

Fragen zum SaubFahrzeugBeschG

Frage

Wenn die Zuständigkeit für die Einhaltung der Quoten gemäß § 5 SaubFahrzeugBeschG bei den Aufgabenträgern verbleibt, wie muss dann im Falle, dass ein Aufgabenträger nur Auftragsvergaben durchführt, welche nicht den Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG eröffnen, die Umsetzung sicherstellen? Muss in diesem Fall dann einfach sozusagen „freiwillig“ das SaubFahrzeugBeschG angewendet werden, bzw. müssen in den Vergaben trotz der fehlenden Anwendungspflicht des SaubFahrzeugBeschG entsprechende Vorgaben gemacht werden, um die Quotenregelung zu erfüllen?

Antwort:

Der Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG ist in § 3 SaubFahrzeugBeschG abschließend geregelt. Eine Verpflichtung zur „freiwilligen“ Anwendung des SaubFahrzeugBeschG besteht nicht.

Frage

Mit dem Abschluss einer Branchenvereinbarung könnten die in der Clean Vehicles Directive und dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz festgelegten Quoten erfüllt werden.

Ist seitens des Freistaats Bayern, der Abschluss einer Branchenvereinbarung vorgesehen?

In § 5 des SaubFahrzeugBeschG ist durch die Verwendung des Wortes „insgesamt“ eine Summenregel gebildet, nach der eine Erfüllung der vorgegebenen Quote auch auf Landesebene zulässig ist. Frage: Wird das Land Bayern von dieser Möglichkeit Gebrauch machen?

Antwort:

Eine bundesländerübergreifende Branchenvereinbarung für den Busbereich wurde zwischen den Ländern, den kommunalen Spitzenverbänden und den Verkehrsunternehmensverbänden abgestimmt und wurde mittlerweile von allen Beteiligten unterzeichnet. Sie ist zum 1. November 2023 in Kraft getreten. Die Branchenvereinbarung ermöglicht einen quotalen Ausgleich innerhalb des Freistaats Bayern sowie einen länderübergreifenden Ausgleich.

Frage

Das SaubFahrzeugBeschG enthält keine Sanktionsregelungen bei Nichterfüllung der Quote. Sind dennoch Sanktionen beabsichtigt und falls ja, welche?

Antwort:

Grundsätzlich sind zunächst die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber gesetzlich unmittelbar verpflichtet, die Beschaffungsziele einzuhalten. Die Nichterfüllung des SaubFahrzeugBeschG und somit eine mangelhafte Umsetzung der CVD Richtlinie kann ein Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission nach sich ziehen. Im Außenverhältnis zur EU wird nur der jeweilige Mitgliedstaat zu Zahlungen von Zwangsgeldern verpflichtet. Im Innenverhältnis zwischen Bund und Ländern richtet sich die Verteilung nach dem Lastentragungsgesetz. Sollten die öffentlichen Auftraggeber die gesetzlichen Verpflichtungen nicht beachten, liegt ein Verstoß gegen rechtmäßiges Verwaltungshandeln vor und der Vorgang ist durch die Rechtsaufsicht zu prüfen.

Frage

Problem: Vorabbekanntmachung und CVD-Pflicht, was passiert, wenn es eigenwirtschaftlich erbracht wird

Antwort:

Sektorenauftraggeber i. S. d. § 2 Nr. 2 SaubFahrzeugBeschG sind Auftraggeber i. S. d. § 100 GWB mit der Maßgabe, dass für den Linienverkehr gemäß §§ 13 i. V. m. 42 PBefG erteilte Genehmigungen keine besonderen oder ausschließlichen Rechte gemäß § 100 Abs. 2 GWB darstellen.

Da privatrechtliche Betriebe (Busunternehmen), die eigenwirtschaftliche Verkehre durchführen, ihre Sektorentätigkeit auf Grundlage einer PBefG-Genehmigung ausüben, gelten diese grundsätzlich nicht als Sektorenauftraggeber i. S. d. Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz.

