



Vergabevermerk

An/To: Stadt Speyer/Verkehrsbetriebe Speyer GmbH

Kopie/CC:

Von/From: RAin Jurkea Wachtendorf, RA Joshua Kolar

Datum/Date: 26.02.2020

Betreff/Subject: Inhouse-Vergabe von Verkehrsleistungen im Linienverkehr auf der Linie 5960
gem. § 108 GWB an die VBS

A. Begründung für die Wahl der Inhouse-Vergabe

Die kreisfreie Stadt Speyer ist in ihrem Zuständigkeitsgebiet gemäß § 5 Abs. 1 Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz (NVG) Aufgabenträgerin für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und zuständige Behörde im Sinne des Art. 2 lit. c) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007). Ihr obliegen daher die Aufgaben der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV.

Bis auf den Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr (AST-Verkehr) auf der Linie 5960 wurde der Stadtverkehr Speyer im Jahr 2013 im Wege einer wettbewerblichen Vergabe an die DB Regio Bus Mitte GmbH für eine Laufzeit von zehn Jahren vergeben. Für die erneute Vergabe des Stadtverkehrs Speyer im Jahre 2023 ist die Integration des AST-Verkehrs in das dann zu vergebende Linienbündel geplant. Bis zu diesem Zeitpunkt soll der AST-Verkehr an die Verkehrsbetriebe Speyer (VBS) im Wege einer sog. Inhouse-Vergabe nach § 108 GWB vergeben werden. Hintergrund ist hierbei, dass durch die Inhouse-Vergabe die Beibehaltung des Status quo kurzfristig und effizient für den vorliegenden Zeitraum von nur drei Jahren ermöglicht werden kann. Die Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens scheint in Anbetracht des Zeitraums und des Volumens der Beförderungsleistung als nicht praktikabel.

Die VBS ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der Stadtwerke Speyer GmbH, die wiederum eine 100%ige Tochtergesellschaft der Stadt Speyer ist. Zwischen der Stadtwerke Speyer GmbH und der VBS besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag. Die VBS ist bereits Linienehnerin für die Linie 5960 und derzeit im Wege einer Notmaßnahme nach Art. 5

...

Abs. 5 VO 1370/2007 mit der Erbringung der AST-Verkehrsleistungen betraut. Neben der Sicherstellung des AST-Verkehrs ist die VBS auch für die Unterhaltung der ÖPNV-Infrastruktur für den gesamten Stadtverkehr Speyer zuständig.

B. Rechtliche Einordnung der geplanten Inhouse-Vergabe

In seinen Urteilen vom 21.03.2019 und 08.05.2019 hatte der EuGH¹ zunächst entschieden, dass Art. 5 Abs. 2 der VO 1370/2007 auf die Direktvergabe von „Verträgen“ über Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen, die nicht die Form einer Dienstleistungskonzession annehmen, keine Anwendung findet, sondern vielmehr die Regelungen des allgemeinen EU-Vergaberechts (Inhouse-Vergabe; § 108 GWB) anzuwenden sind. Das OLG Jena hat in seinem Beschluss vom 12.06.2019² klargestellt, dass für Direktvergaben in Form von Gesellschafterweisungen auch nach den Entscheidungen des EuGH weiterhin die Regelung über die Direktvergabe des Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 anwendbar seien. Demgegenüber hat der BGH³ - nach sog. Divergenzvorlage dieser Frage durch das OLG Düsseldorf - nunmehr entschieden, dass der EuGH mit dem Tatbestandsmerkmal der „Verträge“ auch Gesellschafterweisungen und Verwaltungsakte erfasst hat. Hiernach finden die Direktvergabemöglichkeiten des Art. 5 VO 1370/2007 nur bei Vorliegen einer Dienstleistungskonzession Anwendung.

Vor diesem Hintergrund soll in dem vorliegenden Vergabevermerk sowohl auf das Vorliegen der Voraussetzungen einer Dienstleistungskonzession - als Voraussetzung einer Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 - in **Abschnitt C**, als auch auf das Vorliegen der Voraussetzungen der sog. Inhouse-Vergabe nach § 108 GWB (**Abschnitt D**) eingegangen werden.

