legislaturperiode – nicht gerecht wird. Daher steht diese Stellungnahme unter dem Vorbehalt späterer Ergänzungen und Änderungen.

I. Allgemeines

Mit dem Koalitionsvertrag und dem Sofortprogramm der Bundesregierung wurde angekündigt, für Investitionen – insbesondere für den dringend notwendigen Ausbau und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur – die Planung und Vergabe in Deutschland zu digitalisieren, zu vereinfachen und damit auch zu erleichtern und zu beschleunigen. Wir begrüßen grundsätzlich diesen wichtigen, im Referentenentwurf adressierten Ansatz.

Für die Verkehrsunternehmen in Deutschland – insbesondere auch im kommunalen Bereich – stellt die Komplexität und Dauer von Vergabeverfahren nach wie vor ein wesentliches Hemmnis für eine agile, effiziente und nachhaltige Beschaffung dar – sei es in der Beschaffung von Fahrzeugen, innovativen Produkten und Komponenten, als auch bei der Sanierung der Verkehrsinfrastruktur. Die Vergabestellen von Öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern wie unserer Mitgliedsunternehmen sind mit immer höheren Anforderungen konfrontiert.

Eine behutsame Änderung des Losaufteilungsgrundsatzes, wie sie zunächst durch die Fachabteilungen des Bundeswirtschaftsministeriums auf Basis eines breiten Konsultationsprozesses vorgeschlagen und gestützt wurde, ist daher ein wichtiger und entscheidender Weg zur Beschleunigung der Vergabeverfahren. In diesem entscheidenden Punkt bleibt der vorliegende Referentenentwurf bedauerlicherweise hinter dem Entwurf der vorherigen Legislaturperiode zurück, weshalb wir eine **maßvolle Flexibilisierung des Losgrundsatzes** fordern.

II. Unsere Anmerkungen und Vorschläge im Detail

1. Flexibilisierung des Losgrundsatzes, § 97 Abs. 4 GWB-E

Die Pflicht zur Losaufteilung von öffentlichen Aufträgen leistet einen wichtigen Beitrag zur Mittelstandsförderung in Deutschland. Sie ist jedoch für viele Projekte der Verkehrsinfrastruktur vielfach nicht der richtige Ansatz, um Investitionsmaßnahmen ressourceneffizient und in der erforderlichen Geschwindigkeit umzusetzen. Duch eine **effizientere Gestaltung** des Gebots der Aufteilung in Teil- und Fachlose können somit Vergabeverfahren sowie die Auftragserteilung und -steuerung unter Berücksichtigung möglichst geringen Ressourcenverbrauchs **vereinfacht werden**.

Für die zügige Umsetzung gesamtgesellschaftlich besonders drängender Vorhaben (z.B. der Schieneninfrastruktur) ist es erforderlich, dass auch **zeitliche** und **rechtliche** Gründe eine Loszusammenfassung **rechtfertigen** können. Dieses Erfordernis betrifft allerdings nicht nur die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanzierten Vorhaben.

Ein weiteres Sondervergaberechtsregime nur zugunsten des Sondervermögens einzuführen, erscheint nicht praxisgerecht – insbesondere, wenn dies durch neue zusätzliche unbestimmte Rechtsbegriffe („Erforderlichkeit", „Zusätzlichkeit"...) zu weiteren Auslegungshemmnissen führt.

Um Vergabestellen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene – und insbesondere auch der Sektorenauftraggeber – eine bedarfs- und praxisgerecht eine rechtssichere Entscheidung zu ermöglichen, empfehlen wir daher nachdrücklich, an der Regelung des § 97 Abs. 4 GWB in der Fassung des Vergaberechtstransformationsgesetzesentwurfs 2024 festzuhalten.

> „Mehrere Teil- oder Fachlose dürfen zusammen vergeben werden,
>
> wenn ***dies insbesondere aus rechtlichen, technischen, wirtschaftlichen oder zeitlichen Gründen zweckmäßig ist.***
> bzw.
> wenn insbesondere **wirtschaftliche, technische, rechtliche oder zeitliche** Gründe dies **rechtfertigen**."

Dies stellt eine **verhältnismäßige** und begründungsgebundene **Ausnahme vom Losgrundsatz** dar, die den Bedürfnissen der Praxis gerecht wird, ohne die Grundprinzipien des Wettbewerbs aufzugeben. Wir unterstreichen, dass der wichtige Grundsatz einer mittelstandsfreundlichen Vergabe hierdurch nicht aufgehoben wird. Vielmehr sind es vor allem die vielen mittelständischen Unternehmen, die durch eine Vielfalt an Vergabemodellen ihre Leistungsfähigkeit ausspielen können.
Eine **maßvolle Weiterentwicklung und Flexibilisierung des Vergaberechts**, um im Einzelfall auf Ebene von Bund, Ländern, Kommunen und Sektorenauftraggebern Auftragsvergaben praxisgerecht und zügig umsetzen zu können, kann somit auch aus wirtschaftspolitischer Sicht eine Aktivierung von bislang ungenutztem unternehmerischem Potenzial entfalten.