Sollten allerdings öffentliche Auftraggeber gem. § 99 Nr. 1 bis 3 GWB auf diese Betriebe einzeln oder gemeinsam einen beherrschenden Einfluss ausüben können (§ 100 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b GWB), dann wären auch diese Betriebe Sektorenauftraggeber i. S. d. Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz.

Fragen zur Busförderung

Frage

Die Busförderung wird ab dem Jahr 2025 prioritär nur noch für emissionsfreie Busse gewährt. Aufgrund der derzeitigen Beschaffungszeiten kann nicht damit gerechnet, dass nach einer Vergabe (EU-VO 1370/2007) termingerecht die emissionsfreien Busse zur Verfügung stehen.

Gibt es seitens des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr Überlegungen, die Förderung für dieselbetriebene Busse und emissionsarme Busse bzw. Hybrid-Busse über den vorgesehenen Zeitraum hinaus zu fördern?

Antwort:

Sowohl die landespolitischen Ziele aus der Regierungserklärung von Herrn Ministerpräsidenten „Klimaland Bayern“ als auch europäische Vorgaben aus der EU-Richtlinie CVD erfordern eine Neuausrichtung der Busförderung, um die Umstellung der Busflotte auf Klimabusse zu erreichen. Aus diesem Grund ist bisher vorgesehen, konventionelle Dieselbusse ab dem Jahr 2025 nicht mehr zu fördern. Die Dieselbusförderung erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen nachrangig und nach Begründung der Verkehrsunternehmen, warum kein Klimabus angeschafft werden kann (z. B. mangelnde Reichweite für vorgesehene Route oder mangelnde Ladeinfrastruktur). Aus den Begründungen kann die Förderung des Freistaats passgenau nachgesteuert werden. Um die Unternehmen bestmöglich zu unterstützen und trotzdem so viele Emissionen wie möglich zu reduzieren, werden übergangsweise auch emissionsarme saubere Busse gemäß dem SaubFahrzeugBeschG als Zwischenschritt gefördert.

Frage

Gibt es aufgrund der besonderen Situation der ländlichen Regionen eine zusätzliche Förderung für alternative Antriebe bzw. der Errichtung der Ladeinfrastruktur aus anderen „Fördertöpfen“ des Freistaats Bayern oder des Bundesverkehrsministeriums.

Antwort:

Derzeit gibt es keine Planungen mit einer speziellen Förderung für die ländlichen Regionen. Im Rahmen der BayGVFG-Förderung zur Verbesserung der ÖPNV-Verhältnisse werden sowohl Fahrzeuge als auch Ladeinfrastruktur in Omnibusbetriebshöfen bereits gefördert.

Die Förderung von Ladeinfrastruktur „auf der Strecke“ wird in die Neufassung der RZÖPNV zum 01.01.2024 aufgenommen.

Vom BMDV gibt es Fördermittel für Ladeinfrastruktur aus dem Klima- und Transformationsfonds. Inwieweit sich das Urteil des Bundesverfassungsgerichtes vom 15. November 2023 auf diese Förderung auswirkt, wird derzeit geprüft.

Die Busförderung erfolgt unabhängig von den örtlichen Gegebenheiten, sodass auch der ländliche Raum in der Förderung Berücksichtigung findet.

Frage

In den Darstellungen auf den Folien 9 und 10 der Powerpointpräsentation sind unterschiedliche Werte für die Fördersätze angegeben. Mit welchen Förderhöhen kann bei einem positiven Bescheid gerechnet werden?

Antwort:

Der Freistaat unterstützt mit seinem Busförderprogramm die bayerischen Busunternehmen bei der Beschaffung von Linienomnibussen im allgemeinen ÖPNV. Fördergegenstand des Programms ist das Busgefäß/die Fahrzeughülle. Der Freistaat fördert mit bestimmten

Festbeträgen, deren Höhe abhängig von der jeweiligen Buslänge und der Antriebsart des Fahrzeuges ist. Darüber hinaus gibt es noch ergänzende Fördertatbestände (z. B. Niederflerausführung). Nähere Informationen zur Förderung finden Sie unter [Förderung - Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/verkehr/verkehrsmittel/niederflurbusse/forderung). In der Darstellung auf Seite 9 wurde die Niederflurkomponente i.H.v. 10.000 € in den Förderbetrag miteinbezogen („Standard-Niederflurlinienbus“).

