

28.04.26**Empfehlungen
der Ausschüsse**

Wi - Vk

zu **Punkt 14** der 1065. Sitzung des Bundesrates am 8. Mai 2026

Gesetz zur Beschleunigung der Vergabe öffentlicher Aufträge**A****Der Verkehrsausschuss**

empfiehlt dem Bundesrat, zu dem vom Deutschen Bundestag am 23. April 2026 verabschiedeten Gesetz gemäß Artikel 77 Absatz 2 des Grundgesetzes den Vermittlungsausschuss aus folgendem Grund anzurufen:

(bei
Annahme
entfallen
Ziffern 2,
3)

1. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 97a Absatz 2, 3, 4 GWB)

Artikel 1 Nummer 5 § 97a ist wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 2 ist die Angabe „wirtschaftliche oder technische“ durch die Angabe „wirtschaftliche, technische oder zeitliche“ und die Angabe „erfordern“ durch die Angabe „rechtfertigen“ zu ersetzen.
- b) Die Absätze 3 und 4 sind zu streichen.

Folgeänderungen

- a) Artikel 1 Nummer 5 § 97a ist wie folgt zu ändern:
- aa) Die Absätze 5 und 6 werden zu den Absätzen 3 und 4.
 - bb) Im neuen Absatz 3 Satz 1 ist die Angabe „nach den Absätzen 2 bis 4“ durch die Angabe „nach Absatz 2“ zu ersetzen.
 - cc) Im neuen Absatz 3 Satz 2 ist die Angabe „sowie den Absätzen 1 bis 4“ durch die Angabe „sowie den Absätzen 1 und 2“ zu ersetzen.
 - dd) Im neuen Absatz 4 Satz 1 ist die Angabe „Absatz 3“ durch die Angabe „Absatz 2“ zu ersetzen.
- b) In Artikel 8 Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe b § 6 Absatz 2 Satz 2 ist die Angabe „Absatz 5“ durch die Angabe „Absatz 3“ zu ersetzen.

Begründung:

Die mit dem Gesetz verfolgte Neuregelung von Vergaben im Bereich der Infrastruktur, insbesondere der Verkehrsinfrastruktur, ist grundsätzlich zu begrüßen. Sie bleibt jedoch hinter dem Ziel zurück, Vergabeverfahren wirksam zu beschleunigen und zu entbürokratisieren.

Zwar erkennt das Gesetz durch die Änderungen im parlamentarischen Verfahren – wie vom Bundesrat in seiner Stellungnahme zum Gesetzentwurf, BR-Drucksache 380/25(B), gefordert – an, dass neben wirtschaftlichen und technischen auch zeitliche Gründe eine Abweichung vom Losgrundsatz begründen können. Diese Flexibilisierung wird jedoch auf bestimmte Verkehrsinfrastrukturvorhaben beschränkt, die im Wesentlichen dem Bund zuzuordnen sind. Hingegen bleiben Maßnahmen der Länder und Kommunen unberücksichtigt, sofern sie nicht aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden. Diese Finanzierung wird aber nur für einen kleinen Teil der Vorhaben der Länder und des Bundes greifen. Diese Schlechterstellung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben der Länder und der Kommunen ist sachlich nicht nachvollziehbar. Der Bedarf, Vergabeverfahren im Verkehrsbereich zu beschleunigen, besteht unabhängig davon, ob es sich um Bundes- oder Landes- bzw. Kommunalmaßnahmen handelt.

Hinzu kommt, dass das Gesetz weiterhin am Maßstab des „Erfordernisses“ festhält. Dieser wird in der vergaberechtlichen Praxis und Rechtsprechung restriktiv ausgelegt und führt dazu, dass eine Gesamtvergabe nur in eng begrenzten Ausnahmefällen möglich ist. Die vorgesehene Einbeziehung zeitlicher Gründe wird bei Erhalt der „Erfordernis-Schwelle“ in der Praxis damit nur eingeschränkt möglich sein. Bereits in seiner o.g. Stellungnahme zum Gesetzentwurf hatte der Bundesrat daher gefordert, den Begründungsmaßstab auf ein „rechtfertigen“ abzusinken, um einen praxistauglichen und rechtssicheren Handlungsspielraum zu schaffen.

