

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

04.12.2020

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G21

Aktenzeichen
66.10.04D (DST)
III/960-03/01 (DLT)
IV/741 (DStGB)

Per E-Mail: ref-g21@bmvi.bund.de

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften

Ihr Entwurfsstand: 30.11.2020

Ihr Aktenzeichen: G21-848.5/1

Vorausschicken müssen wir, dass die kurze **Stellungnahmefrist** nicht geeignet und ausreichend ist, den Mitgliederbereich der kommunalen Spitzenverbände und alle dort betroffenen Bereiche so zu beteiligen, dass die komplexen und für unterschiedliche Fahrzeuge vorgesehenen Regelungen in allen Konsequenzen analysiert und bewertet werden können. Die Stellungnahme ist daher lediglich eine erste Einschätzung. Weitergehende und ergänzende Stellungnahmen behalten wir uns daher ausdrücklich vor.

Eine vollständige Prüfung der inhaltlichen **Konsistenz zwischen der EU-Richtlinie und dem vorgelegten Gesetzesentwurf** konnte in der verfügbaren Zeit nicht erfolgen. Es konnten für einige Regelungen des Gesetzentwurfs keine Entsprechungen in der EU-Richtlinie gefunden werden.

Kernforderungen und grundlegende Anmerkungen

Herausheben möchten wir folgende Punkte:

- Die Quote zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge ist ausdrücklich nicht auf den einzelnen Beschaffungsvorgang herunterzubrechen.
- Die Kommunalen Spitzenverbände fordern eine bundesweit abschließende Umsetzung der CVD und schlagen vor, die vollständig umgesetzten Ausnahmen um eine opt-in-Regel für die Länder zu ergänzen.
- Die Beschaffung von sauberen Fahrzeugen kann nur bei vollständigem finanziellem Ausgleich von Bund und Ländern für die umfangreichen Mehrkosten erfolgen.

Durch die vorgesehene gesetzliche Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge in ihrer Ausgestaltung durch die Änderungsrichtlinie (EU) 2019/1161 (**Clean Vehicles Directive – im Folgenden kurz: CVD**) sollen Beschaffungen sauberer und emissionsfreie Fahrzeuge in Deutschland forciert werden.

Die kommunalen Spitzenverbände sehen den Wechsel auf saubere und emissionsfreie Fahrzeuge als wesentliche Maßnahme zu **Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor** an. Die von dem Gesetz betroffenen Fuhrparke der Kommunen und kommunalen Unternehmen umfassen Fahrzeuge unterschiedlicher Größenklassen insbesondere in den Sparten ÖPNV, Ordnungs-, Katastrophenschutz und Rettungsdienste, Tiefbau, Energieversorgung, Abfallentsorgung und Stadtreinigung sowie Wasserver- und -entsorgung.

Auch wenn die Kommunen und ihre Unternehmen bereits vielfach Vorreiter in Bezug auf den Einsatz alternativer Antriebe in den genannten Anwendungsbereichen sind, stellt sie die Umsetzung der CVD vor **enorme Herausforderungen**, nicht zuletzt in der Fläche. Sie benötigen zur Bewältigung dieser Herausforderungen daher umfassende Unterstützung auch von Bund und Ländern. Gerade im ÖPNV kann durch Anreiz und Förderung der Umstieg auf nachhaltige Mobilitätssysteme weiter vorangetrieben werden.

Städte, Landkreise und Gemeinden sind als öffentliche Auftraggeber sowohl bei der **Vergabe von Verkehrsleistungen als auch bei der Beschaffung eigener Fahrzeuge** der Klassen M und N insbesondere in kommunalen Fuhrparks (u.a. Bauhof), den Fuhrparks kommunaler Tochterunternehmen und den Bussen des ÖPNV von der Umsetzung berührt. Für viele Einsatzzwecke fehlt es dabei derzeit noch an geeigneten Fahrzeugen. Wo Fahrzeuge bereits verfügbar sind, sind diese regelmäßig deutlich teurer oder in ihrem Einsatz eingeschränkt. Zudem ist es mit der reinen Fahrzeugbeschaffung nicht getan. Die Umsetzung bedeutet vielmehr einen umfassenden **Systemwechsel**. Mit dem Einsatz der Fahrzeuge sind umfangreiche weitere Investitionen verbunden wie die Einrichtung von Wartungsinfrastruktur, Netzanschlüssen, Tank- und Ladeinfrastruktur. Das kann beispielsweise den Aufbau von neuen zusätzlichen Betriebsstandorten oder dem Bau von Pipelines (Wasserstoffbetankung) notwendig machen. Darüber hinaus sind Ausbildung und Qualifizierung des Fahr- und Werkstattpersonals sowie veränderte Randbedingungen wie begrenzte Reichweiten und Nachladezyklen im Falle der Elektromobilität in den Blick zu nehmen.

Nach bisherigen Erfahrungen aus der bereits konzeptionell gut aufgestellten **ÖPNV-Branche** ist zusammenfassend anzumerken, dass

- insbesondere batterieelektrische Busse bislang nicht die gleiche Einsatzflexibilität aufweisen, wie Dieselbusse und ggf. mehr Fahrzeuge zur Erbringung des gleichen Leistungsumfangs erforderlich sind,
- wasserstoffelektrische Busse an der Schwelle zum Serienfahrzeug stehen, aber noch Entwicklungsbedarf haben,
- Fahrzeuge mit lokal emissionsfreien Antrieben bislang um einen Faktor 2,5 bis 4 höhere Anschaffungskosten aufweisen als vergleichbar ausgestattete konventionell angetriebene Fahrzeuge,
- zusätzlich erhebliche Investitionen in Verteilnetze, Lade- oder Tankinfrastruktur erforderlich werden, die die initialen Kosten derartiger Fahrzeugsysteme weiter deutlich erhöhen.

