

Aktuelle Vergaberechtsfragen zum Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz

Rechtsanwalt Holger Schröder*

Die Kohlendioxid- und Schadstoffemissionen im Straßenverkehr tragen erheblich zum Klimawandel bei. Die öffentliche Hand ist dafür als Nachfrager von Straßenfahrzeugen und Personenverkehrsdienstleistungen mitverantwortlich. Das seit 2.8.2021 geltende Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (im Folgenden: SaubFahrzeugBeschG) will deshalb eine klimaschutzorientierte Vergabe fördern, wirft aber zahlreiche Rechtsfragen in der Beschaffungspraxis auf. Der folgende Beitrag gibt in Fortführung des Beitrags des Verfassers in NZBau 2021, 499 einen beispielhaften Überblick.

I. Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG

Beim Anwendungsbereich sind persönliche (1), zeitliche (2), gegenständliche (3) und sachliche Aspekte (4) zu klären.

1. Eigenwirtschaftliche Verkehrsunternehmen

Während der Geltungsdauer einer Liniengenehmigung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist der Inhaber nach § 13 II 1 Nr. 3 Buchst. a PBefG¹ vor Konkurrenten geschützt, weil diese regelmäßig keine entsprechende Genehmigung für den gleichen Linienverkehr erhalten („Verbot der Doppelbedienung“).² Die PBefG-Liniengenehmigung reguliert den Zugang zum ÖPNV-Markt in Deutschland. Die Liniengenehmigung kann entweder auf der Grundlage eines vom zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger erteilten öffentlichen Dienstleistungsauftrags als gemeinwirtschaftliche³ Linienkonzession erlassen werden oder einem Verkehrsunternehmen wird auf seine Initiative hin eine eigenwirtschaftliche⁴ Liniengenehmigung erteilt, wenn eine ausreichende Verkehrsbedienung gewährleistet wird. Da eigenwirtschaftlichen Verkehren Vorrang vor gemeinwirtschaftlichen Verkehren im ÖPNV zukommt,⁵ ist es von großer praktischer Bedeutung, ob eigenwirtschaftliche Verkehrsunternehmen vom persönlichen Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG erfasst werden.

Nach § 1 I SaubFahrzeugBeschG, § 2 Nr. 2 SaubFahrzeugBeschG⁶ unterfallen Sektorauftraggeber iSd § 100 GWB⁷ dem persönlichen Anwendungsbereich. Dies gilt mit der Einschränkung, dass für den Linienverkehr nach §§ 13, 42 PBefG erteilte Genehmigungen keine besonderen oder ausschließlichen Rechte gem. § 100 II GWB darstellen sollen.⁸ Der deutsche Gesetzgeber bezweckt damit, eigenwirtschaftliche Verkehre privater, nicht öffentlich beherrschter⁹ Verkehrsunternehmen vom persönlichen Anwendungsbereich auszunehmen. Da das europäische Recht aber nicht zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstleistungen unterscheidet, können PBefG-Linienverkehrsgenehmigungen, die aufgrund eigenwirtschaftlicher Anträge privater Verkehrsunternehmen erteilt wurden, gleichwohl wegen der in § 100 II 2 Alt. 2 GWB geregelten Ausnahme („sonstiges Verfahren“) nicht in den Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG einbezogen werden. Das setzt voraus, dass der in § 13 II b PBefG geregelte Genehmigungswettbewerb angemessen bekannt gemacht wurde und auf objektiven Kriterien iSd § 100 II 2 Alt. 2 GWB beruht. Das SaubFahrzeugBeschG richtet sich deshalb nicht an eigenwirtschaftliche Verkehrsunternehmen, die PBefG-konform konzessioniert wurden.

Allerdings ist zu bedenken, dass der ÖPNV-Aufgabenträger im Nahverkehrsplan Verpflichtungen und (Mindest-)Standards festlegt,¹⁰ um eine ausreichende Verkehrsbedienung zu gewährleisten.

Die Beachtung dieser nahverkehrsplanerischen Vorgaben ist Voraussetzung für die Erteilung einer eigenwirtschaftlichen PBefG-Liniengenehmigung.¹¹ Der Nahverkehrsplan oder die Vorabbekanntmachung gem. § 8a II PBefG können auch Beschaffungsquoten für saubere und emissionsfreie Straßenfahrzeuge beinhalten, die von eigenwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen zu beachten sind.¹²

2. Öffentlicher Dienstleistungsauftrag iSd VO (EG) Nr. 1370/2007

Nach seinem § 10 SaubFahrzeugBeschG erlangt das Gesetz Geltung, wenn die Auftragsbekanntmachung nach dem 2.8.2021 veröffentlicht oder danach zur Abgabe eines Angebots aufgefordert wurde. Hat ein ÖPNV-Aufgabenträger vor Inkrafttreten des SaubFahrzeugBeschG ein als Sektorenauftraggeber zu qualifizierendes Verkehrsunternehmen mit der Erbringung von straßengebundenen Verkehrsdienstleistungen nach der VO (EG) Nr. 1370/2007¹³ betraut, dann unterfallen die Anschaffung neuer Straßenfahrzeuge oder die Beauftragung entsprechender Unteraufträge durch den betrauten Sektorenauftraggeber nach dem Inkrafttreten des SaubFahrzeugBeschG seinem (zeitlichen) Anwendungsbereich. Die erst später notwendig gewordenen Fahrzeugbeschaffungen oder Unteraufträge des Sektorenauftraggebers unterfallen nicht deshalb dem Anwendungsbereich, weil der öffent-

Schröder: Aktuelle Vergaberechtsfragen zum Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz(NZBau 2022, 379)

380

liche Dienstleistungsauftrag nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 schon vor dem Inkrafttreten des SaubFahrzeugBeschG erteilt wurde. Die einzelnen Beschaffungsvorgänge sind also getrennt zu beurteilen. Entspricht zB ein vor dem Inkrafttreten des SaubFahrzeugBeschG abgeschlossener öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 später nicht den Anforderungen des SaubFahrzeugBeschG, kann der damals geschlossene öffentliche Dienstleistungsauftrag im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 unverändert durchgeführt werden.