Frage

Es wurde angekündigt, dass der Bund im Jahr 2023 noch einen Förderaufruf für alternativ angetriebene Busse veröffentlichen wird.

- *Falls keine Bundesförderung gewährt wird, kann man sich auf das Förderprogramm des Freistaats bewerben?*
- *Was passiert, wenn der Bund für 2024 (oder in den Folgejahren) keinen Förderaufruf veröffentlicht?*
- *Wann wird der Förderaufruf veröffentlicht?*
- *Wie lange läuft die Förderung? Was ist das Beginn und Enddatum der Förderung?*
- *Was sind die Fristen für die Bewerbung für die Förderung?*
- *Was gilt es beim bayerischen Programm zu beachten? In wie weit sind die Fördermittel gedeckelt?*

Antwort:

Sollte ein Antrag auf Förderung der antriebsbedingten Mehrkosten auf Bundesebene keinen Erfolg haben, kann eine Förderung nachrangig beim Freistaat beantragt werden.

Der Förderaufruf des Bundes zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen in 2023 wurde veröffentlicht. Einzelheiten zur Bundesförderung finden Sie unter [PtJ: Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr - Fahrzeuge und Infrastruktur](#)

Die Frist für die Beantragung der bayerischen Förderung ist grundsätzlich der 1. Dezember des Vorjahres der Beschaffung.

Inwieweit die Mittel für alle Anträge ausreichen, hängt von der Anzahl der beantragten Förderungen und der Verfügbarkeit der Haushaltsmittel im jeweiligen Förderjahr ab.

Frage

Wie lange wird der Freistaat die genannten Fördergelder zur Verfügung stellen? Vorerst nur in den Jahren 2023 und 2024?

Antwort:

Eine Prognose kann hier nicht abgegeben werden. Die Entscheidung über die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel obliegt dem Haushaltsgesetzgeber im Rahmen der Haushaltsaufstellung.

Frage

Auf Folie 9 ist aufgeführt, dass nur mit Festbeträgen gefördert wird. Auf Folie 11 ist die Rede von 40 – 60 % der antriebsbedingten Mehrkosten. Welche Förderhöhe stimmt?

Antwort:

Es handelt sich um zwei unterschiedliche Förderungen. Folie 9 bezieht sich auf die zur Klimabusförderung weiterentwickelte Fahrzeug(gefäß)förderung. Folie 11 beschreibt die zusätzlichen Fördermöglichkeiten für antriebsbedingte Mehrkosten, wenn der Antrag auf Bundesförderung für antriebsbedingte Mehrkosten abgelehnt worden ist. Zu beachten ist hierbei, dass sich inzwischen die Förderbestimmungen und -höhen für antriebsbedingte Mehrkosten aufgrund der Änderung der AGVO geändert haben. Die neuen

Förderbestimmungen des Freistaats finden Sie unter [Förderung - Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/staatsministerium-wohnen-bau-und-verkehr/forderung-bayerisches-staatsministerium-wohnen-bau-und-verkehr).

Frage

*Es ist klar, dass die Förderung des Freistaats von antriebsbedingten Mehrkosten nicht kumulierbar ist, sondern nur nachrangig gewährt wird.
Ist aber die Klimabus-Förderung des Freistaats kumulierbar mit der Bundesförderung von antriebsbedingten Mehrkosten von Bussen?*

Antwort:

Die Förderung der antriebsbedingten Mehrkosten ist nach Auffassung des StMB mit der Gefäßförderung der allgemeinen Busförderung kombinierbar, da es sich um zwei unterschiedliche Fördergegenstände handelt. Eine Förderung der antriebsbedingten Mehrkosten durch Bund und Land (Doppelförderung) ist jedoch nicht möglich.

