

mobifair e. V. | Weilburger Str. 24 | 60326 Frankfurt/Main

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Referat IB 3



28.07.2025

Stellungnahme zum Referentenentwurf zum Vergabebeschleunigungsgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren,

mobifair begrüßt als gewerkschaftsnaher gemeinnütziger Verein die Schaffung eines Vergabebeschleunigungsgesetzes. Bereits seit vielen Jahren setzen wir uns bundesweit für einen fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft ein und unterstützen in Zusammenarbeit mit Gewerkschaften und Verbänden im Zusammenhang mit öffentlichen Auftragsvergaben im Bereich der Mobilitätswirtschaft, besonders im Zusammenhang mit Vergaben im Personennahverkehr auf der Straße und der Schiene, aber auch in verkehrsnahen Dienstleistungen.

Wir möchten gerne die Gelegenheit nutzen, um Ihnen in beiliegender Tabelle die aus unserer Sicht wichtigen Punkte zum Referentenentwurf eines Vergabebeschleunigungsgesetzes zuzuleiten. Aufgrund der knappen Frist zur Stellungnahme müssen wir uns leider auf die für uns wesentlichsten Punkte beschränken. Wir halten eine solch kurze Frist zur Stellungnahme für dieses komplexe Thema für deutlich zu kurz, da zahlreiche Aspekte zu berücksichtigen sind. Wir stehen selbstverständlich gerne für weitere Fragen oder Gespräche zur Verfügung.

Wie gewünscht möchten darauf hinweisen, dass mobifair von der Eintragungspflicht im Lobbyregister des Deutschen Bundestages aufgrund nachfolgender Gründe ausgenommen ist.

Für den Verein mobifair e.V. besteht gem. des LobbyRG, § 2, Abs. 2 Nr. 7, bzw. im Handbuch zum Lobbyregister, 2.2.3.1, Nr. 4 als **Interessenvertretung für Arbeitnehmende und Arbeitgebende** in der Mobilitätswirtschaft, **geschützt durch GG Art. 9, Abs. 3 keine Eintragungspflicht**. Die Begründung der Anwendung dieser Ausnahme ergibt sich aus dem Vereinszweck unseres gemeinnützigen Vereins mobifair e.V. gem. § 2, Abs.2 der Satzung:

"Zweck des Vereins ist die Förderung des Arbeitsschutzes, der Unfallverhütung und die Förderung des Umweltschutzes. Weiteres Ziel des Vereins ist der Schutz der Verbraucher vor unseriösen, sittenwidrigen und/oder kriminellm Verhalten im Geschäftsleben; insbesondere abhängig Beschäftigter und Unternehmen, vor allem in der Verkehrs- und Mobilitätswirtschaft und den verkehrsnahen Dienstleistungsbereichen."

Insgesamt halten wir eine Reform des deutschen Vergaberechts für dringend geboten, um Hürden abzubauen Vorgänge zu beschleunigen. Gleichzeitig sollte dieses Gesetz aber auch dazu genutzt werden, Lücken zu schließen und einen deutlich konkreteren Sozial- und Umweltschutz umzusetzen. Der volkswirtschaftliche Nutzen der Verwendung öffentlicher Gelder wird unseres Erachtens zu wenig genutzt. Eine Fokussierung auf den niedrigsten Preis sollte entgültig der Vergangenheit angehören.

Ebenfalls sollte die Verwendung öffentlicher Gelder, die an die Länder weitergeleitet werden, wie z.B. Mittelzuweisungen durch das Bundesregionalisierungsgesetz, auch qualitative Vorgaben enthalten, die zusätzliche Schnittstellen minimiert, die Sicherheit für Reisende und Personal erhöht und, wie z.B. Ausbildungsquoten, Sicherheitsstandards und Personalübernahme bei Betreiberwechsel.