3. Saubere und emissionsfreie Busse

Das SaubFahrzeugBeschG ordnet die EG-Fahrzeugklasse M3 („Busse“)¹⁴ als schwere Nutzfahrzeuge ein.¹⁵ Von den im ersten Referenzzeitraum bis 31.12.2025 beschafften bzw. eingesetzten M3-Bussen müssen mindestens 22,5 % sauber und 22,5 % emissionsfrei sein.¹⁶

Busse sind *sauber*, wenn sie mit alternativen Kraftstoffen¹⁷ betrieben werden. Zu den alternativen Kraftstoffen¹⁸ zählen etwa: Elektrizität,¹⁹ Wasserstoff, Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, komprimiertes Erdgas (CNG), Flüssigerdgas (LNG) und Flüssiggas (LPG).²⁰ Diese Kraftstoffe müssen entweder der 10. BImSchV²¹ in der jeweils geltenden Fassung oder der DIN EN 15940²² entsprechen. Nach der 10. BImSchV ist zwar das Inverkehrbringen von paraffinischen Dieselmotorkraftstoff als Reinkraftstoff grundsätzlich unzulässig. Nach Ansicht der Bundesregierung soll dieser aber analog § 16 II der 10. BImSchV wenigstens betriebsintern verwendet werden dürfen.²³ Schließlich dürfen die Kraftstoffe nicht aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erzeugt werden (zB Ölpalmen),²⁴ für die eine erhebliche Ausweitung des Erzeugungsgebiets auf Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand zu verzeichnen ist (§ 2 Nr. 5, Hs. 1 SaubFahrzeugBeschG).²⁵ Als saubere schwere Nutzfahrzeuge gelten auch Plug-in-Hybridbusse, dh elektrisch aufladbare Kraftfahrzeuge iSd Art. 2 II RL 2014/94/EU. Dies trifft selbst dann zu, wenn der Plug-in-Hybridbus konventionelle Kraftstoffe für seinen Verbrennungsmotor verwendet.²⁶

Emissionsfrei sind M3-Busse, wenn sie entweder ohne Verbrennungsmotor²⁷ (zB elektrisch²⁸ oder mit Wasserstoff²⁹) oder mit einem Verbrennungsmotor betrieben werden, der weniger als 1 g

CO₂/kWh³⁰ oder weniger als 1 g CO₂/km³¹ ausstößt. Oberleitungsbusse ohne lokale Emissionen gelten grundsätzlich als emissionsfrei. Sie dürfen nur mit Strom betrieben werden oder – wenn sie nicht an das Netz angeschlossen sind – nur einen emissionsfreien Antriebsstrang verwenden.³² Nutzt ein Oberleitungsbus hingegen einen nicht-emissionsfreien Motor (zB Dieselmotor), gilt er nicht als emissionsfrei, zählt aber wie ein Plug-in-Hybridbus als sauberes Fahrzeug.³³

4. Freigestellte Schülerverkehre

Der sachliche Anwendungsbereich des § 3 Nr. 3 SaubFahrzeugBeschG umfasst in Verbindung mit der VgV oder SektVO auch europavergaberechtspflichtige Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste. Allerdings werden nicht sämtliche Verkehrsdienstleistungen berücksichtigt, sondern ausschließlich die acht abschließend in der Anlage 2 zum SaubFahrzeugBeschG nach dem CPV³⁴ klassifizierten Leistungen. Der Einsatz von Straßenfahrzeugen stellt dort einen wesentlichen Teil der Leistungserbringung dar.³⁵ Dem CPV kommt insoweit keine reine Ordnungsvorgabe³⁶ zu, sondern wirkt rechtsbestimmend. Für die Personenbeförderung bedeutsam sind der „Öffentliche Verkehr (Straße)“,³⁷ die „Personensonderbeförderung (Straße)“³⁸ und „Bedarfspersonenbeförderung“.³⁹ Sie sind alle der CPV Gruppe 601 „Straßentransport/-beförderung“ zugehörig.⁴⁰ Keine Erwähnung in Anlage 2 findet dagegen die „Vermietung von Bussen und Reisebussen mit Fahrer“.⁴¹ Solche Verkehrsdienste fallen mangels Nennung nicht in den sachlichen Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG. Dazu wird die Ansicht vertreten, dass freigestellte⁴² Schülerverkehre öffentlicher Schulträger zur „Vermietung von Bussen und Reisebussen mit Fahrer“ zäh-

Schröder: Aktuelle Vergaberechtsfragen zum Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz(NZBau 2022, 379)