Eine weitere Herausforderung ergibt sich durch die Mindereinnahmen im ÖPNV als Folge der **Corona-Pandemie**. Die ÖPNV-Finanzierung wird dadurch auf absehbare Zeit geschwächt, während gleichzeitig der Ausbau des ÖPNV flächendeckend forciert werden soll. Verstärkt wird dies durch sinkende Erträge im steuerlichen Querverbund. All dies ist, trotz der politisch gewollten Zielerreichung auf allen Handlungsebenen, mit massiven Kosten für die Kommunen verbunden. Bedenklich erscheint uns dabei insbesondere, dass der Bundesgesetzgeber mit der Umsetzung in

erheblichem Umfang Eigenmittel der Kommunen in ihren Haushalten bindet, die zur Kofinanzierung erforderlich sind.

Aufgrund der bestehenden technischen Restriktionen der Fahrzeuge mit Blick auf Reichweite, Ladeintervalle etc. und aufgrund der unterschiedlichen raumstrukturellen/topografischen, wirtschaftlichen und betrieblichen Ausgangsbedingungen der Kommunen und Verkehrsunternehmen wird die **Erfüllung der Vorgaben** nicht allen in gleicher Weise und in gleichem Umfang möglich sein. Während bei einigen Akteuren aufgrund kompakter Raumstruktur und durch Nutzung von Skaleneffekten eine Übererfüllung zu erwarten ist, werden andere insbesondere in der Fläche kaum in der Lage sein, die Quoten in den kommenden Jahren zu vertretbaren Kosten einhalten zu können, so dass hier Angebotseinschränkungen drohen. Dies wäre nicht im Interesse der Daseinsvorsorge und gleichwertiger Lebensverhältnisse und weder ökologisch noch volkswirtschaftlich im Sinne des effektiven Einsatzes öffentlicher Mittel sinnvoll, zumal den höheren Kosten in der Fläche auch nur geringere ökologische Vorteile gegenüberstehen.

Daher ist sicherzustellen, dass den Kommunen bzw. den öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen im städtischen wie im ländlichen Raum **keine unverhältnismäßigen Kosten** entstehen, welche die Organisation und Finanzierung einer ausreichenden öffentlichen Mobilitätsversorgung in einigen Bereichen zum Erliegen bringen. In keinem Fall sollte die Umsetzung der CVD mangels Finanzierbarkeit zu Einschränkungen des ÖPNV-Angebots oder zu einem Anstieg der ÖPNV-Tarife führen. Dies würde diametral dem Klimaschutzziel, entgegenlaufen, auf welches die CVD gerade abzielt.

Im Interesse der Nutzerinnen und Nutzer sollten etwaige **Gebührenerhöhungen** im Bereich der Abfallentsorgung, Wasserver- und -entsorgung und weiterer kommunaler Anwendungsbereiche ausgeschlossen und das Preisniveau stabil gehalten werden.

Aus diesem Grund ist auch von der EU eine **nationale Quote** mit weitgehenden Ausgestaltungsmöglichkeiten in den Mitgliedsstaaten vorgesehen. Für die Umsetzung der CVD in Deutschland ist jetzt entscheidend, dass die Einhaltung der Quote nicht auf jede einzelne Beschaffung heruntergebrochen, sondern ein möglichst flexibler Umsetzungsrahmen gewährleistet bleibt. Die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen der Kommunen und Verkehrsunternehmen erfordern eine Lösung mit einem **bundesweiten Durchschnittswert**.

Vor dem Hintergrund der skizzierten Mehrkosten, ist zwingend sicherzustellen, dass den Kommunen bzw. kommunalen Aufgabenträgern sowie den Verkehrsunternehmen **ausreichend finanzielle Mittel** zur Verfügung gestellt werden. Entsprechende Fördermittel werden bereits stark nachgefragt wie insbesondere das erfolgreiche Sofortprogramm Saubere Luft zeigt. Auch die CVD betont die Bereitstellung ausreichender Finanzmittel für öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber (Erwägungsgrund Nr. 22), um die Einhaltung der Mindestziele zu erreichen, ohne Fahrpreiserhöhungen und Angebotskürzungen im ÖPNV in Kauf zu nehmen.

Einen finanziellen Ausgleich – durch Fördermittel des Bundes und der Länder – sehen wir als unverzichtbare Voraussetzung dafür, um eine Kostensteigerung für die Fahrgäste und Bürger bzw. eine Ausdünnung des Angebots zu verhindern. Aus diesem Grund erwarten wir, dass der Bund und die Länder die durch die Umsetzung der CVD entstehenden Mehrkosten dauerhaft zu 100 % fördern, bis durch steigende Marktdurchdringung der neuen Technologien keine erheblichen Mehrkosten gegenüber den konventionellen Technologien anfallen.

Den Referentenentwurf sehen wir in mehrfacher Hinsicht nicht als 1:1 Umsetzung der Richtlinie an: So werden die in Erwägungsgrund 17 vorgesehenen Ausnahmen im Hinblick auf relevante Fahrzeuge des kommunalen Fahrzeugparks nicht vollinhaltlich ausgefüllt (s. unten zu § 5), sondern Teile der nach der Richtlinie potentiell auszunehmenden Fahrzeuge in ihren Anwendungsbereich aufgenommen. Zudem werden die Mindestziele nicht als nationale Quote ausgestaltet, sondern für jede einzelne Beschaffung vorgegeben und den Ländern im Verfahren nach § 6 aufgegeben, weitere Ausnahmen im Wege der Über-/Unterkompensation unter Anrechnung auf die Quote zu erlassen.

Ohne Tätigwerden der Länder wird den Kommunen damit eine Übererfüllung aufgegeben. Durch die dann gleichwohl notwendige Kompensation müssen insbesondere bei den technisch verfügbaren bzw. umrüstbaren Fahrzeugen von vornherein Mehrleistungen erbracht werden, die so von der Richtlinie nicht intendiert und vorgeschrieben sind.