Für weitere Fragen und Gespräche stehen wir gerne zur Verfügung,

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Dirk Schlömer
Vorsitzender des Vorstands

Verband/Stelle: mobifair - Verein für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft
Weilburger Straße 24, 60326 Frankfurt am Main
mail: info@mobifair.eu - web: www.mobifair.eu

Stellungnahme mobifair - Verein für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft vom 28.07.2025 zum Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung der Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabebesleunigungsgesetz)

Norm	Anmerkung / Änderung / Vorschlag / Synopse
Art. 1 Nr 2 zur Änderung § 97, Abs. 4	<p>Zeitliche Gründe für die Zusammenfassung von Teillosen:</p> <p>Im Gesetzesentwurf zum Vergabetransformationsgesetz wurde die Möglichkeit des Verzichts auf eine Losaufteilung aus zeitlichen Gründen aufgenommen. Gerade im Zusammenhang mit Projekten aus dem Sondervermögen, für die aus zeitlichen Gründen rasche Vergabeprozesse besonders wichtig sind, ist dies eine sinnvolle und wichtige Ergänzung der bestehenden Möglichkeiten, Vergabeverfahren rechtssicher zu beschleunigen. Die komplexen und zeitlich dringenden Projekte im Bereich der Eisenbahninfrastruktur könnten davon besonders profitieren.</p> <p>Wir fordern aus vorgenannten Gründen folgende Neufassung des § 97, Abs. 4, Satz 3: <i>"Mehrere Teil- oder Fachlose dürfen ganz oder teilweise zusammen vergeben werden, wenn wirtschaftliche, technische oder zeitliche Gründe dies rechtfertigen."</i></p>

<p>Art. 1</p> <p>Neuaufnahme</p> <p>§ 120 a</p>	<p>Streichung des Vorschlags für die Aufnahme eines § 120 a aus dem Referentenentwurf zum Vergabetransformationsgesetz aus der 20. Legislaturperiode.</p> <p>Der Entwurf zu o.g. Gesetzesvorhaben und der jetzige Gesetzesentwurf eines Vergabebeschleunigungsgesetzes weisen viele Gemeinsamkeiten auf. Jedoch wurde der Vorschlag eines neuen § 120a Berücksichtigung sozialer und umweltbezogener Aspekte komplett aus dem jetzigen Gesetzesentwurf gestrichen. Gerade im Hinblick auf die durch § 97, Abs. 3 geforderte Berücksichtigung solcher Vergabevorgaben, halten wir diesen neuen Paragraphen als Verdeutlichung der vorgenannten Regelung für wichtig. Allerdings lehnen wir die im Vorschlag für den § 120a, Abs. 1, Satz 1 benannte Wahlmöglichkeit der Vorgabe für mindestens ein soziales oder umweltbezogenes Kriterium ab. Beides ist aus unserer Sicht für eine verantwortungsvolle und zukunftsgerichtete öffentliche Auftragsvergabe unverzichtbar. Wir fordern daher die Aufnahme eines § 120 a in das Vergabebeschleunigungsgesetz mit folgendem Text:</p> <p>„§ 120a Berücksichtigung sozialer und umweltbezogener Aspekte</p> <ol style="list-style-type: none">(1) Bei der Vergabe öffentlicher Aufträge sollen öffentliche Auftraggeber auf einer von ihnen gewählten Stufe des Vergabeverfahrens mindestens ein soziales und ein umweltbezogenes Kriterium im Sinne der Absätze 2 und 3 berücksichtigen. Das Kriterium muss mit dem Auftragsgegenstand in Verbindung stehen und zu diesem sowie dem Auftragswert in einem angemessenen Verhältnis stehen. Es muss über gesetzliche Verpflichtungen hinausgehen, die für den Auftragnehmer unabhängig vom Auftrag gelten. Der öffentliche Auftraggeber genügt seiner Verpflichtung aus Satz 1 nicht, soweit er zur Erfüllung einer für ihn geltenden gesetzlichen Vorgabe den Auftragnehmer mittels Ausführungsbedingungen zur Gewährung bestimmter Arbeitsbedingungen verpflichtet.(2) Umweltbezogen ist ein Kriterium insbesondere dann, wenn es darauf abzielt, dass zu beschaffende Waren, Bau- und Dienstleistungen, soweit möglich über ihren gesamten Lebenszyklus, klimaschonend, emissionsarm, biodiversitätsfördernd, rohstoffschonend, materialeffizient, energiesparend, wassersparend, schadstoffarm, abfallarm, langlebig, wiederverwendbar, reparaturfreundlich, recyclingfähig, unter Einsatz von Abfällen oder Rezyklaten oder aus nachwachsenden Rohstoffen, unter Vorrang von Sekundär- vor Primärrohstoffen oder möglichst gut geeignet zur umweltverträglichen Abfallbewirtschaftung hergestellt, erbracht oder ausgeführt werden.(3) Sozial ist ein Kriterium insbesondere dann, wenn es darauf abzielt, dass zu beschaffende Waren, Bau- und Dienstleistungen hergestellt, erbracht oder ausgeführt werden unter fairen Arbeits- und Handelsbedingungen, unter Förderung der Beschäftigung von Langzeitarbeitslosen und von Gruppen, die in Anknüpfung an eines der in 1. 2. 3. § 1 des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes benannten Merkmale benachteiligt werden, unter Förderung der Gleichbehandlung dieser Gruppen und der Gleichstellung von Geschlechtern, unter Einsatz
---	--

