

**Seite:** 19  
**Ressort:** Wirtschaft

**Mediengattung:** Wochenzeitung  
**Auflage:** 17.996 (gedruckt)<sup>1</sup> 16.132 (verkauft)<sup>1</sup>  
 17.056 (verbreitet)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> IVW 1/2012

Das SaubFahrzeugBeschG gilt seit dem 2. August 2021

## Neue Beschaffungsregeln für Busse und Pkw

Am 2. August dieses Jahres ist das sogenannte Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) in Kraft getreten. Dieses ist wegen der europäischen Richtlinie 2019/1161 notwendig. Mit den Regeln soll das Klima im öffentlichen Verkehrssektor geschützt werden. Deshalb gelten jetzt prozentuale Mindestziele für die Beschaffung sauberer Fahrzeuge. § 68 VgV und § 59 SektVO, die bislang den Erwerb von Straßenfahrzeugen regelten, wurden aufgehoben. Regulierte werden vergaberechtliche Liefer- und Dienstleistungsaufträge sowie öffentliche Dienstleistungsaufträge nach der europäischen ÖPNV-Verordnung. Letztere sind nur betroffen, wenn der geschätzte Jahresdurchschnittswert mehr als eine Million Euro oder die jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung mehr als 300 000 Kilometer beträgt; oder der Verkehrsunternehmer betreibt weniger als 23 Fahrzeuge, vereinnahmt aber mehr als zwei Millionen Euro oder fährt mehr als 600 000 Kilometer.

Das SaubFahrzeugBeschG gilt für öffentliche Auftraggeber und Sektorauftraggeber. Zu letzteren zählen aber nicht diejenigen Unternehmen, die auf Grundlage von Linienverkehrsgenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz im ÖPNV tätig sind. Dies betrifft eigenwirtschaftliche Verkehre, wenn der Genehmigungswettbewerb angemessen bekannt gemacht wurde und auf objektiven Kriterien beruht. Erfasst werden alle Beschaffungen, deren Auftragsbekanntmachung nach dem 2. August 2021 veröffentlicht oder bei denen danach zur Abgabe eines Angebots aufgefordert wird. Wurden

Straßenfahrzeuge bereits vor diesem Stichtag beschafft, aber erst danach ausgeliefert oder eingesetzt, findet das SaubFahrzeug-BeschG keine Anwendung.

Die Neuregelungen zielen auf saubere leichte Nutzfahrzeuge, wie Pkw, Busse bis fünf Tonnen und Lieferwagen. Sie gelten als sauber, wenn die Auspuffemissionen höchstens 50 Gramm Kohlendioxid und die Luftschadmissionen unterhalb von 80 Prozent der anwendbaren Emissionsgrenzwerte liegen. Ebenso wird die Beschaffung sauberer schwerer Nutzfahrzeuge reguliert. Darunter fallen Busse mit mehr als fünf Tonnen sowie Lkw. Sie sind sauber, wenn sie mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden. Schließlich sind die emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge betroffen. Emissionsfrei sind sie dann, wenn sie ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor betrieben werden, der weniger als ein Gramm Kohlendioxid ausstößt. Das SaubFahrzeugBeschG enthält auch einen umfangreichen Ausnahmekatalog. Er nimmt beispielsweise Reisebusse sowie Einsatzfahrzeuge der Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienst vom Gesetz aus. Das SaubFahrzeugBeschG unterscheidet zwei sogenannte Referenzzeiträume: vom 2. August 2021 bis 31. Dezember 2025 und vom 1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030. Für diese beiden Referenzzeiträume sind Mindestziele innerhalb Deutschlands für die Beschaffung von Straßenfahrzeugen geregelt. Sie bestimmen sich als Mindestprozentsatz an der Gesamtzahl der im jeweiligen Referenzzeitraum beschafften sauberen leichten oder sauberen schweren Nutz-

fahrzeuge.

Sonderregelungen bestehen für die Beschaffung von Bussen der EG-Fahrzeugklasse M3: Die Hälfte des Mindestziels von 45 Prozent (beziehungsweise 65 Prozent) für den Anteil sauberer Busse der EG-Fahrzeugklasse M3 muss durch die Beschaffung emissionsfreier Busse erfüllt werden.

Dem Gesetzgeber erschien dabei eine bundesweite und flexible Umsetzung der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe (sogenannte Bundesquote) im Gegensatz zum Modell einer Mindestzielanwendung für jede einzelne Beschaffung am besten geeignet. Daher können die Bundesländer einerseits zulassen, dass öffentliche Auftraggeber und Sektorauftraggeber die jeweils für einen Referenzzeitraum festgelegten Mindestziele nicht einhalten müssen, wenn die Mindestziele bereits durch andere öffentliche Auftraggeber und Sektorauftraggeber innerhalb des Bundeslands übererfüllt werden. Andererseits können sie auch Vereinbarungen mit den jeweiligen Branchenverbänden zur Einhaltung der Mindestziele abschließen. Es obliegt deshalb den Bundesländern, die Einhaltung der Mindestziele eigenverantwortlich zu regeln und sicherzustellen, um zum Beispiel mögliche ungleich betroffene Regionen innerhalb eines Bundeslands nicht übermäßig zu belasten und einen Ausgleich innerhalb eines Bundeslands zu schaffen. > holger schröder

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

**Abbildung:** Saubere Fahrzeuge sind gefragt. foto: quantron AG /  
**Wörter:** 541  
**Urheberinformation:** DIZdigital: Alle Rechte vorbehalten – Verlag Bayerische Staatszeitung, München