Wir treten entschieden für eine nationale Quote und dafür ein, die Ausnahmen vom Anwendungsbereich vollständig auf Bundesebene umzusetzen. Gleichzeitig regen wir an, den ausgenommenen, aber relevanten Bereichen zu gestatten, in einer **Opt-In-Regel** zur Quotenerfüllung der jeweiligen Fahrzeugklassen beizutragen. Damit würden wichtige industriepolitische Anreize gesetzt, gerade in den Bereichen, in denen heute eine Fahrzeugverfügbarkeit noch nicht gegeben ist, die weitere Entwicklung voranzutreiben. Soweit darin ggf. ein systematischer Bruch zur strikt bereichsspezifischen Quotenerfüllung gesehen wird, halten wir diesen im Hinblick auf den Anteil der ausgenommenen Sonderfahrzeuge am betroffenen Gesamtfahrzeugbestand jedenfalls für zahlenmäßig unwesentlich (95 % der Kosten bei Stadtbussen des ÖPNV). Die Vorgehensweise würde aber dazu beitragen, dass die Quote dort am besten erfüllt wird, wo technisch ausgereifte und wirtschaftliche Innovationen entstehen.

Die Gesetzgebungskompetenzen erlauben ferner eine inhaltliche **Vollregelung des Bundes**, ohne Verlagerung der sachlichen Zuständigkeit auf die Länder. Eine nationale Quote zur Forcierung eines Antriebswechsels und zur Marktförderung sauberer Fahrzeuge ist u.E. im Kern eine wirtschafts-, energie- bzw. klimapolitische Festlegung, die auf die Erfüllung der Klimaziele im Verkehrssektor einzahlt. Sie ist nach Ausgestaltung der Richtlinie im Übrigen als Annex einer vergaberechtlichen Anforderung zu verstehen. Insofern verweisen wir auf die unter Begründung IV zurecht aufgeführte Gesetzgebungskompetenz zur Luftreinhaltung und zum Recht der Wirtschaft.

Angesichts des vorgelegten Entwurfs möchten wir nachdrücklich unsere **Erwartung an Bund und Länder** zum Ausdruck bringen, dass für die Erreichung der nationalen Mindestbeschaffungsquoten **umsetzbare und bürokratiearme Lösungen** gefunden werden. Sie müssen die Besonderheiten sowie die tatsächlichen und technischen Voraussetzungen gerade auch in den **ländlichen Räumen** berücksichtigen und sicherstellen, dass den öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen insbesondere im ländlichen Raum keine unverhältnismäßigen Kosten entstehen oder Angebotseinschränkungen drohen. Ferner sollte die Förderung des technologischen Wandels nicht auf festgelegte Anwendungsbereiche begrenzt werden, sondern Fördermittel auch dort zum Einsatz kommen können, wo dieser Wandel am schnellsten und effektivsten herbeigeführt werden kann.

Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es wird kein **Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger** angegeben, gleichzeitig jedoch unter F. Weitere Kosten nicht ausgeschlossen, dass durch die Entstehung betriebswirtschaftlicher Mehraufwendungen kalkulatorische Kostenüberwälzungen auf die Fahrpreise je nach Preiselastizität der Nachfrage stattfinden könnten.

Da mit dem Gesetzentwurf keine 1:1 Förderung verbunden wird, kann ein Umlegen der Kosten auf die Fahrpreise sowie die Ver- und Entsorgungskosten ebensowenig ausgeschlossen werden, wie die Reduktion von Angeboten, um die Mehrkosten auszugleichen. Das sehen wir sehr kritisch und halten einen Ausgleich zur Preisstabilität für unverzichtbar.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Es bedarf einer detaillierteren **Aufschlüsselung und Diskussion des Erfüllungsaufwands** mit den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern, um letztlich auch den eintretenden Förderbedarf

genauer zu quantifizieren. Die einzelnen Berechnungsgrundlagen bedürfen dabei einer eingehenderen Überprüfung. Es besteht insbesondere auch der Eindruck, dass durch die Gleichstellung zwischen Kauf und Leasing, die dadurch zu Grunde gelegte **Kostendegression und die Berücksichtigung eines Wiederverkaufspreises**, eine zu positive Kostenschätzung erfolgt. Im größten betroffenen Sektor der Busbeschaffungen (95 % der Kosten) sind Leasingverträge unüblich und ein Wiederverkaufswert eines Busses nach 8-jähriger Nutzungszeit ist faktisch nicht gegeben.

Die im Gesetzentwurf angegebenen **Mehrkostenansätze** für saubere und emissionsfreie Busse (im Vergleich mit Dieselnissen wird mit Anschaffungsmehrkosten zwischen 35.000 und 250.000 Euro je Bus gerechnet) sind in mehrfacher Hinsicht deutlich zu niedrig angesetzt.

Das betrifft zunächst die **unmittelbaren Fahrzeugkosten**: Insbesondere E-Gelenkbusse und Brennstoffzellenbusse sind mit deutlich höheren Mehrkosten einzustufen. Rückmeldungen aus dem Mitgliederbereich gehen von Mehrkosten von 250.000 - 300.000 Euro für Standard-E-Busse sowie von 350.000 - 450.000 Euro für E-Gelenkbusse aus.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass ein einzelner **E-Bus für den Ersatz** eines Dieselnisses regelmäßig **nicht ausreicht**: Wegen einzuplanender Ladezeiten stehen die Fahrzeuge mit Elektroantrieb nicht in gleicher Weise für die Beförderung von Personen zur Verfügung. Auch wenn dies im Einzelnen von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten, von der Linienführung, der Taktung und der Umlaufplanung abhängen wird, sind für den Ersatz von zwei Dieselnissen nach Einschätzungen der Praxis drei Elektrobusse erforderlich (Austauschverhältnis 2:3). Zudem ist zu beachten, dass aufgrund von Gewichtsbeschränkungen bei alternativ angetriebenen Bussen auch die Fahrgastkapazität geringer ausfällt: So beträgt die Fahrgastkapazität eines 12 Meter Solobusses (Mercedes Benz Citaro) beim Euro 6 Diesel 106 Fahrgäste, während sie beim Serien-eCitaro (mit lediglich 6 Batterien) nur 88 Fahrgäste beträgt. Der Mehrbedarf an Fahrzeugen für die gleiche Beförderungsleistung kann sich insofern auch auf die knappe Ressource Fahrpersonal nachteilig auswirken.