C. Vorliegen der Voraussetzungen einer Dienstleistungskonzession als Zugangsvoraussetzung für eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 an die VBS als internen Betreiber

Eine Direktvergabe durch die Stadt Speyer an die VBS als internen Betreiber nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 ist als Ausnahme vom Grundsatz der wettbewerblichen Ausschreibung nach Art. 5 Abs. 1 Satz 2 VO 1370/2007 nur zulässig, wenn die Voraussetzungen einer Dienstleistungskonzession eingehalten werden können.

¹ EuGH (Vierte Kammer), Urteil vom 21.3.2019 – C-266/17, C-267/17 (Rhein-Sieg-Kreis u.a./Verkehrsbetrieb Hüttenbräucker GmbH u.a.); EuGH (Zehnte Kammer), Ur. v. 8.5.2019 – C-253/18 (Stadt Euskirchen/Rhenus Veniro GmbH & Co. KG).

² OLG Jena, Beschluss vom 12.06.2019 - 2 Verg 1/18.

³ BGH (XIII. Zivilsenat), Beschluss vom 12.11.2019 - XIII ZB 120/19.

Die Anforderungen an eine Dienstleistungskonzession werden nach den Auslegungsleitlinien der Kommission in der Konzessionsvergaberichtlinie (RL 2014/23/EU) definiert. Diese Vorgaben wurden durch den § 105 GWB in nationales Recht umgesetzt. Hier nach sind Konzessionen:

„entgeltliche Verträge, mit denen ein oder mehrere Konzessionsgeber ein oder mehrere Unternehmen

(...)

2. mit der Erbringung und der Verwaltung von Dienstleistungen betrauen, die nicht in der Erbringung von Bauleistungen nach Nummer 1 bestehen (Dienstleistungskonzessionen); dabei besteht die Gegenleistung entweder allein in dem Recht zur Verwertung der Dienstleistungen oder in diesem Recht zuzüglich einer Zahlung.“

Eine Dienstleistungskonzession vermittelt hiernach ein eigenes Recht zur Verwertung der angebotenen Dienstleistungen.

Aus diesem Grund geht das Betriebsrisiko - in Abgrenzung zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach § 103 GWB - auf den Konzessionsnehmer nach § 105 Abs. 2 GWB über:

„(2) In Abgrenzung zur Vergabe öffentlicher Aufträge geht bei der Vergabe einer Bau- oder Dienstleistungskonzession das Betriebsrisiko für die Nutzung des Bauwerks oder für die Verwertung der Dienstleistungen auf den Konzessionsnehmer über. Dies ist der Fall, wenn

1. unter normalen Betriebsbedingungen nicht gewährleistet ist, dass die Investitionsaufwendungen oder die Kosten für den Betrieb des Bauwerks oder die Erbringung der Dienstleistungen wieder erwirtschaftet werden können, und

2. der Konzessionsnehmer den Unwägbarkeiten des Marktes tatsächlich ausgesetzt ist, so dass potenzielle geschätzte Verluste des Konzessionsnehmers nicht vernachlässigbar sind.

Das Betriebsrisiko kann ein Nachfrage- oder Angebotsrisiko sein.“

Will man den öDA in Form einer Dienstleistungskonzession vergeben, müsste der VBS durch die Stadt Speyer ein Recht zur Verwertung der Dienstleistung „AST-Verkehr“ bei gleichzeitiger Vereinbarung einer zusätzlichen Ausgleichsleistung eingeräumt werden. Gegenstand des an die VBS auszureichenden öDA ist die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen. Das durch den öDA eingeräumte Verwertungsrecht wäre hierbei insbesondere in dem Recht zur Vereinnahmung und dem Behalten der Fahrgeldeinnahmen zu sehen.