381

len würden.⁴³ Die Meinung überzeugt nicht. Zum einen handelt es sich bei den CPV-Codes nicht um trennscharfe Erläuterungen, sondern um solche, die sich häufig teilweise überschneiden.⁴⁴ Auftraggeber sind daher angehalten, den CPV-Code zu finden, der so genau wie möglich ihrem Beschaffungsvorhaben entspricht. Falls die CPV-Nomenklatur nicht präzise genug ist, muss der Auftraggeber die CPV-Referenznummer auswählen, die dem beabsichtigten Beschaffungsvorhaben besser entspricht; dies kann ein allgemeinerer CPV-Code sein, der zulässig sein kann, weil dieser mehr Nullen aufweist.⁴⁵ So weist die „Bedarfspersonenbeförderung“ vier Nullen in der CPV-Referenznummer gegenüber drei Nullen bei der „Vermietung von Bussen und Reisebussen mit Fahrer“ auf. Erstere CPV-Bezeichnung beschreibt den freigestellten Schülerverkehr auch inhaltlich genauer. Vor allem die im CPV-Code 60 172 000-4 erwähnte Vermietung von Reisebussen zielt auf andere Verkehrsdienstleistungen als Schülerverkehre. Überdies streitet auch die Einschätzung des Normenkontrollrates dafür, Schülerverkehre als „Bedarfspersonenbeförderung“ dem Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG unterzuordnen.⁴⁶

Ähnliches wird auch für Unterauftragnehmerverkehre im ÖPNV diskutiert, insbesondere die von kommunalen, landes- oder bundeseigenen Verkehrsunternehmen erbracht werden.⁴⁷ Sie sollen ebenfalls als „Vermietung von Bussen und Reisebussen mit Fahrer“ dem SaubFahrzeugBeschG nicht unterfallen. Diese Auffassung überzeugt nicht. Der CPV-Code 60 112 000-6 „Öffentlicher Verkehr (Straße)“ weist zwar ebenfalls drei Nullen auf, ist aber zur Erbringung von ÖPNV-Dienstleistungen zur Personenbeförderung im Unterauftragverhältnis sachnäher als die bloße Vermietung von Bussen mit Fahrer. Dies gilt umso mehr als bei solchen Unterauftragnehmerverkehren der Auftraggeber typischerweise der Konzessionsinhaber nach dem PBefG ist und sich zur Durchführung der operativen Verkehrsleistungen eines geeigneten Unternehmens bedient. Der Unterauftragnehmer tritt regelmäßig nicht als bloßer Vermieter von Fahrzeugen mit Fahrern auf, sondern erbringt für den Konzessionsinhaber straßengebundene Verkehrsdienstleistungen im ÖPNV.

II. Ausnahmen vom Anwendungsbereich

§ 4 SaubFahrzeugBeschG regelt, welche Fahrzeuge vom Anwendungsbereich ausgenommen sind. Bei der geplanten Evaluierung des SaubFahrzeugBeschG soll geprüft werden, ob ausgenommene Fahrzeuge in den Anwendungsbereich einbezogen werden. Die zuverlässige technische Realisierbarkeit und Nutzbarkeit der Fahrzeuge sollen den Maßstab bilden.⁴⁸ Davon dürften insbesondere Einsatzfahrzeuge nach § 4 I Nr. 8 SaubFahrzeugBeschG betroffen sein. Für sie war im Referentenentwurf des SaubFahrzeugBeschG ohnehin nur eine zeitliche Ausnahmebefristung vorgesehen.⁴⁹

1. Fahrzeuge zur Abholung von Siedlungsabfällen

Bei den zehn Ausnahmen des § 4 I SaubFahrzeugBeschG handelt es sich um spezielle Fahrzeugarten. Gemeint sind insbesondere nicht zur Güter- und Personenbeförderung geeignete Straßenfahrzeuge⁵⁰ und andere bestimmte Fahrzeugkategorien.⁵¹ Nach der Gesetzesbegründung ist es ausreichend, wenn die Fahrzeuge iSd § 4 I Nr. 1–5 SaubFahrzeugBeschG zumindest auch für solche Zwecke konstruiert und gebaut wurden (Multi-Use-Fahrzeuge).⁵² Fahrzeuge etwa für die Abholung von Siedlungsabfällen sind weder nach dem Wortlaut noch nach der Intention des Gesetzgebers ausdrücklich ausgenommen. Dies ist verständlich, weil solche Abfallabholdienste nach § 3 Nr. 3 SaubFahrzeugBeschG iVm Anlage 2 dem sachlichen Anwendungsbereich unterfallen. Nach § 4 I Nr. 4 SaubFahrzeugBeschG werden jedoch Fahrzeuge mit eigenem Antrieb ausgenommen, die speziell für die Verrichtung von Arbeiten entwickelt wurden, bauartbedingt nicht zur Personen- oder Güterbeförderung geeignet und die keine auf einem Kraftfahrzeugfahrgestell montierte Maschinen sind. Beispielhaft nennt die Gesetzesbegründung Straßeninstandhaltungsfahrzeuge und Fahrzeuge für den Einsatzzweck als Schneepflug.⁵³

Fraglich ist, ob die Ausnahmeregelung für Arbeitsfahrzeuge auch solche für die Abholung von Siedlungsabfällen erfasst. Die EU-Kommission verneint dies. Denn sie sind regelmäßig als Fahrzeuge der Klasse N2 oder N3 gemäß der VO (EU) 2018/858⁵⁴ typgenehmigt,⁵⁵ dh nicht besonders konstruiert und gebaut. Diese Auslegung ist nachvollziehbar, weil andernfalls die ausdrückliche Aufnahme der Abholung von Siedlungsabfällen in den Dienstleistungskatalog der Anlage 2 zum SaubFahrzeugBeschG konterkariert würde. Überdies lässt die Auslegung ausdrücklich („in der Regel“) Raum für praxisrelevante Ausnahmen zu, dh für nicht typgenehmigte, speziell konstruierte Fahrzeuge in der Siedlungsabfallwirtschaft.