Alles in allem liegen die reinen **Fahrzeugbeschaffungskosten** für Elektrobusse damit etwa 2,5-mal so hoch wie bei einem Dieselantrieb. Bei Wasserstoffantrieb lassen sich entsprechende Mehrkosten gegenwärtig nur bedingt prognostizieren. Die Beschaffungskosten liegen hier gegenwärtig pro Fahrzeug ca. 3,5-mal so hoch wie bei Dieselantrieb.

Ebenso sind auch die **Mehrkosten für die erforderliche Infrastruktur** zu optimistisch kalkuliert bzw. nicht hinreichend berücksichtigt: Ausgehend von insgesamt 27.000 Bussen mit alternativem Antrieb werden für die erforderliche Energieversorgungs- und Werkstattinfrastruktur nur 60.000 Euro pro Bus gerechnet, was nach Einschätzung der Praxis zu niedrig ist. Zudem werden nur 14.000 Ladesäulen einberechnet, was wohl einer Depot-Ladesäule pro emissionsfreiem Bus entspricht, den Infrastrukturbedarf gerade in der Fläche mit lang gezogenen Linien/Überlandverkehren aber nicht hinreichend abbildet. Es fehlen zudem Angaben, ob und in welcher Höhe Infrastrukturkosten für Gas-Busse berücksichtigt wurden. Des Weiteren werden keine Kosten für den Umbau der Werkstätten und Betriebshöfe angegeben, der bei einer Antriebsumstellung jedoch zwingend erforderlich ist.

Der Entwurf bleibt eine Absicherung, die zusätzlichen Kosten finanzieren zu können, schuldig. Die Ankündigung einer **Finanzierung über bestehende oder zusätzliche Förderprogramme** (Klimaschutzpaket) reicht nicht aus, um Investitionssicherheit bei den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zu erreichen.

Unseres Erachtens ist der Gesetzentwurf nicht **verabschiedungsreif**, solange Bestand und Fortdauer einer Förderung und die Förderquote - zurzeit in der beihilferechtlichen Prüfung bei der EU - nicht feststehen.

Das Gesetz sollte u.E. mit einem verbindlichen, dynamisierten Budget ausgestattet werden, um dessen Umsetzung im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes zu fördern, aber auch die (befristete) geringere Wirtschaftlichkeit derartiger Fahrzeugsysteme anzuerkennen. Dabei müssen **alle Mehrkosten**, die im Zusammenhang mit der Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben entstehen, mit einer hohen Quote förderfähig sein, das heißt:

- Investitionskosten Fahrzeug (nicht nur technologiebedingter Mehraufwand)
- Investitionskosten zur Anpassung der Betriebshöfe und Werkstätten, inkl. Werkstattausrüstung
- Investitionskosten der Ladeinfrastruktur (inkl. Anschluss an das übergeordnete Stromnetz) bzw. Tankstelleninfrastruktur (Wasserstofftankstelle)
- Kosten zur Qualifizierung des Personals in den Verkehrsunternehmen

Keinesfalls darf die Umsetzung des Gesetzes dazu führen, dass die höheren Beschaffungs- und Unterhaltungskosten von Fahrzeugen für den ÖPNV nur finanziert werden können, indem Verkehrsleistungen (Fahrplankilometer) gekürzt und/oder abbestellt werden.

Der ÖPNV (Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen), der bislang schon nicht auskömmlich finanziert ist, braucht hierfür die zusätzliche Unterstützung von Bund und Ländern.

Gesetzesfolgen

Wir widersprechen ausdrücklich der Aussage unter Pkt. VI. 3. der Begründung, dass mit nur geringfügigem **personellen Mehraufwand** im Hinblick auf die Erfüllung der neuen Vergabeanforderungen und zusätzlichen Informationspflichten zu rechnen sei. Wir halten den Aufwand infolge des bürokratischen Verfahrens für erheblich, sehen aber gute Chancen, durch entsprechende Änderungen das Verfahren zu vereinfachen und den Aufwand dadurch zu senken.

Ferner ist nicht hinreichend geprüft und berücksichtigt, welchen Einfluss die notwendige Eigenfinanzierung auf **langfristige Öffentliche Dienstleistungsaufträge oder Konzessionsverträge** hat. Unternehmen sind bis zu 25 Jahre zur Erbringung von ÖPNV- oder kommunalen Dienstleistungen beauftragt. Über die vorhandene Unternehmens- bzw. Beteiligungsstruktur sind indirekt auch die Städte, Landkreise und Gemeinden, ungeachtet wirtschaftlicher Erwägungen, zur anteiligen Kostentragung der Beschaffung sauberer Fahrzeuge verpflichtet.

Hinweise zu einzelnen Änderungen

Zu Artikel 1 § 3 Sachlicher Anwendungsbereich

Eine 1:1-Umsetzung von Artikel 3 der CVD wird grundsätzlich begrüßt. Wir haben allerdings erhebliche Zweifel, dass eine 1:1 Umsetzung in allen Fällen vorliegt (s. insbesondere unten zu § 5). Mit der Einbeziehung aller genannten Fahrzeuge sowie den in § 3 des Entwurfs genannten Verkehrsdienstleistungen wird u.E. gemessen an den Notwendigkeiten der Richtlinie ein zu großer Teil derartiger Beschaffungen durch öffentliche Auftraggeber erfasst.

In § 3 Ziffer 2 des Referentenentwurfs ist geregelt, dass das Gesetz nur für öffentliche Dienstleistungsaufträge anwendbar ist, die über den Bagatellgrenzen des Art. 5 Abs. 4 der Verordnung (EG) 1370/2007 liegen. Das wird grundsätzlich begrüßt. Die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen erfolgt bei sog. Bruttoverträgen allerdings im Ergebnis nach den allgemeinen Vergaberegularien (Richtlinien (EG) 2014/2024 und 2014/25). Es sollte in § 3 des Referentenentwurfs insofern ergänzt werden, dass das Gesetz nur anwendbar ist bei Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Richtlinien (EU) 2014/24 bzw. 2014/25, die zugleich auch die in § 3 Nr. 2a und b genannten Werte überschreiten.