Die Zuzahlungen dürften lediglich bloßen Zuschusscharakter haben. Dies ist nur dann der Fall, wenn die aus dem Nutzungsrecht fließenden Einkünfte eine adäquate Gegenleistung für die Verwertung des Rechts darstellen. Umgekehrt dürften damit die Ausgleichsleistungen letztlich die

Einnahmen nicht überwiegen.⁴ So ging der BGH in einem Fall davon aus, dass Zuzahlungen in Höhe von circa 64 % der Gesamtkosten grundsätzlich gegen einen bloßen Zuschusscharakter sprechen. Positiv haben die Vergabesenate einen hinreichenden Kostendeckungsgrad bisher dann angenommen, wenn die Fahrgeldeinnahmen mindestens 50 % der Gesamtkosten abdecken.⁵

Abgesehen davon, dass vorliegend die dauerhafte Einhaltung eines Kostendeckungsgrades von über 50 % bei Erbringung der AST-Verkehrsleistungen nicht realistisch ist, wird zur Prüfung des eher technischen Merkmals des Kostendeckungsgrads von der Rechtsprechung eine Gesamtbetrachtung aller risikorelevanten Umstände des Einzelfalls durchgeführt.

Für die Abgrenzung zwischen Dienstleistungskonzession und Dienstleistungsauftrag betrachtet das OLG Düsseldorf im ersten Zugriff die gewählte Vertragsart. Als ÖPNV-typische Vertragsarten werden insbesondere der sog. Bruttovertrag und der sog. Nettovertrag bewertet. Bruttoverträge werden durch die Rechtsprechung grundsätzlich nicht als Dienstleistungskonzessionen, sondern als Dienstleistungsaufträge im Sinne des allgemeinen Vergaberechts eingestuft⁶. Der Bruttovertrag zeichnet sich dadurch aus, dass dem Leistungserbringer eine bestimmte Gesamteinnahme aus Fahrgeldeinnahmen und Ausgleich zugesichert wird⁷.

Im Rahmen einer Gesamtbetrachtung aller risikorelevanten Umstände bei der VBS ist insbesondere zu berücksichtigen, dass zwischen der Stadtwerke Speyer GmbH und der VBS ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag (BEAV) besteht. Über den BEAV wird der VBS jeglicher Verlust voll ausgeglichen. Der so garantierte Verlustausgleich ist somit praktisch identisch mit dem wirtschaftlichen Gehalt eines Bruttovertrags. In den Fällen des über einen BEAV erfolgenden Ausgleichs im steuerlichen Querverbund liegt vor diesem Hintergrund regelmäßig keine Dienstleistungskonzession vor.

D. Vorliegen der Voraussetzungen einer Inhouse-Vergabe nach § 108 GWB an die VBS

Demgegenüber liegen die Voraussetzungen einer Inhouse-Vergabe nach § 108 GWB vor. Diese ist unter folgenden Voraussetzungen zulässig:

- I. Keine schädliche private Beteiligung
- II. Erfüllung des Kontrollkriteriums
- III. Erfüllung des Wesentlichkeitskriteriums

⁴ BGH, Beschluss vom 08.02.2011 – X ZB 4/10.

⁵ OLG Düsseldorf, Beschluss vom 02.03.2011 - VII - Verg 48/10; Beschluss vom 21.07.2010 - VII-Verg 19/10; für Eisenbahnverkehre BGH, Beschluss vom 08.02.2011 – X ZB 4/10; Fehling, Kommentar zum PBefG, § 8a Rn. 31.

⁶ OLG Düsseldorf, Beschluss vom 02.03.2011 – VII – Verg 48/10; Beschluss vom 21.07.2010 – VII – Verg 19/10; Prieß in: Kaufmann/Lübbig/Prieß/Pünder, Kommentar zur VO 1370/2007, Art. 5 Rn. 58.

⁷ OLG Düsseldorf, Beschluss vom 02.03.2011 – VII – Verg 48/10, „Münsterlandkreise“.

