



Felix Siebler

Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge

Neuer Vergaberechtsrahmen für die Beschaffung von E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur

Für ein erfolgreiches Gelingen der Verkehrswende in Deutschland unter Umwelt- und Klimaschutzgesichtspunkten spielt die öffentliche Hand eine zentrale Rolle. In verschiedenen Bereichen, wie dem öffentlichen Personennahverkehr oder der Abfallbeseitigung, kommen derzeit noch weit überwiegend schwere Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zum Einsatz. Dies hat auch Auswirkungen im städtebaulichen Kontext und auf die Lebensqualität der Bewohner von Kommunen. Um einen Impuls für mehr Nachhaltigkeit zu setzen, wurde das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) erlassen und ein neuer Vergaberechtsrahmen für die Beschaffung von (emissionsfreien) sauberen Straßen- und Nutzfahrzeugen geschaffen. Ab dem 2. August 2021 müssen öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber bei der Umsetzung von Beschaffungsvorhaben die neuen Regelungen beachten.

Hintergrund der Gesetzgebung

Als Teil des sogenannten zweiten Mobilitätspaktes hat die Europäische Kommission bereits mit Erlass am 20. Juni 2019 der Richtlinie (EU) 2019/1161 zur Änderung der sogenannten Clean-Vehicles-Richtlinie die Rechtsgrundlage für einen Rechtsrahmen für die zukünftige Beschaffung von Fahrzeugen mit innovativen Antrieben erlassen und die Mitgliedstaaten verpflichtet, die Regelungen bis spätestens 2. August 2021 in der nationalen Gesetzgebung umzusetzen. Zielsetzung ist die Beschleunigung der Akzeptanz sauberer Fahrzeuge auf den Märkten und die nachhaltige Verringerung der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen.

Vor diesem Hintergrund wurde in Deutschland das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) erlassen, das ab dem 2. August 2021 in Kraft tritt. Damit wird ein neuer vergaberechtlicher Rechtsrahmen geschaffen und die bisher geltenden Regelungen zur Beschaffung von Straßenfahrzeugen in § 68 der Vergabeverordnung (VgV) und § 59 der Sektorenverordnung (SektVO) gestrichen. Der Gesetzgeber hat sich also dazu entschieden, die Regelungen der Vergabe- und Sektorenverordnung nicht fortzuschreiben, sondern mit dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge einen eigenständigen Vergaberechtsrahmen zu schaffen. Allerdings gelten die allgemeinen vergaberechtlichen Vorgaben z. B. für die Strukturierung und die Durchführung der Vergabeverfahren ergänzend, wie § 1 Abs. 2 des SaubFahrzeugBeschG ausdrücklich festhält.

Übersicht über die wesentlichen Neuregelungen

Adressaten der Regelungen

Nach § 1 Abs. 1 des SaubFahrzeugBeschG sind die Regelungen sowohl von öffentlichen Auftraggebern im Sinne des

§ 99 GWB als auch von Sektorenauftraggebern im Sinne des § 100 GWB zu beachten. Das bedeutet, dass vor allem Kommunen und deren öffentliche Unternehmen, wie Stadtwerke, bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen und Nutzfahrzeugen die neuen Regelungen bei der Beschaffung berücksichtigen müssen.



Abb. 1: Schon heute zunehmend Alltag im Stadtbild: E-Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur (Fotos: Christoph Albrecht)

Sachlicher Anwendungsbereich

Nach § 3 des SaubFahrzeugBeschG sind Verträge über den Kauf, das Leasing sowie die Anmietung von Straßen- oder Nutzfahrzeugen nebst den dazugehörigen Dienstleistungen, wie Wartungs- und Instandhaltungsleistungen, erfasst. Auch Verträge über die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs sind ab einer gewissen Mindestzahl an Laufleistung in Kilometern im Jahr vom sachlichen Anwendungsbereich erfasst. Zudem sind ausdrücklich die Personensonderbeförderung, die Bedarfspersonenbeförderung, die Abholung von Siedlungsabfällen, die Beförderung sowie die Zustellung von Post und Paketen erfasst.