Für die Anwendung von § 3 stellt sich die Frage, wie mit Fahrzeugen in gestuften Beschaffungsvorgängen zu verfahren ist und wie diese auf die Erfüllung der bundesweit zu erreichenden Mindestbeschaffungsquoten anzurechnen sind. So werden Fahrzeuge ggf. einerseits zunächst durch die Bestellung einer Betriebsleistung seitens des Aufgabenträgers bei Vergabe des Verkehrsvertrages sowie nachfolgend andererseits durch die „tatsächliche“ Beschaffung der Verkehrsunternehmen erfasst. Dabei kann die Zahl der nach beiden Aufträgen jeweils erforderlichen Fahrzeuge differieren: So ist etwa denkbar, dass ein öffentlicher Auftraggeber für die Erbringung eines Dienstleistungsauftrages sechs Fahrzeuge vorgibt, davon drei Batteriebusse und drei gebrauchte Dieselbusse. Das ausführende Verkehrsunternehmen bestellt dann als Sektorauftraggeber drei Batteriebusse, während die drei Dieselbusse aus dem Bestand zum Einsatz kommen. In diesem Fall würde der Aufgabenträger eine Quote von 50 % (drei der sechs Fahrzeuge sind sauber/emissionsfrei), während das Verkehrsunternehmen eine Quote von 100 % schafft, da jedes einzelne Fahrzeug, das beschafft wird sauber/emissionsfrei ist (dazu auch unten zu § 7 Abs. 5 und 6).

Als zusätzliches Problem tritt hinzu, dass ein beauftragtes Verkehrsunternehmen auch im Rahmen eines bereits bestehenden Dienstleistungsauftrags ggf. nachträglich gesetzlich zu einer Mehrleistung verpflichtet wird, die bei der ursprünglichen Auftragsvergabe noch nicht berücksichtigt werden konnte und die Auskömmlichkeit des Auftrags nachträglich in Frage stellt. Aufträge und Liniengenehmigungen haben Laufzeiten von über einem Jahrzehnt.

Zu Artikel 1 § 4 Zeitlicher Anwendungsbereich

Nach § 4 gilt das Gesetz für die Vergabe von Aufträgen, für die „nach dem jeweils anzuwendenden Vergabeverfahren die Auftragsbekanntmachung oder die Aufforderung zur Abgabe von Angeboten nach dem 2. August 2021 erfolgt“.

Dies halten wir für unzureichend, denn bei der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen über Personenverkehrsleistungen gilt nach Art. 7 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 die Besonderheit, dass bereits ein Jahr vor der Auftragsbekanntmachung eine sog. Vorabbekanntmachung zu veröffentlichen ist. Mit dieser Vorabbekanntmachung werden bereits die wesentlichen Weichen für ein wettbewerbliches Verfahren gestellt, sofern nicht innerhalb der 3-monatigen Frist ein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt wird.

Insofern sollte § 4 erweitert werden und auch die Vorabbekanntmachung im Sinne des Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 umfassen, da mit ihr bereits im Sinne von Art. 3 Abs. 1 a. E. der CVD-Richtlinie das Vergabeverfahren eingeleitet wird.

Zu Artikel 1 § 5 Ausnahmen vom Anwendungsbereich

Absatz 1

Für einige Kommunalfahrzeuge gibt es vielfältige Verwendungszwecke, beispielsweise je nach Jahreszeit für den Winterdienst oder die Grünpflege. Demnach könnte Unsicherheit entstehen, ob Fahrzeuge von der Ausnahme in § 5 Absatz 1 Nummer 4 betroffen sind. Hier sollte eine Klarstellung erfolgen, dass auch der zeitlich beschränkte Einsatz als auch das Vorhalten von Fahrzeugen für diese Zwecke den Ausnahmetatbestand erfüllt.

Durch § 5 Absatz 1 Nummer 5 sollen Überlandbusse von den Beschaffungsquoten weitgehend ausgenommen werden. Diese vor dem Hintergrund der Herausforderungen in der Fläche bedeutsame Ausnahme sollte 1:1 entsprechend der Formulierung der CVD im Gesetz formuliert werden. Wir regen zudem an, zu prüfen, wie Überlandbusse mit Stehplätzen, welche für diese Verkehre ggf. ebenfalls zum Einsatz kommen, auch von der Ausnahmeregelung erfasst werden.

Gleichzeitig regen wir an, über ein **Opt-In Verfahren** sicherzustellen, dass auch die vom Anwendungsbereich ausgeschlossenen Bereiche von zukünftigen Fördermitteln profitieren können, andernfalls sehen wir eine erhebliche Gefahr einer ungleichen Entwicklung von städtischer und ländlicher Mobilität im Hinblick auf die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse. Dies sollte auch für die nachfolgenden Ausnahme/Absätze gelten.

Absatz 2

In § 5 Abs. 2 Nummer 3 sind auch **“Fahrzeuge des Rettungsdienstes”** in den Wortlaut auszunehmen oder alternativ die Aufzählung um **“Fahrzeuge der öffentlichen Sicherheit und Ordnung”** zu ergänzen. Diese Fahrzeuge müssen stets krisenfest einsatzbereit zur Verfügung stehen, auch wenn etwa Elektrizitäts- und andere Versorgungswege im Krisenfall unterbrochen sind. Derzeit ist nicht absehbar, dass beim Ausfall kritischer Infrastruktur eine entsprechende Energieversorgung sichergestellt werden kann. Die entsprechende Ergänzung erscheint uns daher als zwingend erforderlich.

In § 5 Abs. 2 Nummer 4b sind lediglich Fahrzeuge der Klasse M, **“die zur Beförderung Kranker oder Verletzter bestimmt und zu diesem Zweck mit besonderer Ausrüstung ausgestattet sind”** ausgenommen. Hierunter würden nach unserem Verständnis Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge fallen. Nicht erfasst sind damit aber Notarzteinsatzfahrzeuge, die unter die Klasse N1 (leichte Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t) fallen können. Wir regen an, diese Fahrzeuge zu ergänzen. Begründung wie vor.