Infrastrukturförderung

Frage

Das Förderprogramm für die Errichtung der Infrastruktur läuft zum 31.12.2023 aus. Aufgrund der Umstellung der Busförderung werden künftig verstärkt Elektrobusse beschafft.

Ist von dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vorgesehen ein Förderprogramm für die Errichtung einer Ladeinfrastruktur neu aufzulegen?

Antwort:

Ein eigenes Förderprogramm nur für die Förderung von Ladeinfrastruktur etc. ist derzeit nicht in Planung. Das Corona-Investitionsprogramm (CIP) endet nach Aussage des Finanzministeriums zum 31.12.2023, eine Verlängerung ist nicht möglich.

Die Förderung von Ladeinfrastruktur ist schon seit einigen Jahren im Rahmen der ÖPNV-Infrastrukturförderung mit einem Fördersatz von 50 % der zuwendungsfähigen Kosten möglich.

Die Förderung notwendiger PV-Anlagen bzw. auch Batterie- und Speichersysteme ist mit einem Fördersatz von 50 % der zuwendungsfähigen Kosten auch möglich. Voraussetzung für eine Förderung derartiger Anlagen ist u. a., dass der Strom für den Eigenverbrauch zum Laden der Busse im ÖPNV-Einsatz verwendet wird und (bei Batterie- und Speichersystemen) der Energieversorger die Stromversorgung der Ladeinfrastruktur nicht vollumfänglich sicherstellen kann.

Fragen zu Vergabeverfahren

Frage

Wie kann eine Wettbewerbsverzerrung bei Ausschreibungen vermieden werden, wenn Verkehrsunternehmen mit bereits geförderten E-Bussen antreten und anderen Verkehrsunternehmen Förderanträge abgelehnt wurden?

Antwort:

Grundsätzlich können alle Verkehrsunternehmen eine Förderung beantragen. Insoweit haben alle die gleichen Möglichkeiten und eine Wettbewerbsverzerrung liegt nicht vor. Da die Förderung unabhängig von einer Ausschreibung gewährt wird, ist es nicht nötig, eine Förderung bei der Ausschreibung auszugleichen. Mangels Identität der Zuwendungsgeber und der Auftraggeber herrscht keine vergaberechtlich relevante Marktverzerrung. Das Verhalten des Fördergebers ist dem Auftraggeber nicht zuzurechnen.

Frage

Im Rahmen der formellen Ausschreibung muss von der Vergabestelle (weit vor Zuschlag) festgelegt werden, welche Antriebe seitens der Vergabestelle gewünscht werden.

Dies ist nämlich Basis für die Kalkulationsgrundlage der Bieter, da es einen preislichen Unterschied macht ob ich einen Batteriebus oder einen Dieselbus in meine Angebotskalkulation einpreise.

Erst nach Vorliegen der Angebote kann ich den Zuschlag an den wirtschaftlichsten Bieter erteilen und erst dann weiß die Vergabestelle ob der Zuschlag an ein kleines Unternehmen (welches nicht unter die CVD fällt) oder an eine große Bahnbusgesellschaft erteilt wird.

Insofern stellt sich für mich die Frage, ob Vergabestellen diesen Sachverhalt als Umgehung der Quotenregelung nutzen können.

D. h., dass ich im Rahmen der formellen Ausschreibung fordere, dass alle Bieter ein neues (kleines) Unternehmen zu gründen haben, um dann in den Genuss kommen um von der CVD ausgenommen zu sein.

Antwort:

Grundsätzlich sind die Vorgaben des Vergaberechts zu beachten. Es kann keine bestimmte Unternehmensform verlangt werden. Grundsätzlich steht es allen Bietern frei, wie sie sich zur Leistungserbringung organisieren. Sollte sich die Fragestellung auf die Grenzen aus § 3 Nr. 2 SaubFahrzeugBeschG beziehen, so weisen wir darauf hin, dass sich die angegebenen Schwellenwerte auf den Umfang des jeweiligen Auftrags und nicht auf die Unternehmensgröße beziehen.