2. Wettbewerb mit Drittstaatenunternehmen, § 97 Abs. 2 GWB-E

Die vorgesehene Möglichkeit, **Bieter aus Drittstaaten**, die keinem Abkommen über den Zugang zum öffentlichen Beschaffungsmarkt (z. B. GPA der WTO oder bilaterale EU-Freihandelsabkommen) angehören, vom Vergabeverfahren **auszuschließen zu können, wird ausdrücklich begrüßt**. Diese Regelung ist sachgerecht, notwendig und entspricht der Rechtsprechung des EuGH (Rechtssache C-652/22 „Kolin").
Insbesondere im Bereich der kritischen Verkehrsinfrastruktur sind **Souveränitäts-Aspekte** vor dem Hintergrund geopolitischer Risiken nicht zu unterschätzen. Gleichzeitig besteht ausreichend Wahlfreiheit für Beschaffer, Drittstaatenanbieter doch zuzulassen. Der Ausschluss nicht vertraglich gebundener Drittstaatenanbieter ist ein wichtiges Instrument zur Wahrung der Integrität von kritischen Infrastrukturen.

3. **Leistungsbeschreibung, § 121 GWB-E**

Die geplanten Anpassungen in § 121 GWB-E zielen darauf ab, die Anwenderfreundlichkeit, Verständlichkeit und Ergebnisoffenheit von Leistungsbeschreibungen zu stärken. Dies ist im Grundsatz zu begrüßen.

Sinn der „erschöpfenden" Leistungsbeschreibung ist eine Kalkulationsbasis für Bieter zu schaffen und somit die Vergleichbarkeit der Angebote zu erhöhen. Da Verkehrsunternehmen regelmäßig komplexe, technisch anspruchsvolle Leistungen beschaffen – etwa Fahrzeuge, Betriebssysteme oder IT-Plattformen. Gerade in diesen komplexen Beschaffungsvorgängen (wie z.B. in noch zu entwickelnden Technologiebereichen, wie dem autonomen Fahren, digitaler Betriebssteuerung und Fahrzeugvernetzung etc.) kann das Erfordernis einer erschöpfenden Beschreibung zu besonderen Herausforderungen für sie als Auftraggeber führen.

Verstärkt auf eine **funktionale Ausschreibung** zu setzen stärkt Innovation und eröffnet technologieneutrale Lösungen. Dies entspricht der gelebten Praxis vieler Verkehrsunternehmen, etwa bei Ausschreibungen zur Fahrzeugausstattung, zur Digitalisierung (z. B. Fahrgast-Apps) oder bei Anforderungen an Energieeffizienz. Die Streichung der „erschöpfenden" Beschreibung ist daher nach unserer Lesart auch geeignet zu Vereinfachungen zu führen.

4. **Inhouse-Regelungen, § 108 GWB-E**

Die geplanten Änderungen in § 108 GWB, die die Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Auftraggebern erleichtern und den Anwendungsbereich erweitern sollen, sowie die Definition des Betrauungsakts in Abs. 7 werden begrüßt. Ggf. sollte zusätzlich (in der Gesetzbegründung) klargestellt werden, dass eine Betrauung auch durch Festlegung im Gesellschaftszweck erfolgen kann.

5. **Eigenerklärung, § 122 GWB-E**

Die geplante **Stärkung des Grundsatzes der Eigenerklärung** wird begrüßt. Die damit zum Ausdruck kommende Flexibilisierung und Vereinfachung ermöglicht eine bessere Anpassung an die konkrete Ausschreibung und unterstützt eine höhere Wettbewerbsintensität. Die Forderung, weitergehende Nachweise nur von Bewerbern/Bietern mit realistischer Zuschlagschance zu verlangen, stärkt die Verhältnismäßigkeit und Effizienz.

6. **Beschleunigung und Digitalisierung des vergaberechtlichen Rechtsschutzverfahrens, § 155ff. GWB-E**

Die Digitalisierung des Rechtsschutzverfahrens ist zeitgemäß und zu begrüßen.
Dies ermöglicht schnellere Verfahren und eine bessere Nachvollziehbarkeit durch eine zentralisierte, strukturierte Aktenführung. Besonders in Konstellationen mit mehreren Beteiligten (z. B. Bietergemeinschaften, komplexe ÖPNV-Vergaben mit vielen Interessenten) dürfte die digitale Verfahrensakte die Transparenz und Übersichtlichkeit deutlich erhöhen.

7. **Haushaltsrechtliche Grundsätze, § 30 HGrG-E / § 55 BHO-E**

Die haushaltsrechtlichen Anpassungen in § 30 HGrG-E und § 55 BHO-E zielen darauf ab, die Vergabe öffentlicher Aufträge insbesondere unterhalb der EU-Schwellenwerte zu vereinfachen und zu beschleunigen. Dies ist zu begrüßen. Neben öffentlicher Ausschreibung und beschränkter Ausschreibung mit Teilnahmewettbewerb sollen künftig auch Verhandlungsvergaben und freihändige Vergaben mit Teilnahmewettbewerb oder öffentlicher Bekanntmachung gleichberechtigt möglich sein.
Die Erleichterung der Verfahrenswahl unterhalb der Schwellenwerte ist praxisgerecht und auch für kommunale Verkehrsunternehmen von hoher Relevanz.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für tiefergehende Arbeitsgespräche diesbezüglich gerne zur Verfügung.