

Vergabekammer Nordbayern zur Vollständigkeitsprüfung

Null Euro ist auch eine Preisangabe

Eine Vergabestelle hat den Einbau eines Edelstahlbeckens im Rahmen der Generalsanierung eines Schwimmbads im offenen Verfahren europaweit nach der VOB/A-EU ausgeschrieben. Einziges Zuschlagskriterium war der Preis. Vier Bauunternehmen hatten ein Angebot eingereicht. Der preisliche Bestbieter hat in mehreren Positionen des Leistungsverzeichnisses jeweils einen Einheitspreis von „0,00 Euro“ eingetragen. Der öffentliche Auftraggeber informierte sodann den günstigsten Bieter darüber, dass sein Angebot ausgeschlossen wurde, weil es nicht alle Preise enthalten würde. Der Bauunternehmer rügte seinen Verfahrensausschluss und beantragte ein Nachprüfungsverfahren. Mit Erfolg.

Nach § 16a EU Abs. 2 VOB/A sind Angebote auszuschließen, die nicht die geforderten Preise enthalten. Das Angebot des Bestbieters enthält aber alle geforderten Preisangaben, so die Vergabekammer Nordbayern (Beschluss vom 23. Juni 2020 – RMF-SG21-3194-5-11). Die Angabe von „0,00 Euro“ ist eine Preisangabe. Die Prüfung des Angebots auf Vollständigkeit beschränkt sich auf die Feststellung, ob die vom öffentlichen Auftraggeber geforderten Unterlagen physisch beigebracht wurden. Eine darüber hinausgehende inhaltliche Kontrolle, ob die Preisangaben des Bieters inhaltlich richtig sind, fin-



Um ein Edelstahlbecken für ein Schwimmbad gab es Streit.

FOTO: DPA/JAN WOITAS

det bei der formalen Angebotsprüfung nicht statt. Sind für einen öffentlichen Auftraggeber die Einzelpreiseintragungen beispielsweise nicht nachvollziehbar, darf

er nicht ohne Weiteres das betreffende Angebot ausschließen. Vielmehr ist dem Bieter Gelegenheit zu geben, die Widersprüchlichkeit auszuräumen.

Ein Angebot mit einem unangemessen niedrigen Preis darf nach Ansicht der Ansbacher Nachprüfungsstelle grundsätzlich nur dann ausgeschlossen werden, wenn zu-

vor vom Bieter in Textform Aufklärung über die Ermittlung der Preise für die Gesamtleistung oder für Teilleistungen verlangt worden ist und der Bieter keinen Nachweis ei-

ner ordnungsgemäßen Kalkulation erbracht und damit die begründeten Zweifel nicht ausgeräumt hat, dass dieser Bieter den Auftrag vertragsgerecht erfüllen wird. Das Ergebnis dieser Aufklärung ist im Vergabevermerk festzuhalten.

Da die Preisangaben hier nicht fehlten, kann auch dahinstehen, ob Preisangaben hätten nachgefordert werden müssen. Nach § 16a EU Abs. 2 Satz 3 VOB/A sind Angebote nicht auszuschließen, bei denen lediglich in unwesentlichen Positionen die Preisangabe fehlt und sowohl durch Außerachtlassung dieser Positionen der Wettbewerb und die Wertungsreihenfolge nicht beeinträchtigt werden als auch bei Wertung dieser Positionen mit dem jeweils höchsten Wettbewerbspreis.

Der öffentliche Auftraggeber muss den Bieter also grundsätzlich auffordern, die fehlenden Preisangaben zu ergänzen. Das Fehlen einzelner Preise ist folglich solange reparabel, wie der Rang des Angebots bei Einsetzung des höchsten Vergleichspreises unverändert bleibt, so die nordbayerische Vergabekammer. Etwas anderes würde nur dann gelten, wenn der öffentliche Auftraggeber das Nachfordern von Preisangaben gemäß § 16a EU Abs. 2 Satz 6 VOB/A ausgeschlossen hat.

> HOLGER SCHRÖDER

Der Autor ist Fachanwalt für Vergaberecht bei Rödl & Partner in Nürnberg.

Bundesforschungsministerium schreibt Ideenwettbewerb aus

Zwang zur Datenteilung?

Im jahrelangen Zwist um das Milliardengeschäft mit Autoreparaturen und -dienstleistungen wittert ein Bündnis von Versicherern, ADAC, TÜV, freien Werkstätten und Teilehändlern Morgenluft. Sie alle erhoffen besseren und schnelleren Zugriff auf Auto-daten. Anlass sind die geplanten Regelungen zu Datenteilung und -management in Brüssel und Berlin. Die EU arbeitet an einem „Data Governance Act“, der einen gemeinsamen europäischen Datenmarkt schaffen soll. Das Bundesforschungsministerium will im November den Ideenwettbewerb für künftige Datentreuhänder starten, wie eine Sprecherin sagt. Derzeit läuft die Ausschreibung.

Deutschlands größter Versicherer Allianz betont, dass er bei Unfällen vor allem ungehinderte Ursachenforschung betreiben – und beim Datenzugriff nicht vom Hersteller abhängig sein wolle. Einen wichtigen Anwendungsbereich für einen Datentreuhänder sieht

die Allianz im Rahmen der Aufklärung von Unfällen mit hoch- und vollautomatisiert fahrenden Fahrzeugen, wie Jochen Haug, Vorstandsmitglied der Allianz Deutschland, sagt.