Der Losgrundsatz ist in der Folge dahingehend weiterzuentwickeln, dass zeitliche Gründe als eigenständiger Ausnahmegrund für alle öffentlichen Auftraggeber berücksichtigt werden (entspricht der Änderung in Ziffer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc in der o. g. Stellungnahme des Bundesrates) und der Begründungsmaßstab von „erfordern“ auf „rechtfertigen“ abgesenkt wird (entspricht der Änderung in Ziffer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd in der o. g. Stellungnahme des Bundesrates). Im Übrigen können dann die Absätze 3 und 4 des § 97a GWB ersatzlos gestrichen werden.

Landesrechtliche Entwicklungen zeigen, dass ein solcher Ansatz praktikabel ist. So wurde etwa in Rheinland-Pfalz der Losgrundsatz im Haushaltsvergabe-recht gezielt flexibilisiert, indem die Ausnahme nicht mehr nur an wirtschaftliche und technische Gründe geknüpft ist und der bisherige Maßstab des „Erforderns“ durch einen Rechtfertigungsmaßstab ersetzt wurde. Ziel ist eine flexiblere, praxisgerechte und entbürokratisierte Vergabepaxis.

Wenn der Bund keine konsistente und praxistaugliche Regelung schafft, besteht die konkrete Gefahr einer zunehmenden Rechtszersplitterung durch landesspezifische Einzelregelungen. Dies widerspricht dem Ziel des Gesetzes, Vergabeverfahren zu vereinfachen, zu beschleunigen und bürokratische Hürden abzubauen.

(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 1)

2. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 97a Absatz 4 Nummer 1 GWB)*

In Artikel 1 Nummer 5 § 97a Absatz 4 Nummer 1 ist nach der Angabe „Eisenbahngesetzes“ die Angabe „sowie Schienenwege nach § 8 Absatz 5 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes“ einzufügen.

Begründung:

Die mit dem Gesetz ermöglichte Beschleunigung von Vergaben im Bereich der Infrastruktur, insbesondere der Verkehrsinfrastruktur, ist grundsätzlich zu begrüßen. Sie bleibt jedoch hinter dem Ziel zurück, Vergabeverfahren im Bereich der Schieneninfrastruktur umfassend zu beschleunigen und zu entbürokratisieren.

Um mehrere Teil- oder Fachlose zusammen zu vergeben, kann das Kriterium der „zeitlichen Gründe“ im Verkehrsbereich nur bei bestimmten, im Gesetz genannten Infrastrukturen (§ 97a Absatz 4 Nummer 1 bis 4 GWB) genutzt werden, sofern sie nicht durch das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden. Das Gesetz nennt als solche Infrastruktur in § 97a Absatz 4 Nummer 1 GWB die Eisenbahninfrastruktur nach § 2 Absatz 6 AEG.

* Hilfsempfehlung zu Ziffer 1

Allerdings zählen zur Eisenbahninfrastruktur nach § 2 Absatz 6 AEG nicht die Personenbahnhöfe. Denn Personenbahnhöfe werden als Serviceeinrichtungen unter § 2 Absatz 9 AEG i.V.m. Nummer 2 Buchstabe a der Anlage 2 zum ERegG subsumiert. Das Ziel sollte es jedoch sein, die Beschleunigung und Bündelung von Vergabeverfahren für alle zentralen Bestandteile der Eisenbahninfrastruktur weiter zu stärken und so die Modernisierung und den Ausbau des Schienenverkehrs in Deutschland bestmöglich und umfassend zu unterstützen. Empfangsgebäude der Personenbahnhöfe sind ein zentraler Bestandteil der Schieneninfrastruktur und für den Betrieb der Schienenwege notwendige Anlagen. Diese sollten daher ebenfalls vom Anwendungsbereich umfasst werden.