IV. Erfüllen der Selbsterbringungsquote

I. Keine schädliche private Beteiligung

Nach § 108 Abs. 1 Nr. 3 Satz 1 GWB darf keine direkte private Kapitalbeteiligung an der kontrollierten juristischen Person (hier: VBS) bestehen. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz gilt gemäß § 108 Abs. 1 Nr. 3 Satz 2 GWB nur für nicht beherrschende Formen der privaten Kapitalbeteiligung und Formen der privaten Kapitalbeteiligung ohne Sperrminorität, die durch gesetzliche Bestimmungen vorgeschrieben sind und die keinen maßgeblichen Einfluss auf die kontrollierte juristische Person vermitteln. Da vorliegend keine direkte private Beteiligung an der VBS besteht, ist diese Voraussetzung des § 108 Abs. 1 GWB erfüllt.

II. Erfüllung des Kontrollkriteriums

Gemäß § 108 Abs. 1 Nr. 1 GWB liegt ein vergabefreies Eigengeschäft vor, wenn der öffentliche Auftraggeber, hier die Stadt Speyer, über die juristische Person, hier die VBS, eine ähnliche Kontrolle wie über seine eigene Dienststelle ausübt. Die Ausübung einer Kontrolle wird nach § 108 Abs. 2 Satz 1 GWB vermutet, wenn der öffentliche Auftraggeber einen ausschlaggebenden Einfluss auf die strategischen Ziele und die wesentlichen Entscheidungen der juristischen Person ausübt. Dies betrifft insbesondere Einwirkungsmöglichkeiten auf die konkrete Marktausrichtung wie den Unternehmensgegenstand oder das Tätigkeitsgebiet. Gemäß § 108 Abs. 2 Satz 2 GWB kann die Kontrolle auch durch eine andere juristische Person ausgeübt werden, die vom öffentlichen Auftraggeber auf gleiche Weise kontrolliert wird.

Die VBS steht zu 100% im Eigentum der Stadtwerke Speyer GmbH, deren einzige Gesellschafterin wiederum die Stadt Speyer ist. Entsprechend kann die Stadt Speyer über die Gesellschafterversammlung der Stadtwerke Speyer GmbH einen Einfluss auf die Geschäftsführung derselben ausüben, dass diese wiederum über die Gesellschafterversammlung der VBS die Geschäftsführung der VBS anweisen kann, entsprechend dem Willen der Stadt zu handeln.

Jedenfalls durch entsprechende Gestaltung der Gesellschaftsverträge kann die Kontrolle der Stadt Speyer über die VBS wie über eine eigene Dienststelle – sollte diese wider Erwarten derzeit nicht gegeben sein – rechtssicher hergestellt werden.

Entsprechend der vorstehenden Ausführung übt die Stadt Speyer die nach § 108 Abs. 1 Nr. 1 GWB erforderliche Kontrolle über die VBS aus.

III. Erfüllung des Wesentlichkeitskriteriums

Nach § 108 Abs. 1 Nr. 2 GWB müssen mehr als 80% der Tätigkeiten der kontrollierten juristischen Person der Ausführung von Aufgaben dienen, mit denen sie von dem öffentlichen Auftraggeber oder von einer anderen juristischen Person, die von diesem kontrolliert wird, betraut wurde. Zur

Bestimmung des prozentualen Anteils ist gemäß § 108 Abs. 7 Satz 1 GWB der durchschnittliche Gesamtumsatz der letzten drei Jahre vor Vergabe des öffentlichen Auftrags oder andere geeignete tätigkeitsgestützte Werte heranzuziehen.

Der Gesamtumsatz des VBS setzt sich (neben gehaltenen Beteiligungen) aus den Sparten Stadtverkehr, Hafen, Gleisanlagen und Parkraumbewirtschaftung zusammen. Mit der geplanten Inhouse-Vergabe wird die VBS mit der Tätigkeit aus der Sparte Stadtverkehr betraut. Hinsichtlich der Tätigkeiten Hafen, Gleisanlagen und der Parkraumbewirtschaftung ist die VBS ebenfalls im Wege eines öffentlichen Betrauungsakt betraut worden. Die Übertragung dieser Aufgaben durch die Stadt Speyer an die VBS bewirkt, dass die VBS im Wesentlichen - wenn nicht sogar ausschließlich - für ihren Auftraggeber (die Stadt Speyer) tätig ist.⁸