	<p>sozialer Innovationen, unter Beachtung der Menschen- und Arbeitnehmerrechte oder unter Beachtung der Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation entlang der globalen Wertschöpfungskette. Sozial ist ein Kriterium auch dann, wenn es darauf abzielt, dass zu beschaffende Waren, Bau- und Dienstleistungen Benachteiligten oder Menschen mit Behinderungen in besonderem Maße zugänglich sind.</p> <p>(4) Bei der Beschaffung von Waren, Bau- und Dienstleistungen, die gemäß den auf Grundlage von Absatz 5 erlassenen allgemeinen Verwaltungsvorschriften für eine umweltbezogen nachhaltige Beschaffung besonders geeignet sind, müssen öffentliche Auftraggeber auf einer von ihnen gewählten Stufe des Vergabeverfahrens mindestens ein umweltbezogenes Kriterium berücksichtigen. Satz 1 gilt hinsichtlich der Berücksichtigung mindestens eines sozialen Kriteriums entsprechend für die Beschaffung von Waren, Bau- und Dienstleistungen, die für eine sozial nachhaltige Beschaffung besonders geeignet sind. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.</p> <p>(5) Die Bundesregierung erlässt mit Zustimmung des Bundesrates allgemeine Verwaltungsvorschriften über Leistungen, die für eine umweltbezogen nachhaltige Beschaffung besonders geeignet sind, für eine sozial nachhaltige Beschaffung besonders geeignet sind, nicht beschafft werden dürfen; die Beschaffung solcher Leistungen bleibt hierbei erlaubt, wenn dies aus Gründen des öffentlichen Interesses dringend geboten ist. Bei der Auswahl der in den allgemeinen Verwaltungsvorschriften nach Satz 1 Nummern 1 und 2 zu benennenden Leistungen berücksichtigt die Bundesregierung, ob die Einhaltung der Vorgaben des Absatz 4 bei der Beschaffung der betreffenden Leistung für die öffentlichen Auftraggeber mit vertretbarem Aufwand möglich ist. Zudem ist die Bedeutung einer sozial und umweltbezogen nachhaltigen Beschaffung gerade dieser Leistungen für die Förderung sozialer und umweltbezogener Nachhaltigkeit insgesamt zu berücksichtigen. Satz 3 gilt entsprechend für die Auswahl der in den allgemeinen Verwaltungsvorschriften nach Satz 1 Nummer 3 benannten Leistungen. In den allgemeinen Verwaltungsvorschriften nach Satz 1 kann die Bundesregierung allgemein oder für einzelne Leistungen vorgeben, inwieweit die Vorgaben aus Absatz 4 auch bei der Beschaffung von Waren, Bau- oder Dienstleistungen gelten, die in den allgemeinen Verwaltungsvorschriften nicht benannt sind, soweit dort als besonders geeignet benannte Waren oder Dienstleistungen ein nicht unerheblicher Bestandteil der zu beschaffenden Ware sind oder in nicht unerheblichem Maße für die Ausführung der zu beschaffenden Leistung verwendet werden.</p> <p>(6) Die Vorgaben zur Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien aus den Absätzen 1 bis 5 gelten nicht für die Vergabe öffentlicher Aufträge zur Deckung von Bedarfen der Bundeswehr. Die Vorgaben zur Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien aus den Absätzen 4 und 5 gelten zudem nicht für die Vergabe öffentlicher Aufträge im Ausland für einen dort zu deckenden Bedarf.</p> <p>(7) Die Absätze 1 bis 5 sind keine Bestimmungen über das Vergabeverfahren im Sinne des § 97, Absatz 6."</p>
--	--