Nach § 8 Absatz 5 Satz 2 BSWAG gehören zu den Schienenwegen von Eisenbahnen auch Empfangsgebäude der Personenbahnhöfe. Vor diesem Hintergrund sollte die Verkehrsinfrastruktur im Sinne des § 97a Absatz 4 Nummer 1 GWB auch die Schienenwege im Sinne des § 8 Absatz 5 BSWAG umfassen.

(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 1)

3. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 97a Absatz 4 Nummer 3, 4, 5 – neu – GWB)*

Artikel 1 Nummer 5 § 97a Absatz 4 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 3 ist die Angabe „Bundeswasserstraßengesetzes und“ durch die Angabe „Bundeswasserstraßengesetzes,“ zu ersetzen.
- b) In Nummer 4 ist die Angabe „Luftverkehrsgesetzes.“ durch die Angabe „Luftverkehrsgesetzes und“ zu ersetzen.
- c) Nach Nummer 4 ist die folgende Nummer 5 einzufügen:

„5. Straßeninfrastruktur in der Straßenbaulast von Ländern und Kommunen, darunter insbesondere Sanierungs- und Erhaltungsvorhaben sowie Ersatzneubauten von Brücken.“

Begründung:

Die mit dem Gesetz verfolgte Neuregelung von Vergaben im Bereich der Infrastruktur, insbesondere der Verkehrsinfrastruktur, ist grundsätzlich zu begrüßen. Sie bleibt jedoch hinter dem Ziel zurück, Vergabeverfahren in strategisch wichtigen Bereichen wirksam zu beschleunigen und zu entbürokratisieren.

* Hilfsempfehlung zu Ziffer 1

Der Deutsche Bundestag hat Ziffer 1 der Stellungnahme des Bundesrates (BR-Drucksache 380/25(B)) nur punktuell umgesetzt. So kann das Kriterium der „zeitlichen Gründe“, um mehrere Teil- oder Fachlose zusammen vergeben zu dürfen, nach dem Beschluss des Bundestages im Verkehrsbereich nur bei bestimmten, im Gesetz genannten Infrastrukturen (§ 97a Absatz 4 GWB) genutzt werden, die im Wesentlichen dem Bund zuzuordnen sind, und bei Vorhaben, die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden (§ 97a Absatz 3 GWB).

Allerdings ist der Sanierungsbedarf bei der Straßeninfrastruktur von Ländern und Kommunen tendenziell noch höher als bei den in § 97a Absatz 4 GWB angeführten Infrastrukturen und muss ebenfalls schnellstmöglich abgearbeitet werden. Deswegen müssen die dort geregelten Ausnahmen auch für die Straßeninfrastruktur von Ländern und Kommunen gelten. Ansonsten würden Erhaltungs- und Sanierungsprojekte im Bereich der Verkehrsinfrastruktur gehemmt, was der von Bund und Ländern angestrebten Umsetzungsbeschleunigung widersprechen würde.

Zur weiteren Umsetzung des Bundesratsbeschlusses ist deshalb ratsam, zumindest die Straßeninfrastruktur in der Straßenbaulast von Ländern und Kommunen, darunter insbesondere Sanierungs- und Erhaltungsvorhaben sowie Ersatzneubauten von Brücken, in die Liste der Verkehrsinfrastrukturen des § 97a Absatz 4 GWB aufzunehmen, die vom Kriterium der „zeitlichen Gründe“ profitieren können sollen.

Die Ausnahme für Vorhaben, die aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden, reicht für die Länder und Kommunen nicht, da absehbar nur ein kleiner Teil der Projekte der Länder und Kommunen aus dem Sondervermögen finanziert werden kann.

B

4. Der federführende Wirtschaftsausschuss

empfiehlt dem Bundesrat, dem Gesetz gemäß Artikel 84 Absatz 1 Satz 5 und 6 des Grundgesetzes und § 113 Satz 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen zuzustimmen.