2. Anpassung von Straßenfahrzeugen

Vom Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG sind ua Einsatzfahrzeuge für die Feuerwehr, das Rettungswesen, die Polizei, Ordnungskräfte, Bundeswehr und den Zivil- und Katastrophenschutz ausgenommen, wenn sie entweder dafür entwickelt und gebaut oder „angepasst wurden“.⁵⁶ Mit den entsprechenden § 4 I Nr. 6, 8 SaubFahrzeugBeschG hat der deutsche Gesetzgeber insoweit die durch Art. 2 RL 2019/1161/EU eingeräumte Möglichkeit genutzt, bestimmte Einsatzfahrzeuge zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben vom Anwendungsbereich auszuklammern.⁵⁷ Dadurch soll nach europäischer Lesart eine unverhältnismäßige Belastung von Behörden und Betreibern vermieden werden.⁵⁸ Die vorgenannten Fahrzeugkategorien gehen auf Art. 2 II Buchst. d

Schröder: Aktuelle Vergaberechtsfragen zum Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz(NZBAU 2022, 379)

382

VO (EU) 2018/858 und Art. 2 III Buchst. b VO (EU) 2018/858 zurück. Dort ist die textliche Formulierung „angepasst wurden“ zu finden, die im SaubFahrzeugBeschG Eingang gefunden hat.

Nach der Gesetzesbegründung können Anpassungen zB „nur“ den Einbau spezieller Kommunikationsgeräte oder Warnleuchten meinen.⁵⁹

Dabei ist fraglich, ob die Ausnahme greift, wenn reguläre Straßenfahrzeuge beschafft werden, die von der Vergabestelle selbst entsprechend dem jeweiligen hoheitlichen Einsatzzweck baulich modifiziert werden, etwa in einer eigenen Fahrzeugwerkstatt. Dies ist zu verneinen.⁶⁰ Wortlaut, Sprachauslegung und der regulatorische Gesamtzusammenhang legen den Schluss nahe, dass der Fahrzeughersteller und nicht die Beschaffungsstelle für die hoheitliche Einsatzzweckbestimmung des jeweiligen Straßenfahrzeugs Sorge tragen muss. Nur solche Fahrzeuge, die herstellerseitig gezielt für den jeweiligen Einsatzzweck konstruiert oder angepasst „wurden“, unterfallen der Ausnahmebestimmung.

III. Berechnung der Mindestziele – Nachgerüstete Fahrzeuge

Für die Berechnung der Mindestziele der von § 3 Nr. 2, 3 SaubFahrzeugBeschG erfassten verkehrlichen Dienstleistungsaufträge ist die Zahl der dafür eingesetzten Straßenfahrzeuge entscheidend.⁶¹ Dies gilt unabhängig davon, ob der Dienstleister Neufahrzeuge oder bestehende Fahrzeuge nutzt.⁶² In diesem Zusammenhang kann die Nachrüstung von Straßenfahrzeugen ebenso zur Verbesserung der Luftqualität beitragen, zumal die Nachrüstung den Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft entspricht, wonach die Lebensdauer von Produkten verlängert werden soll.⁶³ Die Nachrüstung kann auch ein kostengünstiger Weg sein, um die Mindestziele zu erreichen.⁶⁴ Ein Fahrzeug wird gem. § 2 Nr. 7 SaubFahrzeugBeschG als nachgerüstet definiert, wenn es aufgrund einer Nachrüstung einem sauberen leichten,⁶⁵ einem sauberen schweren⁶⁶ oder einem emissionsfreien schweren⁶⁷ Nutzfahrzeug entspricht. Nach § 6 VII SaubFahrzeugBeschG werden nachgerüstete Fahrzeuge bei der Einhaltung der Mindestziele für den Anteil der vorgenannten Fahrzeugkategorien an der Gesamtzahl beschaffter leichter und schwerer Nutzfahrzeuge berücksichtigt. Dienstleistungsaufträge über die (reine) Nachrüstung von Straßenfahrzeugen unterfallen zwar nicht dem sachlichen Anwendungsbereich nach § 3,⁶⁸ für die das SaubFahrzeugBeschG keine eigenständigen Mindestziele bestimmt. Allerdings kann jedes entsprechend nachgerüstete Straßenfahrzeug bei den Mindestzielen der jeweiligen Fahrzeugkategorie mitgezählt werden.

Beispiel: Ein kommunales Verkehrsunternehmen hat vor dem 2.8.2021 insgesamt 100 dieselbetriebene Busse in seinem eigenen Bestand. Im ersten Referenzzeitraum rüstet es alle 100 Busse mit einem elektrischen Antrieb nach. Für den Zweck der Mindestziele hat das kommunale Verkehrsunternehmen – wie bei einer Neubeschaffung – 100 emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge beschafft. Wenn das kommunale Verkehrsunternehmen hingegen im ersten Referenzzeitraum 100 dieselbetriebene Busse neu kauft und im selben Zeitraum auf batterieelektrischen Betrieb nachrüstet, sind zwei getrennte Beschaffungen zu erfassen: erstens die neue Beschaffung von 100 nicht sauberen Fahrzeugen und zweitens die Beschaffung mittels Nachrüstung von 100 emissionsfreien Fahrzeugen. Für die Mindestziele wird insgesamt die Beschaffung von 200 Fahrzeugen gezählt, von denen 100 emissionsfrei und 100 nicht sauber sind.⁶⁹

Problematisch kann sein, dass die Nachrüstung in vielen Fällen nicht mit Hilfe der veröffentlichten Vergabebekanntmachung im EU-Amtsblatt nach § 8 SaubFahrzeugBeschG dokumentiert wird, weil sie zB wegen der Unterschreitung des jeweiligen EU-Vergabeschwellenwerts nicht publiziert werden muss oder in der eigenen Werkstatt durchgeführt wird.⁷⁰ Zum Zwecke der Einhaltung der Mindestziele ist die Erhebung und Speicherung von Daten über Fahrzeugnachrüstungen nach § 6 VII SaubFahrzeugBeschG noch durch Rechtsverordnung zu regeln.⁷¹