IV. Erfüllen der Selbsterbringungsquote

Trotz der Durchführung einer Inhouse-Vergabe nach § 108 GWB liegt die vorliegende Vergabe von Personenverkehrsleistungen im Anwendungsbereich der VO 1370/2007, sodass die weiteren Voraussetzungen dieser Verordnung einzuhalten sind. Aus diesem Grund ist die sog. Selbsterbringungsquote nach Art. 4 Abs. 7 VO 1370/2007 zu beachten, nach der der betraute Betreiber einen bedeutenden Teil der öffentlichen Personenverkehrsdienste selbst zu erbringen hat.

Bei dem Tatbestandsmerkmal „bedeutender Teil“ handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der einer weiteren Auslegung bedarf.

Nach der Systematik der VO 1370/2007 ist der „bedeutende Teil“ in Abgrenzung zum „überwiegenden Teil“ zu lesen. Als überwiegend wird nach allgemeinem Sprachgebrauch zumindest ein Mehr als die Hälfte verstanden, sodass der „überwiegende Teil“ nach dem Wortlaut mindestens 51 % betragen muss.⁹ Folglich kann „ein bedeutender Teil“ unter 50 % liegen. Bei einem Prozentwert von fast 50 % wäre aber von einem hälftigen Teil auszugehen, sodass hiervon noch ein gewisser Abschlag abgezogen werden kann. In Rechtsprechung und Literatur werden daher für den „bedeutenden Teil“ Prozentwerte von etwa 20-35 % angeführt.¹⁰

Hinsichtlich der Grundlage für die Bemessung des „Teils“, wird einheitlich der Wert der Personenverkehrsdienste herangezogen.¹¹ Der Wert wird in Art. 2 lit. k) VO 1370/2007 legaldefiniert:

⁸ Vgl. hierzu: Gurlit in: Beck'scher Vergaberechtskommentar, Band 1: GWB 4. Teil (Hrsg. Burgi/Dreher) 3. Auflage 2017, § 108 Rn. 16; Portz in: Kulartz/Kus/Portz/Prieß, GWB Kommentar, 4. Auflage 2016, § 108 Rn. 67 ff.

⁹ Eichhorn in Saxinger/Winnes, Recht des öffentlichen Personenverkehrs, Art. 5 Abs. 2 VO 1370, Rn. 77.

¹⁰ vgl. Linke ÖPV/Bayreuther/Kaufmann/Linke/Lübbig/Prieß, 2. Aufl. 2019, VO (EG) 1370/2007 Art. 4 Rn. 93, mit weiteren Verweisen.

¹¹ Mitteilung der Kommission über die Auslegungsleitlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (2014/C 92/01) vom 29.03.2014, Ziffer 2.2.9; Linke ÖPV/Bayreuther/Kaufmann/Linke/Lübbig/Prieß, 2. Aufl. 2019, VO (EG) 1370/2007 Art. 4 Rn. 92; Im Ergebnis (werden auf der nächsten Seite fortgesetzt)

„Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck (...)

k) „Wert“ den Wert eines Verkehrsdienstes, einer Strecke, eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Ausgleichsregelung des öffentlichen Personenverkehrs, der den Gesamteinnahmen – ohne Mehrwertsteuer – des Betreibers oder der Betreiber eines öffentlichen Dienstes entspricht, einschließlich der Ausgleichsleistung der Behörden gleich welcher Art und aller Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf, die nicht an die betroffene zuständige Behörde abgeführt werden; (...“

Umstritten ist hierbei, ob die Formulierung des Art. 4 Abs. 7 VO 1370/2007 mit dem Wortlaut des „Erbringens“ eine Herausrechnung der Verwaltungsleistungen bzw. der sogenannten Overhead-Leistungen erforderlich machen. Mit Overhead-Leistungen sind Planung, Steuerung, Marketing und Vertrieb der Personenverkehrsdienste gemeint, die nicht zum Erbringen der Personenverkehrsdienste, sondern zum Verwalten derselben gehören sollen. Nach dieser Lesart müsste der interne Betreiber nach Art. 4 Abs. 7 VO 1370/2007 einen bedeutenden Teil der eigentlichen Personenverkehrsdienste unter Abzug der Verwaltungsleistungen selbst erbringen.