Frage

Thema Nutzungsdauer (sowohl Ladeinfrastruktur als auch Fahrzeuge)

Die Konzessionslaufzeiten bzw. Verkehrsverträge sind ja auf max. 10 Jahre begrenzt, auch hier herrscht bei unseren mittelständischen VU's klar die Bereitschaft in entsprechende Ladeinfrastruktur zu investieren jedoch würde lt. den VU's dann auch eine Sicherheit benötigt den Verkehr für 20 – 25 Jahre fahren zu können (um die hohen Investitionskosten abschreiben zu können). Dies ist nach den **vorherrschenden Vergabe- und genehmigungsrechtlichen Vorgaben im allg. ÖPNV** nicht möglich.

Auch beim Fahrzeugmaterial (Erfahrungen sind ja bereits bei O-Bussen bekannt) kann es sein, dass nach 10 Jahren Schluss ist, die Fahrzeuge aber gut und gerne weitere 10 Jahre im Einsatz sein könnten.

Umwege wie z.B. die „Fahrzeug-Beistellung“ durch den Aufgabenträger oder Gründung einer Verkehrsgesellschaft durch den Landkreis (Aufgabenträger) und Beschaffung der Fahrzeuge durch den Landkreis selbst überfordert schlichtweg alle Aufgabenträger im ländlichen Raum.

Landkreise haben bspw. auch keine „Stadtwerke“ oder Versorgungsbetriebe bei denen das entsprechenden Know-How für die Ladeinfrastruktur vorhanden wäre, anders verhält es sich hier logischerweise in den Städten.

Antwort:

Der Freistaat unterstützt mit seinen Förderprogrammen sehr umfassend bei diesen Investitionen. Die Zweckbindung bei der Busförderung beträgt mindestens acht Jahre bzw. 500.000 km. Erfahrungsgemäß wird der überwiegende Anteil der Fahrzeuge im Linienverkehr nach etwa zehn Jahren ersetzt.

Die Zweckbindungsfrist für Ladeinfrastruktur beträgt 10 Jahre (technische Anlagen gem. Nr. 9.3.2 RZÖPNV (Neufassung ab 01.01.2024))

Frage

Alternative Antriebe überfordern schlichtweg „unsere“ kleinen Verkehrsunternehmen vor Ort.

Hier bekommen wir gespiegelt, dass die VU's – sollten wir Batteriebusse etc. fordern – einfach keine Angebote abgeben (können). Insofern stellen wir uns die Frage ob die Landkreise im ländlichen Raum es sich überhaupt leisten können den Bieterkreis durch zu hohe Anforderungen noch weiter einschränken zu können. Zumal unser Kreistag im Rahmen der Nahverkehrsplanerstellung eine immense Ausdehnung des Verkehrsangebots beschlossen hat und alleine dieser Umstand eine immense Erhöhung des Fahrpersonals nach sich zieht und für die Unternehmen vor Ort die Umsetzung schwierig erscheinen lässt – Stichwort: Fahrpersonalmangel.

Antwort:

Der Antriebswechsel im Verkehr bzw. die Einhaltung der von der EU vorgegeben Quoten aus der CVD ist eine echte Mammutaufgabe sowohl für Aufgabenträger als auch für die Verkehrsunternehmen. Der Freistaat ist sich dieser großen Herausforderung bewusst und unterstützt daher die Verkehrsunternehmen intensiv bei der Umstellung auf Klimabusse mit der dafür ausgerichteten Busförderung. Das StMB setzt sich auch weiterhin für dauerhafte und ausreichend dotierte Förderprogramme in diesem Bereich ein. Sollte tatsächlich aufgrund der Vorgabe alternativer Antriebe die Situation eintreten, dass Aufgabenträger kein Angebot erhalten, bitten wir um Information an CVD@stmb.bayern.de, damit wir diese Rückmeldungen aus der Praxis in unseren Gesprächen mit den anderen Ländern und dem Bund thematisieren können. Dabei ist es insbesondere mit Blick auf die gesetzlichen Verpflichtungen, die sich aus dem SaubFahrzeugBeschG ergeben, wichtig zu dokumentieren, dass eine Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben erfolglos versucht wurde.