<p>Art. 1 Neuaufnahme § 127</p>	<p>Im Zusammenhang mit der Forderung nach Neuschaffung eines § 120 a fordern wir folgende Änderung in § 127, übernommen aus dem Gesetzesentwurf zum Vergabetransformationsgesetz der 20. Legislaturperiode wie folgt:</p> <p>In § 127, Abs. 1, Satz 4 wird der Punkt am Ende mit der Angabe "; § 120 a bleibt unberührt." ersetzt.</p>
<p>Art. 1 13. b zur Änderung § 128, Abs. 2</p>	<p>In Zusammenhang mit der Forderung nach Neuschaffung eines § 120 a fordern wir folgende Änderung der vorgeschlagenen Änderung durch den vorliegenden Gesetzesentwurf:</p> <p>Rücknahme der Streichung des zweiten Teils der Änderung. Der Text lautet somit wie folgt:</p> <p>b) In Absatz 2, Satz 3 wird nach der Angabe "Belange" die Angabe "Belange der Versorgungssicherheit" eingefügt und der Punkt am Ende mit der Angabe "; § 120 a bleibt unberührt." ersetzt.</p>
<p>Art. 1 Neuaufnahme § 131, Abs 1</p>	<p>EU-konforme Direktvergabe im SPNV wieder ermöglichen</p> <p>Das deutsche Vergaberecht schränkt im Vergleich mit dem europäischen Recht (VO 1370/2007/EG) die Möglichkeit von Direktvergaben im SPNV stark ein. Vor den Erfahrungen der letzten Jahre – mehrere Insolvenzen von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit massiven Folgen für die Betriebsqualität und deutlich erhöhten Kosten für die öffentliche Kassen infolge von notwendigen Notvergaben sowie eine seit Jahren abnehmende Bewerberzahl bei Ausschreibungen von SPNV-Leistungen (zuletzt nur noch durchschnittlich 1,4 Bewerber pro Ausschreibung) ist ein grundsätzliches Überdenken des Wettbewerbsmodells nötig. Es sollte beim SPNV, der ein Rückgrat der Mobilität in Deutschland ist, nicht länger um mehr oder besseren Wettbewerb gehen, sondern um einen besseren Nahverkehr. Die meisten europäischen Länder halten nach wie vor an Direktvergaben fest, darunter Länder mit vorbildlichen Bahnsystemen wie Österreich und die Schweiz. In Deutschland sollten Direktvergaben wieder als gleichwertige Regelverfahren neben der europaweiten Ausschreibung etabliert werden. EU-konform möglich ist das unter Anwendung der Vorgabe in Art. 5 (4a) der VO 1370/2007/EG.</p> <p>Wir fordern das Anfügen eines neuen Satzes 3 in §131, Abs. 1:</p> <p>"In Anwendung der EU VO 1370/2007/EG, Art. 5, Abs. 4a kann unter Berücksichtigung der dort genannten Gründe auch eine Direktvergabe von Personenverkehrsleistungen im Eisenbahnverkehr erfolgen."</p>