Dieser Lesart ist aber nicht zu folgen. Vielmehr ist bei der Berechnung des bedeutenden Teils davon auszugehen, dass die Verwaltungsleistungen mit einzubeziehen sind. Dies ergibt sich aus dem Umkehrschluss aus Art. 4 Abs. 7 Satz 3 VO 1370/2007, wonach die Planung und der Aufbau der Personenverkehrsdienste allein schon als ein bedeutender Teil angesehen werden. Hiernach kann argumentiert werden, dass Art. 4 Abs. 7 Satz 3 VO 1370/2007 unabhängig von der Erbringung eines eigenen Anteils am Betrieb der Personenverkehrsdienste dergestalt Anwendung findet, dass bei eigener Erbringung der Planung und des Aufbaus, der Betrieb der Personenverkehrsdienste vollständig auf einen Unterauftragnehmer übertragen werden kann.¹²

Die VBS wird nicht zuletzt durch die Übernahme der Unterhaltung der ÖPNV-Infrastruktur für den gesamten Stadtverkehr Speyer mindestens 35 % der Verkehrsleistungen selbst erbringen.

E. Keine Erforderlichkeit einer Vorabveröffentlichung nach Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007

Grundsätzlich wäre die Inhouse-Vergabe unabhängig von der Rechtsgrundlage nach Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 ggf. i.V.m. § 8a Abs. 2 Satz 2 PBefG spätestens ein Jahr vor Auftragserteilung auf TED (Tenders Electronic Daily), der Online-Version des „Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union“ für das europäische öffentliche Auftragswesen, vorab zu veröffentlichen.¹³ Nach Art. 7 Abs. 2 UAbs. 2 VO 1370/2007 kann die zuständige Behörde beschließen, diese Information

auch zustimmend: Eichhorn in Saxinger/Winnes, Recht des öffentlichen Personenverkehrs, Art. 5 Abs. 2 VO 1370, Rn. 77.

¹²Vgl. Linke ÖPV/Bayreuther/Kaufmann/Linke/Lübbig/Prieß, 2. Aufl. 2019, VO (EG) 1370/2007 Art. 4 Rn. 96 ff.

¹³ Vgl. Linke ÖPV/Fehling/Linke, 2. Aufl. 2019, VO (EG) 1370/2007 Art. 7 Rn. 67.

nicht zu veröffentlichen, wenn der öffentliche Dienstleistungsauftrag eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 50 000 km aufweist.

Die Personenverkehrsleistung des AST-Verkehrs auf der Linie 5960 weist derzeit jährlich etwa 14.500 km auf, sodass die Stadt Speyer als zuständige Behörde von der vorgenannten Möglichkeit Gebrauch macht und sich zur Verringerung des bürokratischen Aufwands nach pflichtgemäßen Ermessen dazu entschließt kein Vorabveröffentlichung auf TED zu publizieren. Die Übernahme der Vorhaltung der ÖPNV-Infrastruktur ist ausweislich des Wortlauts des Art. 7 Abs. 2 UAbs. 2 VO 1370/2007 hier nicht zu berücksichtigen, da der europäische Gesetzgeber ausdrücklich auf die jährliche Personenverkehrsleistung als Kilometerangabe abstellt. Dies ist insbesondere deshalb anzunehmen, weil das Abstellen auf den Wert des öffentlichen Dienstleistungsauftrags unter Anwendung der Legaldefinition des Art. 2 lit. k VO 1370/2007 ebenfalls ohne Umstände möglich gewesen wäre.

F. Ergebnis

Die vorliegende Konstellation erfüllt die Voraussetzungen der Inhouse-Vergabe nach § 108 GWB. Folglich können die vorgenannten (Personenbeförderungs-) Leistungen ohne Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens direkt an die VBS vergeben werden.