Wir sehen den Bund in der Pflicht, die in Erwägungsgrund 17 ausdrücklich vorgesehenen Ausnahmen auch tatsächlich 1:1 und vollständig bundesweit umzusetzen. Einen nachgelagerten Ausgleich im Rahmen des vorgeschlagenen § 6 unter Einhaltung der Quote lehnen wir ab, da die Ausnahmehbereiche die Quote in den kommenden zehn Jahren erkennbar nicht einhalten könnten, und dann die Untererfüllung bei der Feuerwehr beispielsweise durch mehr Busse ausgeglichen werden müsste.

Absatz 3

Für die in § 5 Absatz 3 Nummer 3 vorgesehene **zeitliche Beschränkung der Ausnahme** von Einsatzfahrzeugen des Katastrophenschutzes, der Feuerwehr und zur Aufrechterhaltung der

öffentlichen Ordnung vom Anwendungsbereich des Gesetzes bis 31. Dezember 2025 können wir **in der EU-Richtlinie keine Grundlage** finden. Die Bestimmung geht insofern über eine 1:1 Umsetzung der EU-Richtlinie hinaus (siehe dazu auch Erwägungsgrund 17 der CVD). § 5 Abs. 3 Nr. 3 ist auch aus den zu § 5 Abs. 2 bereits angeführten Gründen nachdrücklich abzulehnen.

Für viele Einsatzzwecke stehen keine geeigneten Fahrzeuge zur Verfügung. Hinzu kommt, dass viele dieser Einsatzfahrzeuge im Regelfall nur kurze Entfernungen zurücklegen, so dass ihre Einbeziehung in die Umsetzung der EU-Richtlinie für die Erreichung der Klimaziele keine praktische Relevanz hätte. Zudem ist schon heute zu beobachten, dass viele Fahrzeuge (z.B. Erstangriffsfahrzeuge wie das HLF 20) aufgrund von Nachrüstungen das aufgrund baurechtlicher Vorschriften zu beachtende Gesamtgewicht von 16 t kaum noch einhalten können, so dass auf bestimmte Aufrüstungen und Aufbauten verzichtet werden muss. Diese Problematik droht sich bei einer Änderung der Antriebstechnik weiter zu verschärfen.

Daher ist § 5 Abs. 3 Nr. 3 ersatzlos zu streichen.

Da die Fahrzeuge des Katastrophenschutzes und der Feuerwehr im Regelfall nur sehr geringe Entfernungen zurücklegen, ist die Einbeziehung dieses Bereichs zur Erreichung der Klimaziele von keiner großen Relevanz. Bereits bei Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro VI ist zu beobachten, dass die zusätzliche Motorentechnik (z. B. die Partikelfilter-Reinigung) Platz in Anspruch nimmt und zu einem höheren Gewicht der Fahrzeuge führt. Erstangriffsfahrzeuge, wie beispielsweise das HLF 20, dürfen jedoch bislang kein höheres Gesamtgewicht als 16 Tonnen haben, da nach baurechtlichen Vorschriften die Flächen für die Feuerwehr nur mit diesem Gewicht befahren werden dürfen. Schon bei den aktuell anzuschaffenden Fahrzeugen nach neuem Standard kann dieses Gewicht kaum eingehalten werden. Auf bestimmte Aufrüstung/Aufbauten muss dann im Gegenzug verzichtet werden. Die Anschaffung der Fahrzeuge mit veränderter Antriebstechnik verteuert sich in diesem Bereich daher besonders erheblich.

Fahrzeuge mit technischen Umbauten

Eine dezidierte Prüfung der Ausnahmen für Fahrzeuge mit notwendigen Umbauten (z.B. notwendige Hydraulik) und den notwendigen technischen Randbedingungen behalten wir uns ausdrücklich vor.

Verfügbarkeit im Krisenfall

Weiterhin sollte berücksichtigt werden, dass Fuhrparke kritischer Infrastruktur einen stets einsatzbereiten Fuhrpark aufweisen müssen, was mit dem aktuellen Stand der Technik bei emissionsfreien Fahrzeugen, z. B. Batteriefahrzeuge, derzeit noch nicht zuverlässig möglich ist. Auch hier könnte eine befristete Ausnahme ermöglicht werden.

Zu prüfen wäre zudem, ob zumindest **die Ausnahme für Spezialfahrzeuge mit eingeschränkter Verfügbarkeit** ermöglicht werden kann. Dies ist vor allem bei der Fahrzeugklasse N3 aktuell noch der Fall. Vor allem bei der Fahrzeugklasse N3 wie Abfallsammelfahrzeuge, Kanalreinigungsfahrzeuge, Spül- oder Kranfahrzeuge liegt derzeit noch eine eingeschränkte Verfügbarkeit am Markt vor. Diese ergibt sich beispielsweise aus der begrenzten Nutzlast von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen. In der Fahrzeugklasse N2 sind ebenfalls für die größeren Transporter Einschränkungen vorhanden. Bei Kleintransportern und Transportern bis 5 t ist die Marktverfügbarkeit eher gegeben.

Zu Artikel 1 § 6 Einhaltung von Mindestzielen

Mit § 6 Absatz 1 des Referentenentwurfs wird die Erfüllung der nationalen Mindestziele für jeden einzelnen Beschaffungsvorgang vorgegeben. Dies geht über die Vorgaben der Richtlinie hinaus und stellt **keine 1:1 Umsetzung** der Vorgaben dar.

Die Richtlinie gibt bewusst nur eine **nationale Mindestquote** vor und verlangt damit lediglich, dass das Mindestziel in der Summe aller Beschaffungen **als Durchschnittswert** erreicht wird. Eine Vorgabe für jeden einzelnen Beschaffungsvorgang widerspricht dem Sinn und Zweck eines nationalen Durchschnittswertes. Der Erwägungsgrund 19 der CVD räumt den Mitgliedstaaten ausdrücklich Flexibilität ein bei der Erreichung der nationalen Mindestziele und gestattet, dass insoweit "verschiedene Faktoren berücksichtigt werden können, wie z. B. Unterschiede in der Wirtschaftskraft, Luftqualität, Bevölkerungsdichte, Merkmale der Verkehrssysteme, Strategien zur Dekarbonisierung des Verkehrs und zur Verringerung der Luftverschmutzung oder jegliche anderen relevanten Kriterien." Die Ausschöpfung dieser Möglichkeiten lässt der Entwurf u.E. bisher nicht hinreichend erkennen.