Ausnahmen für bestimmte Anwendungsfälle

Nach § 4 des SaubFahrzeugBeschG sind allerdings auch eine ganze Reihe von Ausnahmen vom Anwendungsbe- reich für bestimmte Anwendungsfälle geregelt, die im Gegensatz zu den bisherigen Regelungen unter § 68 der VgV und § 59 der SektVO erweitert wurden. Unter anderem sind landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Fahrzeu- ge, Kettenfahrzeuge, Fahrzeuge mit Eigenentwicklung für den Einsatzbereich der Bundeswehr, auf Baustellen, in Steinbrüchen, in Häfen und auf Flughäfen, Fahrzeuge mit Eigenentwicklung für den Einsatzbereich des Zivil- und Katastrophenschutzes, des Rettungswesens, der Feuer- wehr und der für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zuständigen Behörden. Nicht wei- ter konkretisiert ist der Auffangtatbestand der Ausnahme für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, der in der zukünftigen Rechtsanwendung sicherlich eine gewis- se Rolle spielen wird.

Vorgabe von Mindestzielen

Nach den §§ 5 und 6 des SaubFahrzeugBeschG sind die Vor- gaben von Mindestzielen und der Umsetzung bei Beschaf- fungsvorhaben geregelt. Dabei ist vom Gesetzgeber ein stufenweises Vorgehen gewählt worden, wobei für die ein- zelnen Fahrzeugkategorien mit dem Zeitraum vom 2. Au- gust 2021 bis zum 31. Dezember 2025 einerseits und vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 andererseits zwei Umsetzungszeiträume festgelegt wurden.

Erwägungen für die Umsetzung von Beschaffungsvorhaben

Bei der Strukturierung von Vergabeverfahren sind einige Aspekte zu berücksichtigen, um einerseits zielgerichtet die gewünschten Fahrzeuge und gegebenenfalls die dazugehö- rige Ladeinfrastruktur angeboten zu bekommen und ande- rerseits wirtschaftliche Angebote zu erhalten.

Festlegung des Leistungsgegenstandes und -umfangs

Bei der Bestimmung des Leistungsgegenstandes ist zu ent- scheiden, ob ein technologieoffener Wettbewerb stattfinden soll oder der Wettbewerb bewusst auf eine Antriebsart be- schränkt wird. Zudem sollte in Abhängigkeit der vorhande- nen Möglichkeiten geprüft werden, ob lediglich Fahrzeuge beschafft werden sollen oder aber z. B. auch Wartungs- und Instandsetzungsleistungen. Dies ist immer dann sinnvoll, wenn ein gewisses Maß an Verfügbarkeit der Fahrzeuge durch einen Hersteller zugesichert werden soll. Sofern nicht nur Fahrzeuge, sondern auch Ladeinfrastruktur be- schafft werden soll, ist die Frage zu klären, ob ausnahms- weise eine Gesamtvergabe oder aber eine Vergabe nach Losen erfolgen soll.

Wahl der Verfahrensart

In aller Regel wird aufgrund der Komplexität der Leistun- gen ein zweistufiges Verhandlungsverfahren mit vorheri- gem öffentlichen Teilnahmewettbewerb sinnvoll sein, in Einzelfällen sind aber auch andere Vergabearten denkbar.



Abb. 2: Sehen so künftig Parkplätze für „Verbrenner“ aus? (Foto: Jost)

Vorgabe einer Wertungssystematik

Bei der Wertung des Preises sollten nicht allein die An- schaffungskosten betrachtet werden, sondern es muss eine Lebenszyklusbetrachtung stattfinden, d. h. sämtliche Kos- ten einschließlich der Betriebs- und Wartungskosten müs- sen mitberücksichtigt werden. In jedem Fall sollten neben dem Preis leistungsbezogene Kriterien aufgestellt werden, um auch eine Wertung der angebotenen Qualität hinrei- chend bewerten zu können.

Möglichkeiten der Finanzierung

Schließlich stellt sich regelmäßig die Frage der Finanzie- rung solcher Beschaffungsvorhaben. Neben einem Eigen- anteil der beschaffenden Stellen zur Finanzierung stehen mittlerweile diverse staatliche Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene zur Verfügung. Inwiefern ein Projekt förderfähig ist und ob die Antragsvoraussetzungen erfüllt sind, muss im Einzelfall geprüft werden. Dazu bietet es sich regelmäßig an, bereits in dieser Frage zudem die Zuwendungsgeber einzubinden, um das erforderliche Maß an Rechtssicherheit zu erreichen.



Dr. Felix Siebler

LL.M. (Univ. of Leicester), Rechtsanwalt und Partner im Bereich Regulierung, Öffentliches Recht & Wettbewerb bei Watson Farley & Williams LLP Rechtsanwälte und Steuerbera- ter, München