

Vergabebeschieleunigungsgesetz

Der neue § 97a GWB öffnet neue Möglichkeiten der Vergabebeschieleunigung, lässt aber wesentliche Teile des Infrastrukturausbaus außen vor!

Drucksache

21/5525 – Gesetz zur Beschleunigung der Vergabe öffentlicher Aufträge, in Kraft seit 1. Juli 2026

Beschleunigungspotenzial

Teilweise – nur SVIK-finanzierte Vorhaben und Bundesverkehrsinfrastruktur umfasst

01 Hintergrund

Das Gesetz zur Beschleunigung der Vergabe öffentlicher Aufträge ist am 1. Juli 2026 in Kraft getreten. Es verselbständigt den Losgrundsatz in einem neuen § 97a GWB; der bisherige § 97 Absatz 4 GWB enthält nur noch den allgemeinen Grundsatz, dass mittelständische Interessen bei der Vergabe öffentlicher Aufträge vornehmlich zu berücksichtigen sind. Die neue Regelung wurde ausweislich der Begründung (Drs. 21/5525) geschaffen, um die dringend benötigten Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sowie für Vorhaben, die mit den Mitteln des zeitlich befristeten Sondervermögens finanziert werden, schnell zu tätigen. Hierzu sollen die Möglichkeiten zur Beschleunigung von Planung und Genehmigung, Beschaffung und Vergabe der Infrastrukturprojekte ausgeschöpft werden. Damit verschiebt der Gesetzgeber die Balance zwischen Losgrundsatz und Beschleunigung erstmals seit der Vergaberechtsreform 2009 wieder zugunsten der Gesamtvergabe. Da das Europäische Vergaberecht keine Rechtspflicht zur Losvergabe mit subjektivem und vor den Vergabekammern durchsetzbarem Bieterrecht kennt, hat der Gesetzgeber hier ein Handlungsspielraum, der durch das vorliegende Gesetz nur zum Teil genutzt wird.

Die Struktur des § 97a GWB ist nach folgender Logik aufgebaut: Absatz 1 verankert die Pflicht zur Teil- und Fachlosvergabe. Absatz 2 erlaubt Gesamtvergaben bei wirtschaftlichen oder technischen Gründen und entspricht damit dem bisherigen Recht. Absatz 3 enthält die eigentliche Neuerung, dass mehrere Teil- oder Fachlose auch dann zusammen vergeben werden dürfen, wenn zeitliche Gründe dies bei der Durchführung von Infrastrukturvorhaben erfordern. Voraussetzungen dafür sind, dass deren geschätzter Auftrags- oder Vertragswert das Zweifache des jeweiligen EU-Schwellenwertes erreicht (bei Bauaufträgen rund 11 Mio. Euro) und die Finanzierung entweder über das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) läuft oder diese zur privilegierten Verkehrsinfrastruktur nach Absatz 4 gehören.

Zur privilegierten Verkehrsinfrastruktur gehören Eisenbahninfrastruktur nach § 2 Absatz 6 AEG, Bundesfernstraßen nach § 1 Absatz 1 FStrG, Bundeswasserstraßen nach § 1 Absatz 1 WaStrG und Flugplätze nach § 6 Absatz 1 LuftVG.

Wichtig für die Anwendung der neuen Regeln zur Gesamtvergabe ist, dass Absatz 6 die Bundesregierung verpflichtet, dem Bundestag bis zum 30. September 2027 über die Auswirkungen des Absatzes 3 zu berichten. Da diese Pflicht ausdrücklich die Anwendbarkeit in den Kommunen und der Beteiligung

kleiner und mittlerer Unternehmen erwähnt, wird der § 97a GWB also unter einen zentralen Prüfungsvorbehalt gestellt.

02 Leider nur der halbe Schritt: Die Kategorienlogik ist anerkannt, aber unvollständig

Die entscheidende rechtspolitische Entwicklung liegt in § 97a Absatz 3 Nummer 2 GWB. Mit der Aufnahme der Verkehrsinfrastruktur hat der Gesetzgeber die Loslockerung nicht nur an die Herkunft der Finanzmittel, nämlich aus dem SVIK geknüpft, sondern darüber hinaus strategisch wichtige Infrastrukturbereiche definiert. Eine Eisenbahnbrücke wird jetzt privilegiert, weil sie Eisenbahninfrastruktur ist, nicht weil sie aus einem bestimmten Topf bezahlt wird. Durch diese funktionale Anknüpfung erfolgt eine Beschleunigung nach der Bedeutung der Infrastruktur und nicht nach der Haushaltssystematik. Dies ist zunächst grundsätzlich zu begrüßen, da eine Verknüpfung an die Herkunft der Mittel im Grundsatz ein sachfremdes Kriterium dargestellt hätte.

Leider ist diese Systematik nur ein halber Schritt, denn gemessen am tatsächlichen Ausbaubedarf erfasst die privilegierte Kategorie nur einen Ausschnitt: Schienen, Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen und Flugplätze sind privilegiert. Energienetze, kommunale Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur, Wasser- und Abwasseranlagen sowie die Erschließung von Industriestandorten bleiben im Regelregime, obwohl der Investitionsstau dort am größten und der Zeitdruck am höchsten ist. Drei Schieflagen sind dabei zumindest aus der Perspektive der Umsetzungsbeschleunigung feststellbar.

» Erste Schieflage: Bundesverkehrsinfrastruktur, aber keine Netze für die Transformation

Ein Bundesfernstraßenausbau etwa kann als Gesamtvergabe beschleunigt werden. Der

Ausbau von Stromverteilnetzen, an denen der Hochlauf von Elektromobilität, Wärmepumpen und Elektrolyse hängt, kann es nicht. Gleiches gilt für Wärmenetze, Wasserstoffverteilinfrastruktur und Umspannwerke: Sie alle sind in gesetzlichen Zielsystemen (Klimaschutzgesetz, EnWG-Netzentwicklungsplanung, Wärmeplanungsgesetz) verankert, zeitkritisch und großvolumig, aber vergaberechtlich unprivilegiert, sofern keine SVIK-Mittel fließen.