„Die Aufklärung der Unfallsache ist für die Allianz von erheblicher Bedeutung, da wir im Schadenfall feststellen können müssen, ob unser Kunde für den Unfall verantwortlich ist.“ Das Argument der Allianz: Wenn nicht geklärt ist, wer oder was einen Unfall verursacht hat, kann der Schaden auch nicht reguliert werden. Der Ideenwettbewerb des Forschungsministeriums bedeutet nicht, dass am Ende gleich Treuhänder gekürt würden, die über die Teilung von Auto- und sonstigen Daten wachen. Im ersten Schritt geht es darum, wie Treuhänder arbeiten könnten.

Dem TÜV ist der Bund zu langsam. „Eine schnellere Regulierung wäre essenziell“, sagt Richard Goebelt, Leiter des Geschäftsbereichs Mobilität beim

Verband VdTÜV. „Da spielt ein Datentreuhänder natürlich eine riesengroße Rolle, bei dem Daten hochsicher abgelegt werden könnten, um Unfälle aufzuklären. Es würde Missbrauch Tür und Tor öffnen, wenn die Hersteller bestimmen, welche Daten zur Aufklärung von Unfällen freigegeben werden oder nicht.“

Dabei geht es um die Frage, ob Hersteller versucht sein könnten, technische Mängel der Autos zu verschleiern: „Wenn ein Fehler am Fahrzeugsystem für den Unfall verantwortlich ist, zahlen wir zwar an den Geschädigten, nehmen dann aber beim Hersteller Regress, und der Schadenfreiheitsrabatt unseres Kunden wird nicht belastet“, so Allianz-Vorstand Haug.

„Das ist kein Thema, das nur die Herstellerseite angeht“, meint auch ADAC-Technikpräsident Karsten Schulze. „Der Autobesitzer weiß nicht einmal, welche Daten gesammelt, gespeichert und übermittelt werden. Das ist

aus Sicht des Verbraucherschutzes nicht akzeptabel.“

Allerdings ist der ADAC keine Bürgerrechtsvereinigung, in diesem Fall hat der Club das Eigeninteresse der Pannenhilfe im Blick. Aus den Daten ergebe sich eine Vielzahl digitaler Geschäftsmodelle, sagt Schulze – „sodass der bevorzugte Zugang der Hersteller andere Marktteilnehmer erheblich benachteiligt – etwa freie Werkstätten, unabhängige Prüfdienste, aber auch Automobilclubs.“

Autoteilehandel und Werkstätten geht es um Reparaturaufträge. Hersteller hätten früh „begonnen, die von ihnen produzierten Fahrzeuge mit Telematiksystemen auszustatten, mit denen sie exklusiv kommunizieren“, sagt ein Sprecher des Gesamtverbands Autoteile-Handel (GVA). „Damit besteht die Gefahr, dass unabhängige Marktakteure ihre Diagnose-, Reparatur- und Wartungsleistungen für ein Fahrzeug nicht gleichberechtigt, das heißt,

zu fairen Wettbewerbsbedingungen durchführen können und so vom Kfz-Servicemarkt verdrängt werden.“

Eine Hauptfrage ist also, wer Autobesitzer in welche Werkstätten lenken darf und kann. Die Hersteller haben Vertragswerkstätten, ebenso die Versicherer, daneben gibt es ungebundene Werkstätten ebenso wie Reparaturketten, die mit Autoteilehändlern kooperieren.

Die Autohersteller hingegen fürchten eine Situation, in der sie Autos und Software zuerst für viel Geld entwickeln, um anschließend die Früchte ihrer Arbeit mit unwillkommenen Nutznießern teilen zu müssen. Diese Sorge treibt nicht nur die Autobranche um, auch der Digitalverband Bitkom hat vor exzessivem Zwang zur Datenteilung gewarnt. Wer seine Innovationen mit Wettbewerbern teilen muss, hat wenig von seiner Erfindung – und damit sinkt die Motivation, überhaupt noch etwas zu erfinden.

Wie Allianz, ADAC und VdTÜV argumentiert der Verband der Autoindustrie (VDA) mit öffentlichem Interesse: der Sicherheit. „Dabei gilt es, sowohl die Fahrzeug- und Nutzerdaten gegen unautorisierte Zugriffe als auch jegliche Fahrzeugfunktionen gegen Manipulation zu schützen“, heißt es beim VDA. Das bezieht sich darauf, dass die Sicherheit leiden könnte, wenn Fahrzeugdaten auf externen Servern liegen, die für viele Interessenten zugänglich sind.

Autoteilehändler und Werkstätten fürchten jedenfalls, dass ihnen im ungünstigen Fall die Felle davonschwimmen könnten, mit oder ohne Treuhänder und Datenteilung. „Wenn sensor-/fahrzeuggenerierte Daten dem Fahrzeughersteller übermittelt werden, der mögliche Wartungs- und Reparaturarbeiten in seinem Vertragsnetz halten will, wird er diese Informationen zuerst auswerten“, heißt es beim GVA.

> CARSTEN HOEFER, DPA

Ausschreibungen für Bayern

Auftrag **online** finden: Einfach. Schnell. Effizient.

- ✓ Benachrichtigungen per E-Mail
- ✓ Vergabeunterlagen online
- ✓ Viele weitere Vorteile finden Sie unter www.bsz.de/business

Webbasiert inkl.
GAEB online

Aktuelle
Ausschreibungen
warten auf Ihren Abruf