<p>Art 1</p> <p>Neuaufnahme</p> <p>§ 131, Abs. 3</p>	<p>Aufnahme einer verpflichtenden Vorgabe der Personalübernahme bei Betreiberwechsel im SPNV und ÖPNV</p> <p>Die Einführung einer „Soll“-Regelung zur Vorgabe der Personalübernahme bei Betreiberwechsel im SPNV hat sich im Wesentlichen bewährt. Seitdem wird die Personalübernahme regelmäßig in SPNV-Ausschreibungen vorgegeben, jedoch bestehen noch einige Einschränkungen, die eine noch größere positive Wirkung auf den Schutz von Beschäftigungsbedingungen, fairere Angebotskalkulationen und stabilere Betriebsaufnahmen behindern.</p> <p>Die meisten Aufgabenträger beschränken die Vorgabe auf bestimmte Berufsgruppen, i.d.R. Triebfahrzeugführer:innen, Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr und Disponent:innen und beziehen sich dabei auf den Leitfaden zur Umsetzung des § 131 (3) der damaligen Bundesarbeitsgemeinschaft SPNV (BAG-SPNV, heute Bundesverband Schienennahverkehr), der lediglich nachrichtlich die von der Arbeitgeberseite vertretene Position (d.h. die o.g. Tätigkeitsgruppen) abbildet und diese übernimmt. In der Folge bleibt zwingend für den Eisenbahnbetrieb benötigtes Personal, z.B. in der Instandhaltung, im Vertrieb oder der Reinigung, außen vor und fehlt später bei der Betriebsaufnahme.</p> <p>Wir fordern daher, Satz 2 in § 131 (3) („Für den Fall [...] beschränkt sich das Verlangen auf diejenigen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die für die Erbringung der übergehenden Verkehrsleistung unmittelbar erforderlich sind“) zu streichen und das Wort „sollen“ in Satz 1 in „müssen“ zu ändern.</p> <p>Daneben muss eine entsprechende Regelung auch für den Bereich im ÖPNV (insb. Bus) geschaffen werden, beispielsweise durch einen neuen § 131a GWB. Diese Regelung muss auch dann greifen, wenn es zum Wechsel zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehren (und umgekehrt) kommt sowie bei Direkt- und Notvergaben.</p> <p>Infolge des EuGH-Urteils C-298/18 ist verstärkt damit zu rechnen, dass auch dann ein Betriebsübergang vorliegt, wenn keine Betriebsmittel übergehen. Die konsequente Vorgabe der Personalübernahme vermeidet die entstandene Rechtsunsicherheit auf allen Seiten.</p>
<p>Weitere Änderung:</p> <p>Änderung des Regionalisierungsgesetzes RegG,</p> <p>§ 6 a Verwendung</p>	<p>Qualitätsvorgaben bundesweit für die Verwendung der Bundesmittel zur Bestellung von Leistungen im SPNV fordern.</p> <p>Der Bund finanziert dynamisiert mit über 10 Mrd. Euro jährlich den SPNV. Doch Vorgaben sozialer Beschäftigungsbedingungen oder Vorgaben einer einheitlich guten Qualität? Fehlanzeige! Möglichkeiten gibt es schon jetzt viele. Im GWB gibt es dazu gute Ansätze, die jedoch allesamt freiwillig sind. Doch Qualität hat ihren Preis und das</p>

billigste Angebot ist nicht das Beste. Wir fordern deshalb, dass die Delegation der Verantwortung an die Länder und die jährliche Finanzierung an bestimmte qualitative Standards zwingend gebunden ist.
§ 6 des RegG regelt die Verwendung der zugewiesenen Mittel.
In einem neuen § 6a sollte verfügt werden, dass die Vergaben von Leistungen im SPNV an bestimmte Sozial- und Qualitätsnormen gebunden werden.

mobifair fordert konkret folgende Ergänzung des Regionalisierungsgesetzes (RegG),

"§ 6 a Qualitätsnormen für alle nach diesem Gesetz geförderten Verkehrsleistungen oder verkehrsnaher Dienstleistungsaufträge

Die Verwendung von Mitteln nach diesem Gesetz ist gebunden an folgende einheitliche qualitative Standards:

1. Verpflichtung zur Anordnung des Personalübergangs nach GWB § 131, Abs. 3 oder BGB § 613 a für alle betroffenen Beschäftigten;
2. Zugleistungen im SPNV werden mit einer Zugbegleitquote von min. 200% besetzt zuzüglich einer ausreichenden Begleitung von Sicherheitspersonal. Alleindienst von Zugbegleitern oder Sicherheitspersonal ist aus Sicherheitsgründen untersagt; Die Länder bestimmen ein verbindliches Sicherheitskonzept für den Öffentlichen Nahverkehr insgesamt, das die Sicherheit von Reisenden und eingesetztem Personal verbindlich regelt und erstellen jährlich einen Sicherheitsbericht;
3. Bei langjährig vergebenen Verträgen ist ein Ausbildungskonzept nachzuweisen, dass die Personalführung über die Gesamtlaufzeit des Vertrags gewährleistet;
4. Verkehrsleistungen und Leistungen der betriebsnahen Instandhaltung im SPNV werden jeweils in zusammengefasst vergeben.