Aufgrund der bestehenden **technischen Restriktionen** mit Blick auf Reichweite, Topographie und erforderliche Ladeintervalle etc. sind die verfügbaren Fahrzeuge in städtisch-verdichteten Bereichen und in ländlichen Räumen nicht gleichermaßen gut einsetzbar. Während in Großstädten und Ballungsräumen ein Systemwechsel auf alternative Antriebe vielfach gesamthaft und unter Nutzung von Skaleneffekten angegangen werden kann, so dass die nationalen Mindestziele hier deutlich übererfüllt werden können, ist dies in der Fläche vielfach schon aufgrund der anderen raumstrukturellen Gegebenheiten nicht in gleicher Weise oder nur zu unverhältnismäßig hohen Kosten möglich. Insbesondere auch die im ländlichen Raum vielfach beheimateten kleinen und mittelständischen Unternehmen wären trotz bestehender Schwellenwerte kaum in der Lage, die mit einem Systemwechsel verbundenen infrastrukturellen (Begleit-)Anforderungen alleine zu stemmen.

Müssten die nationalen Mindestziele gleichwohl auch in ländlichen Räumen stets erfüllt werden, würde die nationale Mindestquote in Summe nicht nur überfüllt. Den damit verbundenen Kostensteigerungen stünden in der Fläche häufig nur relativ geringe ökologische Vorteile gegenüber, da gerade bei weiten Reiseweiten und längeren Fahrstrecken mit konstanten Geschwindigkeiten der Elektroantrieb (ähnlich der Wasserstoffantrieb mit Brennstoffzelle) seine Vorteile im Vergleich zum Dieselantrieb nicht so ausspielen kann wie in urbanen Räumen. Dies erscheint auch volkswirtschaftlich nicht sinnvoll.

Wir teilen insoweit ausdrücklich die Position der Verkehrsministerkonferenz vom 14./15. Oktober 2020, dass es "aufgrund der unterschiedlichen Verhältnisse in den Ballungsgebieten und in den ländlichen Räumen, mit zum Teil schwierigen Einsatzmöglichkeiten insbesondere von emissionsfreien Bussen" notwendig ist, die "**Erfüllung der Mindestziele insgesamt und bundesweit bei der Umsetzung zu betrachten**". Eine sachgerechte und wirtschaftlich sinnvolle Umsetzung der CVD in Deutschland kann insofern nur bei einer bundesweiten Beschaffungsquote sichergestellt werden.

Für die Umsetzung der Richtlinie und die Einhaltung der Mindestziele ist es für die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen entscheidend, dass die Einhaltung der Quote **nicht auf jede einzelne Beschaffung** heruntergebrochen wird, sondern ein möglichst flexibler Umsetzungsrahmen gewährleistet bleibt.

Eine **Umsetzung im Vergaberecht** halten wir insoweit für **ungeeignet**, da das Vergaberecht einen Ausgleich zwischen den Gebietskulissen nicht zu gewährleisten imstande ist.

Ebenfalls halten wir es für unzureichend, dass der Gesetzesentwurf den **Ausgleich zwischen den Gebietskulissen** und eine Differenzierung der Erfüllungsquoten entsprechend dem Erwägungsgrund 19 vollständig den Ländern überträgt. Denn kommt es zu keinen entsprechenden Vereinbarungen zwischen einzelnen Ländern, bliebe es am Ende doch bei einer Betrachtung jeder einzelnen Beschaffung, mit den oben beschriebenen nachteiligen Effekten. Dies würde die Einhaltung der Mindestziele nicht nur erschweren. Es würde insbesondere kleinere Verkehrsunternehmen in Schwierigkeiten bringen und die ÖPNV-Finanzierung vielerorts vor gravierende Herausforderungen stellen. Es wäre nicht auszuschließen, dass die notwendigen Mehrkosten mit Angebotsreduzierungen ausgeglichen werden müssten. Dies widerspräche den Zielen der EU, des Bundes, der Länder und letztlich auch der Kommunen, durch ein gutes und bezahlbares ÖPNV-Angebot Fahrgäste zu gewinnen, den Umweltverbund zu stärken und somit zum Klimaschutz beizutragen.

Aus diesem Grund halten wir es für unabdingbar, die **Mindestziele lediglich als nationalen Durchschnittswert** vorzugeben. Der Vorschlag des Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Länder - bezogen auf den am meisten betroffenen Bereich des ÖPNV - geht daher in die richtige Richtung. Da infolge der vorgesehenen Fördermittel von einer Übererfüllung der Mindestziele in vielen Ballungsräumen auszugehen ist, kann der Kontrollaufwand reduziert werden. Zum einen wird der Bund über die Fördermittelbeantragung und -abrechnung selbst hinreichende Kenntnis über den jeweiligen Umsetzungsstand gewinnen, zum anderen können über branchenbezogene / öffentlich-rechtliche Meldeplattformen des Bundes oder der Länder Berichtspflichten auch im Wege der Selbstverpflichtung erfüllt werden.

Wichtig ist uns dabei, dass eine bundesweite Lösung sich nicht nur auf Busse der Klasse M im ÖPNV bezieht, sondern **alle von der CVD erfassten Fahrzeuge** kommunaler Auftraggeber umfasst. Die dargestellten unterschiedlichen Rahmenbedingungen finden sich auch in weiteren Anwendungsbereichen/betroffenen Fahrzeugtypen der Richtlinie wieder.

Insofern regen wir als Alternative zu der Konzeption des Referentenentwurfs dringend an, dass die Umsetzung des nationalen Mindestziels **in erster Linie** aufgrund von **freiwilligen Implementierungsmaßnahmen** erfolgen sollte. Nach unserer Kenntnis gibt es bereits zahlreiche Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger, die sich vorgenommen haben, freiwillig in erheblicher Weise saubere und emissionsfreie Fahrzeuge im ÖPNV einzusetzen. Dies bezieht sich sowohl auf Busse mit Elektroantrieb als auch auf Busse mit Wasserstoffantrieb. Wir gehen davon aus, dass die nationalen Mindestziele damit bereits erreicht werden.