IV. Einhaltung der Mindestziele

Die Mindestziele müssen binnen der beiden Referenzzeiträume vom 2.8.2021 bis 31.12.2025 und vom 1.1.2026 bis 31.12.2030 eingehalten werden. Deshalb müssen auch nicht bei jedem Beschaffungsvorgang die Mindestziele erreicht werden.⁷² Es wird nicht danach unterschieden, wann innerhalb eines Referenzzeitraums die einzelne Auftragsvergabe erfolgt.⁷³ Die Mindestziele müssen nicht schon zu Anfang einer Referenzperiode erfüllt sein. Somit können auch nicht als sauber oder emissionsfrei geltende Bestandsfahrzeuge (zB Dieselbusse) weiterhin eingesetzt werden, soweit spätestens bis zum Ende eines Referenzzeitraums die quotalen Mindestziele erreicht werden.⁷⁴

1. Branchenvereinbarungen

Die Mindestziele des SaubFahrzeugBeschG müssen originär von den öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftrag-

Schröder: Aktuelle Vergaberechtsfragen zum Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz(NZBau 2022, 379)

383

gebern eingehalten werden (§ 5 I 1 SaubFahrzeugBeschG).⁷⁵ Allerdings können die Bundesländer die gesetzlichen Lasten flexibel zwischen den Normadressaten verteilen. Sie können zB Vereinbarungen mit den jeweiligen Branchenverbänden zur Einhaltung der Mindestziele abschließen (§ 5 II 3 SaubFahrzeugBeschG).⁷⁶ Der Freistaat Bayern plant den Abschluss einer Branchenvereinbarung im ÖPNV-Busbereich.⁷⁷ Solange aber keine entsprechende Branchenvereinbarung im Freistaat Bayern abgeschlossen wurde, richten sich die Mindestziele vor allem an die jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträger.⁷⁸ Baden-Württemberg hingegen will ein Landesgesetz erlassen,⁷⁹ während Niedersachsen eine länderübergreifende Branchenvereinbarung anstrebt.⁸⁰ Sowohl die rechtstechnische Umsetzung (insbes. Landesgesetz, Branchenvereinbarung) als auch die Vielzahl denkbarer Faktoren zur Lastenverteilung in einem Bundesland (zB nach der Größe der beteiligten öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber, wie etwa höhere Mindestziele für Großstädte und niedrige oder keine Mindestziele für ländliche Gebiete, oder nach besonderen Merkmalen geografischer Räume, wie zB höhere Mindestziele für luftschadstoffbelastete Regionen und niedrige Mindestziele für Gebiete mit hoher Luftqualität)⁸¹ dürften zu einer heterogenen Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG in der Beschaffungspraxis führen. Bedenken begegnet außerdem, ob in den Mitgliedstaaten abgeschlossene Vereinbarungen mit Branchenverbänden die europäischen Richtlinienvorgaben unionsrechtskonform umsetzen. Grundsätzlich gestattet Art. 288 III AEUV⁸² den Unionstaaten die Wahl der Form und der Mittel zur Richtlinienumsetzung. Nach Art. 2 I RL 2019/1161/EU müssen die Mitgliedstaaten die dafür erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft setzen. Mit dem SaubFahrzeugBeschG hat Deutschland dem zwar generell entsprochen. Allerdings wird den Bundesländern für einen regulatorischen Kernbestandteil, dh die Einhaltung der Mindestziele, der Abschluss von Vereinbarungen mit den Branchenverbänden ermöglicht, ohne dass die formellen Anforderungen (insbes. hinsichtlich Durchsetzbarkeit, Realisierungsfristen, Transparenz, Überwachung und Rechtssetzung bei Nichterfüllung) an solche Vereinbarungen näher bundesgesetzlich geregelt würden. Dies scheint aber wenigstens nötig zu sein, um den gesetzlichen Zielen im Wege von Vereinbarungen mit den betroffenen Branchenverbänden effektiv entsprechen zu können.⁸³ Überdies empfiehlt die EU-Kommission für den Abschluss sog. Umweltvereinbarungen, dass die Richtlinie selbst ihre Durchführung im Wege von Vereinbarungen ausdrücklich erlauben sollte.⁸⁴ Art. 2 I RL 2019/1161/EU enthält aber keine solche explizite Gestattung.⁸⁵ Die nach § 5 II 3, III 2 SaubFahrzeugBeschG vorgesehene Möglichkeit des Abschlusses von Vereinbarungen mit Branchenverbänden ist daher europarechtlich bedenklich. Eine landesgesetzliche Regelung erscheint deshalb vorzugswürdig.

