

Stellungnahme zum Gesetzentwurf des BMVI zur Umsetzung der CVD-Richtlinie

an BMVI, Referat G21, AZ: G21-848.5/1

14. Dezember 2020

Das DVF hält ambitionierte öffentliche Beschaffungsprogramme für saubere Fahrzeuge grundsätzlich für notwendig und richtig. Wir möchten wie folgt zum Gesetzentwurf Stellung nehmen.

1.) Es bedarf flankierender Förderprogramme des Bundes für alle Segmente der Richtlinie, um die Umsetzung der CVD finanziell zu unterstützen. Die Kosten der Umstellung auf nachhaltige Antriebe sind beträchtlich. Vor diesem Hintergrund sollten die Angaben im Abschnitt Haushaltsausgaben, Erfüllungsaufwand der Verwaltung und der Wirtschaft nochmals überprüft werden.

2.) Im Entwurf besteht aus unserer Sicht folgender Klärungs- bzw. Ergänzungsbedarf:

Woran wird die Einhaltung von Mindestzielen bei der Beschaffung von KEP- und Postdiensten durch öffentliche Auftraggeber genau festgemacht? Einzelne Sendungen werden über die Transportkette hinweg mit unterschiedlichen Fahrzeugen befördert, so dass eine trennscharfe Einordnung anhand von Emissionsstandards kaum möglich ist. Auftragnehmer könnten eventuell die Einhaltung von Quoten zusichern (Transportleistungsanteile nach einem bestimmten Emissionsstandard). Aber es bleiben Fragen: Wie schlägt sich dies in den Ausschreibungen konkret nieder? Wie wird der geografische Bezugsrahmen definiert? Wie müssen die Nachweispflichten bei Unterauftragsvergabe organisiert werden? Wie werden grenzüberschreitende Transporte eingeordnet? Wie werden Brief-Zustellungen zu Fuß oder per Fahrrad berücksichtigt? Letztere sind äußerst nachhaltig, können aber mangels technischem Antrieb nicht auf die Einhaltung der Mindestziele angerechnet werden.

Ähnliche Fragen stellen sich bei der Beschaffung von Personentransportleistungen: Ein kommunaler Aufgabenträger schreibt z. B. Busleistungen aus. Muss dann ein Quote emissionsarme/-freie Fahrzeuge inkludiert werden (Quote pro Beschaffung) oder muss die Kommune oder das einzelne Bundesland eine Quote erfüllen? Dokumentationspflicht: Meldepflichtig ist der Bund. Wer meldet wem was und wo dokumentiert wer diese Meldung?

Bei der Beschaffung von Fahrzeugen werden gemäß § 7 Abs. 2 Mindestziele auf Neuanschaffungen angewendet. Bei der Beschaffung von Transportdienstleistungen stellt § 7 Abs. 6 auf den eingesetzten Fuhrpark, also den Bestand ab. Hier könnte ein Widerspruch entstehen, der klärungsbedürftig ist.

Wir sehen die Notwendigkeit, die Ausnahmetatbestände in § 5 zu ergänzen um Fahrzeuge für folgende Einsatzzwecke: Fahrzeuge der Stadtsauberkeit und Entsorgung, insbesondere Abfallsammelfahrzeuge, Kanalreinigungsfahrzeuge, Spül- und Kranfahrzeuge, Winterdienstfahrzeuge. Hier sind Fahrzeuge der Klasse N3 mit alternativen Antrieben

eingeschränkt verfügbar, ebenso Fahrzeuge der Klasse N2 für größere Transporter. Hintergrund ist die derzeit noch eingeschränkte Nutzlast von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen. Fahrzeuge mit Range-Extender müssen in 2021 erst den Eignungsnachweis erbringen.

Mit Blick auf besonders kapitalintensive Fahrzeuge (Straßenreinigung, Müllfahrzeuge, Sonderaufbauten etc.) sowie bei Bussen im ÖPNV mit langer Fahrzeughaltedauer (8-15 Jahre) kann die Umrüstung bzw. das Re-Powering eine Option sein. Im Sinne einer Kreislaufwirtschaft können die Fahrzeugstrukturen im Laufe der Betriebszeit eine Aufwertungen erfahren und dadurch Kosten und Emissionen einsparen. Die in § 7 Abs. 7 erwähnte Umrüstung auf emissionsfreie Antriebe müssen den Stand der Technik bezüglich Sicherheit, Fahrzeugverfügbarkeit, Komfort und Verbrauchswerten erfüllen.

Eine TCO-Betrachtung (Total Cost of Ownership) wird in der Umsetzung der Richtlinie nicht erwähnt. Je nach Flottenzusammenstellung können die Mehrkosten für emissionsfreie Fahrzeuge durch geringere Energie- und Wartungskosten unter Umständen überkompensiert werden. Die TCO-Betrachtung inklusive der für den Betrieb notwendigen Infrastruktur bzw. Energiedienstleistungen sollte in die Beschaffungsstrategie einfließen.