Flankierend sollte der jeweilige Umsetzungsstand möglichst bürokratiearm über eine **kontinuierliche Erhebung** der Beschaffung von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen **im ÖPNV und in den anderen von der CVD erfassten Bereichen** erfasst werden. Parallel dazu sollte der Bund, der die Verschärfungen der CVD auf europäischer Ebene zu vertreten hat, mit geeigneten Förderinstrumentarien die Beschaffung von emissionsarmen und sauberen Fahrzeugen fördern.

Aufgrund eines solchen **kontinuierlichen Monitorings** gepaart mit entsprechenden Förderinstrumentarien und unter Berücksichtigung der vielerorts ohnehin bereits angestrebten freiwilligen Beschaffung von Fahrzeugen mit sauberen Antrieben, insbesondere im ÖPNV, halten sollte wir eine Erfüllung der nationalen Mindestziele für gewährleistet.

Zwingende Vorgaben zur Umsetzung der Mindestziele der CVD, wie sie in den §§ 6 und 7 bisher vorgesehen sind, sollten allenfalls dann und nachrangig in Erwägung gezogen werden, wenn die zuvor genannten freiwilligen Umsetzungsmaßnahmen trotz entsprechender Förderung durch Bund und Länder keinen Erfolg zeigen sollten. Nach den Erfahrungen mit dem Sofortprogramm Saubere Luft haben wir allerdings keine Veranlassung, von diesem Fall auszugehen. Die dortigen Fördermittel

zur "Elektrifizierung von Bussen im ÖPNV" waren mehrfach überzeichnet; dies ist entsprechend auch für ein neues Programm im Rahmen des Klimaschutzpakets der Bundesregierung zu erwarten, das allerdings allen Kommunen offenstehen muss. Ein Zwang zur Inanspruchnahme der Fördermittel erscheint uns daher als übermäßige Festlegung des Gesetzgebers.

Zu Artikel 1 § 7 Geltung und Berechnung von Mindestzielen

Im Zusammenhang mit den Vorgaben in § 7 Abs. 2 wird generell von einer Beschaffungsquote für saubere Nutzfahrzeuge der Klasse M3 gesprochen. Auch hier sollte eine entsprechende Einschränkung in Bezug auf § 5 in der Formulierung berücksichtigt werden. Also statt „1. b) Busse (Fahrzeugklasse M3) 45 Prozent“ beispielsweise die Formulierung „1. b) Busse (Fahrzeugklasse M3 der Klasse 1 oder der Klasse A) 45 Prozent“.

Im Zusammenhang mit den Vorgaben in § 7 Abs. 5 und 6 ist unklar, wie die Quoten berechnet werden sollen. Es bedarf einer Klarstellung in Abs. 6, dass ebenso wie in Abs. 5 lediglich die im Rahmen des Auftrags neu zu beschaffenden Fahrzeuge für die Quotenerfüllung zu berücksichtigen sind. Hierzu folgendes Beispiel: Für die Erbringung eines Dienstleistungsauftrages bestellt der Aufgabenträger 6 Fahrzeuge (davon Elektrobusse und 3 gebrauchte Dieselbusse). Das Verkehrsunternehmen bestellt als Sektorenauftraggeber 3 Elektrobusse, während die 3 Dieselbusse aus dem Bestand zum Einsatz kommen. In diesem Fall erfüllt der Aufgabenträger eine Quote von 50% (3 der 6 Fahrzeuge sind sauber/emissionsfrei), während das VU eine Quote von 100% schafft, da jedes einzelne Fahrzeug, das beschafft wird, sauber/emissionsfrei ist. Dadurch ergibt sich ggf. auch eine Ungleichbehandlung zwischen öffentlichen Auftraggebern.

In § 7 Abs. 6 sollten auch Reservefahrzeuge berücksichtigt werden, die ggf. im Vertrag nicht im Detail gefordert werden, aber trotzdem bereitgestellt werden müssen. Es wird daher vorgeschlagen, nicht auf die eingesetzten, sondern die „planmäßig“ eingesetzten Fahrzeuge abzustellen.

Die vorgesehene Regelung in § 7 Abs. 7, dass nachgerüstete Fahrzeuge bei der Berechnung der Mindestziele berücksichtigt werden, wird ausdrücklich begrüßt. Dies ist insbesondere erforderlich, da für viele Fahrzeugtypen bislang nur unzureichend saubere bzw. emissionsfreie Fahrzeuge am Markt verfügbar sind. Die Umrüstung stellt zudem eine oft kosten- und ressourcensparende Möglichkeit der Flotten-Modernisierung dar. Es sollte neben der Nachrüstung von Gebrauchtfahrzeugen auch die Nachrüstung von Neufahrzeugen für die Quotenerfüllung einbezogen werden können. Die Erfassung dieser Maßnahmen sollte entsprechend geregelt werden.

In Bezug auf die Nachrüstung, sollte der Gesetzgeber mindestens in der Begründung nachvollziehbar darstellen, welche Fahrzeuge von der Regelung konkret erfasst sind. Zu denken ist dabei u. E. an Fahrzeuge, die im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft nachgerüstet wurden sowie ggf. Lkw die im Rahmen der vorgesehenen Förderrichtlinie für eine Lkw-Abwrackprämie nach neuestem technischen Standard angeschafft werden. Andernfalls ginge ein wesentlicher Anreiz, an diesen Programmen zu partizipieren, verloren.

Zu Artikel 1 § 9 Dokumentationspflichten, Monitoring sowie § 10 Berichterstattung, Datenübermittlung, Statistik

Die Dokumentation über die dargestellten Vergabebekanntmachungen wird begrüßt. Im Falle eines ergänzenden Monitorings seitens des Bundes und der Länder müssen bürokratiearme und transparente Lösungen gefunden werden. Durch wechselseitige Information könnten Bund und Länder umfassend und ohne Verzögerung über den Stand der Umsetzung jeweils in Kenntnis gesetzt

werden. So könnte bei Bedarf schnellstmöglich gegengesteuert werden, sollte die Erreichung der Mindestziele absehbar gefährdet sein.