2. Kohärente Berechnung

Für die Berechnung der quotalen Mindestziele werden sowohl die über Lieferaufträge iSd § 3 Nr. 1 SaubFahrzeugBeschG beschafften Straßenfahrzeuge als auch die mittels (öffentlicher) Dienstleistungsaufträge nach § 3 Nr. 2, 3 SaubFahrzeugBeschG eingesetzten Fahrzeuge gezählt. Wenn beide Beschaffungsformen eng miteinander zusammenhängen, gilt nichts anderes. Werden zB von einem – dem EU-Vergaberecht unterfallenden – kommunalen Verkehrsunternehmen, das mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag iSd § 3 Nr. 2 SaubFahrzeugBeschG zur Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen betraut wurde, neue Busse iSd § 3 Nr. 1 SaubFahrzeugBeschG gekauft, um diese ÖPNV-Leistungen zu erbringen, werden die Busse zum einen wegen ihres Einsatzes im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags für das Mindestziel gezählt. Zum anderen werden die neu gekauften Busse als Lieferauftrag rechnerisch einbezogen. Diese „doppelte“⁸⁶ Berücksichtigung der gekauften und später eingesetzten Busse ist vom EU-Richtliniengeber aus Gründen der Kohärenz gewollt und soll den Verwaltungsaufwand minimieren.⁸⁷ Für die Gewährleistung der Kohärenz beider vom SaubFahrzeugBeschG erfassten Beschaffungsformen ist es auch nicht entscheidend, ob ein Dienstleister neue Straßenfahrzeuge oder bereits vorhandene Fahrzeuge einsetzt.⁸⁸

V. Fazit

Die vergaberechtlichen Praxisfragen zum SaubFahrzeugBeschG sind vielfältig. Eine reale Herausforderung stellt zudem die Marktverfügbarkeit von sauberen und emissionsfreien Straßenfahrzeugen bei bestimmten Fahrzeugklassen dar. So sind bspw. Wasserstoffbusse erst in der Entwicklung.⁸⁹ Für die Erreichung der Mindestziele kann auch das Fehlen von gesetzlichen Sanktionen⁹⁰ ein Manko darstellen.⁹¹ Ob zB die im Freistaat Bayern eingeführte jährliche Berichtspflicht⁹² über die dem SaubFahrzeugBeschG unterliegenden Beschaffungen ein wirksames Instrument zur Zielerreichung ist, wird die Zukunft zeigen.

* Der Autor ist Rechtsanwalt und Fachanwalt für Vergaberecht bei der Rödl GmbH Rechtsanwaltsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft in Nürnberg und Lehrbeauftragter an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen (HfWU). Der Beitrag gibt die persönliche Meinung des Autors wieder.

¹ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) v. 8.8.1990 (BGBl. 1990 I 1690), zul. geänd. durch Ges. v. 16.4.2021, BGBl. 2021 I 822.

² Saxinger/Winnes/Saxinger, Recht des öffentlichen Personenverkehrs, 21. Lfg., Stand: 2/2022, Anm. 21.13.2 Rn. 49.

³ § 8 a I PBefG.

⁴ § 8 IV 2 PBefG.

⁵ § 8 IV 1 PBefG.

⁶ Art. 1 Ges. z. Umsetzung der RL 2019/1161/EU v. 20.6.2019 zur Änderung der RL 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften v. 9.6.2021 (BGBl. 2021 I 1691).

⁷ Ges. gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) v. 26.6.2013 (BGBl. 1750 I 3245), zul. geänd. durch Ges. v. 27.7.2021, BGBl. 2021 I 3274.

⁸ BT-Drs. 19/27657, 32; vgl. auch Siegel VergabeR 2022, 14 (16).

⁹ § 100 I Nr. 2 Buchst. b GWB.

¹⁰ § 8 III PBefG.

¹¹ § 13 II a PBefG.

- 12 Bundesländer (außer Baden-Württemberg), Merkblatt zu den Anwendungsfällen des SaubFahrzeugBeschG für den Bereich von Busbeschaffungen v. 1.9.2021, S. 9, abrufbar zB unter https://www.dresden.ihk.de/servlet/link_file?link_id=74018&target=display&link_zusatz=&ref_detail=News&ref_knoten_id=4553&ref_sprache=deu (zuletzt abgerufen am 17.6.2022).
- 13 VO (EG) Nr. 1370/2007 vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen 1191/69/EWG und 1107/70/EWG des Rates (ABl. 2007 L 315, 1), zul. geänd. durch VO (EU) Nr. 2016/2338 v. 14.12.2016, ABl. 2016 L 354, 22.
- 14 Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5 t.
- 15 § 2 I Nr. 5 SaubFahrzeugBeschG.
- 16 § 6 II Nr. 1 Buchst. b iVm III SaubFahrzeugBeschG.
- 17 Art. 2 Nrn. 1 und 2 RL 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.10.2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, ABl. 2014 L 307, 1.
- 18 Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und die zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen, vgl. Art. 2 Nr. 1 S. 1 RL 2014/94/EU.
- 19 Ein Elektrofahrzeug ist ein Kraftfahrzeug mit einem Antriebsstrang, der mindestens einen nichtperipheren elektrischen Motor als Energiewandler mit einem elektrisch aufladbaren Energiespeichersystem enthält, das extern aufgeladen werden kann, vgl. Art. 2 Nr. 2 RL 2014/94/EU.
- 20 Art. 2 Nr. 1 S. 2 RL 2014/94/EU.
- 21 Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – 10. BImSchV) v. 8.12.2010 (BGBl. 2010 I 1849), zul. geänd. durch Verord. v. 13.12.2019, BGBl. 2019 I 2739.
- 22 Paraffinischer Dieselmotorkraftstoff aus Synthese oder Hydrierungsverfahren.
- 23 BMVI, FAQ zur Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) in Deutschland, Stand: 27.8.2021, Frage 3; abrufbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive-faq.html> (zuletzt abgerufen am 17.6.2022).
- 24 Art. 3 Delegierte VO (EU) 2019/807 der Kommission v. 13.3.2019 zur Ergänzung RL 2001/2018/EU des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Bestimmung der Rohstoffe mit hohem Risiko indirekter Landnutzungsänderungen, in deren Fall eine wesentliche Ausdehnung der Produktionsflächen auf Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand zu beobachten ist, und die Zertifizierung von Biokraftstoffen, flüssigen Biobrennstoffen und Biomasse-Brennstoffen mit geringem Risiko indirekter Landnutzungsänderungen, ABl. 2019 L 133, 1.
- 25 Bei Fahrzeugen, die mit flüssigen Biobrennstoffen oder synthetischen oder paraffinhaltigen Kraftstoffen betrieben werden, dürfen diese Kraftstoffe nicht mit konventionellen fossilen Brennstoffen vermischt werden, vgl. § 2 Nr. 5, Hs. 2 SaubFahrzeugBeschG.
- 26 EU-Kommission, Bekanntmachung der Kommission über die Anwendung der Art. 2, 3, 4 und 5 RL 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität, ABl. 2020 C 352, 3.
- 27 § 2 Nr. 6 Buchst. a SaubFahrzeugBeschG.
- 28 Vgl. § 2 Nr. 2 Elektromobilitätsgesetz (EmoG), zul. geänd. durch G v. 12.7.2021, BGBl. 2021 I 3091.
- 29 § 2 Nr. 4 EmoG.
- 30 § 2 Nr. 6 Buchst. b aa SaubFahrzeugBeschG.
- 31 § 2 Nr. 6 Buchst. b bb SaubFahrzeugBeschG.