» Zweite Schieflage: Privilegierung von Bundesinfrastruktur, aber ohne Kommunen und Länder

Alle vier Verkehrskategorien des Absatzes 4 liegen in Bundesverantwortung. Kommunale Verkehrsinfrastruktur wie ÖPNV-Anlagen, Stadtbahnstrecken, kommunale Brücken und Straßen fällt nicht darunter, ebenso wenig die gesamte kommunale Ver- und Entsorgungsinfrastruktur von Wasser über Abwasser bis Abfall. Ausgerechnet die Ebene also, auf der der Investitionsstau am größten und die Vergabekapazität am knappsten sind, profitiert am wenigsten. Nach den laufenden Erhebungen des KfW-Kommunalpanels liegt der wahrgenommene kommunale Investitionsrückstand seit Jahren im dreistelligen Milliardenbereich. Ein erheblicher Teil davon entfällt auf Schulen, Straßen und Wasserinfrastruktur. Dafür sind in erster Linie die Kommunen und die Länder zuständig. Die Berichtspflicht des Absatzes 6 benennt die „Anwendbarkeit in den Kommunen“ ausdrücklich als offene Frage; der Gesetzgeber hat die Lücke also offenbar selbst zumindest erahnt, ihre Prüfung aber lediglich in einen späteren Bericht verschoben.

» Dritte Schieflage: Fehlende Privilegierung von Standortentwicklungen

Die Erschließung großer Industrie- und Gewerbestandorte, von der Ansiedlungspolitik über Transformationscluster bis zu Konversionsflächen, ist regelmäßig ein Wettlauf um Investitionsentscheidungen, die an Standort-

verfügbarkeit innerhalb weniger Jahre hängen. Erschließungsinfrastruktur (Verkehrsanbindung, Energieversorgung, Wasser) erreicht dabei häufig die Wertgrenze des Absatzes 3. Dennoch bleibt sie unprivilegiert, während der Ausbau einer Bundeswasserstraße ohne vergleichbaren Zeitdruck privilegiert ist. Da erfolgreiche Industriepolitik nur über Standortentwicklung funktioniert, braucht es auch hier ein schlankeres Vergaberecht als Umsetzungsinstrument.

03 Weitere strategische Projekte brauchen gezielte Beschleunigung

Die Auswahl der privilegierten Sektoren folgt keiner Dringlichkeits- oder Bedeutungsanalyse, sondern der institutionellen Reichweite des Bundes. Das ist im Sinne des Ziels des Gesetzes nicht begründbar.

Wenn zeitkritischer Infrastrukturausbau der Maßstab ist, gehören Energienetze, kommunale Infrastruktur und Standorterschließung in die Kategorie.

Die Kategorienlogik des § 97a Absatz 3 GWB müsste deshalb im Rahmen einer künftigen Novellierung konsequent zu Ende geführt werden. Die Privilegierung sollte an der strategischen Bedeutung eines Infrastrukturvorhabens für gesetzlich verankerte Infrastruktur- und Transformationsziele ansetzen. Der rechtstechnisch einfachste Weg ist die Ergänzung des Katalogs um strategisch bedeutsame Infrastrukturvorhaben. Dieser Gedanke ist insoweit anschlussfähig, als dass § 2 EEG den Ausbau erneuerbarer Energien

zum überragenden öffentlichen Interesse erklärt, der Net-Zero Industry Act der EU strategische Netto-Null-Projekte mit Verfahrensvorrang kennt und das Energiewirtschaftsrecht seit langem mit bestätigten Bedarfsplänen als Privilegierungsgrundlage arbeitet. Das Vergaberecht würde also eine Kategorie nachvollziehen, die im Planungs- und Genehmigungsrecht längst etabliert ist.

04 Handlungsempfehlungen

1) Berichtsprozess nach § 97a Absatz 6 GWB muss Lücken benennen. Die Bundesregierung muss dem Bundestag bis zum 30. September 2027 berichten. Der Bundestag sollte frühzeitig darauf hinwirken, dass der Bericht neben den gesetzlich genannten Aspekten auch die Sektorenabgrenzung des Absatzes 4 evaluiert: Welche zeitkritischen Infrastrukturvorhaben außerhalb von SVIK und Bundesverkehrsinfrastruktur sind aufgrund der Losvergabepflicht spürbar verzögert worden? Hier sollte ein besonderer Fokus auf die Vergabebereiche (Kommunen und Länder) gelegt werden, die von der Beschleunigungswirkung des Gesetzes bisher nicht umfasst sind.

2) Novellierungsvorschlag für § 97a GWB vorlegen. Im Anschluss an den Bericht sollte der Katalog des Absatzes 3 um weitere strategisch bedeutsame Infrastrukturvorhaben ergänzt werden. Darunter müssen dann sämtliche bedeutsame Infrastrukturvorhaben auch der Länder und der Kommunen gefasst werden.

Trägerschaft

Netzwerk 10 wird durch die 21Staatskunst gGmbH gehostet.
21Staatskunst gGmbH
Frenrade 17
24361 Klein Wittensee
Geschäftsführer: Thomas Losse-Müller, Jörn Bielfeldt

Herausgeber

Dieses Monitoring wird herausgegeben von:
Dr. Marian Jacobs
marian.jacobs@netzwerk10.de
Prof. Dr. Thilo Rohlfs
thilo.rohlfs@netzwerk10.de