32 ErwGr. 18 RL 2019/1161/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.6.2019 zur Änderung RL 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, ABl. 2019 L 188, 116.

33 EU-Kommission, Bekanntmachung der Kommission über die Anwendung der Art. 2, 3, 4 und 5 RL 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität, ABl. 2020 C 352, 4.

34 Common Procurement Vocabulary (CPV), vgl. VO (EG) Nr. 213/2008 der Kommission vom 28.11.2007 zur Änderung der VO (EG) Nr. 2195/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates über das Gemeinsame Vokabular für öffentliche Aufträge (CPV) und der Vergaberichtlinien des Europäischen Parlaments und des Rates 2004/17/EG und 2004/18/EG im Hinblick auf die Überarbeitung des Vokabulars, ABl. 2008 L 74, 1.

35 ErwGr. 12 RL 2019/1161/EU.

36 So VK Bund NZBau 2014, 592 Ls. = BeckRS 2014, 14348 zur Umschreibung des zu vergebenden Auftrags mittels CPV-Code in der Auftragsbekanntmachung.

37 CPV 60 112 000-6.

38 CPV 60 130 000-8.

39 CPV 60 140 000-1.

40 Vgl. CPV 2008 Erläuterungen, S. 28.

41 CPV 60 172 000-4.

42 Vgl. Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-VO), zul. geänd. durch Verord. v. 4.5.2012, BGBl. 2012 I 1037.

43 Bundesländer (außer Baden-Württemberg), Merkblatt zu den Anwendungsfällen des SaubFahrzeugBeschG für den Bereich von Busbeschaffungen v. 1.9.2021, S. 6, abrufbar zB unter https://www.dresden.ihk.de/servlet/link_file?link_id=74018&target=display&link_zusatz=&ref_detail=News&ref_knoten_id=4553&ref_sprache=deu (zuletzt abgerufen am 17.6.2022).

44 VK Bund NZBau 2014, 592 Ls. = BeckRS 2014, 14348; Beck VergabeR I/Rixen, 4. Aufl. 2022, GWB § 130 Rn. 50.

45 Europäische Kommission, Anleitung zum Gemeinsamen Vokabular für öffentliche Aufträge (CPV), Nr. 6.2, abrufbar unter https://simap.ted.europa.eu/documents/10184/36234/cpv_2008_guide_de.pdf (zuletzt abgerufen am 17.6.2022).

46 BT-Drs. 19/27657, 42.

47 Bundesländer (außer Baden-Württemberg), Merkblatt zu den Anwendungsfällen des SaubFahrzeugBeschG für den Bereich von Busbeschaffungen v. 1.9.2021, S. 6, abrufbar zB unter https://www.dresden.ihk.de/servlet/link_file?link_id=74018&target=display&link_zusatz=&ref_detail=News&ref_knoten_id=4553&ref_sprache=deu (zuletzt abgerufen am 17.6.2022).

48 BT-Drs. 19/27657, 33.

49 Vgl. RefE v. 30.11.2020, S. 33, abrufbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/gesetz-aenderung-foerderung-sauberer-energieeffizienter-strassenfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile (zuletzt abgerufen am 17.6.2022).

50 § 4 I Nr. 1–5 SaubFahrzeugBeschG.

51 § 4 I Nr. 6–10 SaubFahrzeugBeschG.

52 BT-Drs. 19/27657, 33.

53 BT-Drs. 19/27657, 33.

54 VO (EU) 2018/858 vom 30.5.2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen 715/2007/EG und 595/2009/EG und zur Aufhebung RL 2007/46/EG, ABl. 2018 L 151, 1.

55 EU-Kommission, Bekanntmachung der Kommission über die Anwendung der Art. 2, 3, 4 und 5 RL 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität, ABl. 2020 C 352, 1.

56 § 4 I Nr. 6, 8 SaubFahrzeugBeschG.

57 BT-Drs. 19/27657, 33; der Verweis in der Gesetzesbegründung auf § 4 II SaubFahrzeugBeschG ist ein Redaktionsversehen.

58 ErwGr. 17 RL 2019/1161/EU.

59 Anders als noch im RefE (S. 33) müssen die Einsatzfahrzeuge als solche nicht mehr nach außen hin erkennbar sein.

60 EU-Kommission, Bekanntmachung der Kommission über die Anwendung der Art. 2, 3, 4 und 5 RL 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität, ABl. 2020 C 352, 2.

61 § 6 VI SaubFahrzeugBeschG.

62 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, FAQ zur Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) in Deutschland, Stand: 27.8.2021, Frage 13, abrufbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive-faq.html> (zuletzt abgerufen am 17.6.2022).

63 ErwGr. 15 RL 2019/1161/EU.

64 EU-Kommission, Bekanntmachung der Kommission über die Anwendung der Art. 2, 3, 4 und 5 RL 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität, ABl. 2020 C 352, 7.

65 § 2 Nr. 4 SaubFahrzeugBeschG.

66 § 2 Nr. 5 SaubFahrzeugBeschG.

67 § 2 Nr. 6 SaubFahrzeugBeschG.

68 EU-Kommission, Bekanntmachung der Kommission über die Anwendung der Art. 2, 3, 4 und 5 RL 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität, ABl. 2020 C 352, 7.

69 EU-Kommission, Bekanntmachung der Kommission über die Anwendung der Art. 2, 3, 4 und 5 RL 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität, ABl. 2020 C 352, 8.

70 EU-Kommission, Bekanntmachung der Kommission über die Anwendung der Art. 2, 3, 4 und 5 RL 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität, ABl. 2020 C 352, 7.

71 § 9 III 1 Nr. 1 SaubFahrzeugBeschG; vgl. auch Bundesländer (außer Baden-Württemberg), Merkblatt zu den Anwendungsfällen des SaubFahrzeugBeschG für den Bereich von Busbeschaffungen v. 1.9.2021, S. 8, abrufbar zB unter https://www.dresden.ihk.de/servlet/link_file?link_id=74018&target=display&link_zusatz=&ref_detail=News&ref_knoten_id=4553&ref_sprache=deu (zuletzt abgerufen am 17.6.2022).

72 VK Bund 20.1.2022 – VK 2-135/21, BeckRS 2022, 1751 (n. rkr.).

73 § 5 I SaubFahrzeugBeschG; vgl. auch EU-Kommission, Bekanntmachung der Kommission über die Anwendung der Art. 2, 3, 4 und 5 RL 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität, ABl. 2020 C 352, 4.

74 Bundesländer (außer Baden-Württemberg), Merkblatt zu den Anwendungsfällen des SaubFahrzeugBeschG für den Bereich von Busbeschaffungen v. 1.9.2021, S. 5, abrufbar zB unter https://www.dresden.ihk.de/servlet/link_file?link_id=74018&target=display&link_zusatz=&ref_detail=News&ref_knoten_id=4553&ref_sprache=deu (zuletzt abgerufen am 17.6.2022).

75 Vgl. auch BT-Drs. 19/27657, 59.

76 Dageförde, VergabeNavigator, 2021, 5 (6), hält Ländervereinbarungen nach § 5 III SaubFahrzeugBeschG im Einzelfall für sinnvoll.

77 BayStMWBV, Ministerialschreiben v. 9.3.2022 – 62-3621.6-3, S. 3.

78 LT-Drs. 18/18543, 4; Schröder NZBau 2021, 499 (502).

79 LT-Drs. 17/1488, 4 f.

80 LT-Drs. 18/10447, 3.

81 EU-Kommission, Bekanntmachung der Kommission über die Anwendung der Art. 2, 3, 4 und 5 RL 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität, ABl. 2020 C 352, 4.

82 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) v. 26.10.2012, ABl. C 326, 1.

83 Branchenvereinbarungen als zulässige Handlungsform eher bejahend: Wissenschaftliche Dienste Deutscher Bundestag, WD 5-3000-027/21 v. 19.3.2021, S. 7, abrufbar unter <https://www.bundestag.de/resource/blob/835490/1e74c7241dcdaa1f0d128defac2af3e/WD-5-027-21-pdf-data.pdf> (zuletzt abgerufen am 17.6.2022).

84 EU-Kommission, Empfehlung der Kommission vom 9.12.1996 über Umweltvereinbarungen zur Durchführung von Richtlinien der Gemeinschaft, ABl. 1996 L 333, 60, Nr. 2.1.

85 Bsp.: Die RL (EU) 2019/904 über die Verringerung der Auswirkungen bestimmter Kunststoffprodukte auf die Umwelt enthält in Art. 17 III eine ausdrückliche Umsetzungserlaubnis zum Abschluss von Vereinbarungen der zuständigen Behörden mit den betroffenen Wirtschaftszweigen.

86 Bundesländer (außer Baden-Württemberg), Merkblatt zu den Anwendungsfällen des SaubFahrzeugBeschG für den Bereich von Busbeschaffungen v. 1.9.2021, S. 7, abrufbar zB unter https://www.dresden.ihk.de/servlet/link_file?link_id=74018&target=display&link_zusatz=&ref_detail=News&ref_knoten_id=4553&ref_sprache=deu (zuletzt abgerufen am 17.6.2022).

87 EU-Kommission, Bekanntmachung der Kommission über die Anwendung der Art. 2, 3, 4 und 5 RL 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität, ABl. 2020 C 352, 6.

88 EU-Kommission, Bekanntmachung der Kommission über die Anwendung der Art. 2, 3, 4 und 5 RL 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität, ABl. 2020 C 352, 6.

89 Heid/Hofbauer RPA 2021, 255 (258).

90 Ünal/Orf VergabeNews 2021, 110 (113).

91 In Österreich droht nach § 9 Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz eine verschuldensunabhängige Geldbuße, wenn die Mindestziele verfehlt werden.

92 BayStMWBV, Ministerialschreiben v. 9.3.2022 – 62-3621.6-3, S. 4.