

## **Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)**

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksachen 20/8295, 20/8647, 20/8819 Nr. 4 –**

### **Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes**

#### **A. Problem**

Im Zuge der Aufnahme paraffinischer Dieselmotorkraftstoffe aus Synthese oder Hydrierungsverfahren gemäß DIN EN 15940 in die Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV) soll zukünftig ausgeschlossen werden, dass paraffinische Dieselmotorkraftstoffe aus fossilen Quellen unbeabsichtigt gefördert werden. Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz sieht vor, dass bei der Erfüllung der Mindestziele bei der Beschaffung von schweren Nutzfahrzeugen oder Dienstleistungen, bei denen saubere schwere Nutzfahrzeuge eingesetzt werden, Fahrzeuge auch mit paraffinischen Dieselmotorkraftstoffen gemäß DIN EN 15940 betrieben werden dürfen. Darunter fallende Kraftstoffe können auch aus fossilen Rohstoffen erzeugt werden. Aus fossilen Quellen erzeugte paraffinische Dieselmotorkraftstoffe bieten hinsichtlich Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen in modernen Fahrzeugen keine Vorteile gegenüber herkömmlichen Dieselmotorkraftstoffen.

#### **B. Lösung**

Aus fossilen Quellen erzeugte paraffinische Dieselmotorkraftstoffe sollen zukünftig für die Anrechnung auf die Mindestziele im Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes ausgeschlossen werden.

**Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD.**

#### **C. Alternativen**

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksachen 20/8295, 20/8647 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. Nach § 6 Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Für die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber des Bundes gilt bei der Beschaffung sauberer leichter Nutzfahrzeuge im Referenzzeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 abweichend von § 6 Absatz 1 Satz 2 ein Mindestziel von 42,5 Prozent. Juristische Personen des Privatrechts sind hiervon nur erfasst, wenn der Bund als Gesellschafter den gesamten Geschäftsanteil hält. Abweichend davon werden juristische Personen des Privatrechts für die Verpflichtung nach § 7 Absatz 1 Satz 1 dem Bund zugeordnet, wenn der Bund als Gesellschafter den größten Geschäftsanteil hält.“ ‘

2. Die bisherigen Nummern 3 bis 5 werden die Nummern 4 bis 6.

3. Nummer 6 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

b) Die folgenden Absätze 2 und 3 werden angefügt:

„(2) Für Beschaffungen im Sinne des § 3, deren Auftragsbekanntmachung bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Änderungsgesetzes] veröffentlicht worden ist oder bei denen bis zum Ablauf dieses Tages zur Abgabe eines Angebots aufgefordert worden ist, ist § 2 Nummer 5 in der bis zum ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung weiter anzuwenden.

(3) § 2 Satz 1 Nummer 5 in Verbindung mit den Sätzen 2 bis 6 in der ab dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung ist erst ab dem Tag anzuwenden, an dem erstmals eine Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen vom 8. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1849), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2739) geändert worden ist, nach dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes] in Kraft tritt, die das Inverkehrbringen von Kraftstoffen nach DIN EN 15940\*, Ausgabe Juli 2023, in Reinform ermöglicht. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat den nach Satz 1 maßgeblichen Tag im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben. Bis zu dem nach Satz 1 maßgeblichen Tag ist für Beschaffungen im Sinne des § 3, deren Auftragsbekanntmachung ab dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes] veröffentlicht worden ist oder bei denen ab diesem Tag zur Abgabe eines Angebots aufgefordert worden ist, § 2 Nummer 5 in der bis zum ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung weiter anzuwenden.“ ‘

\* Amtlicher Hinweis: Die DIN EN 15940 ist bei der Beuth-Verlag GmbH, Berlin und Köln, erschienen und dort zu beziehen.

Berlin, den 21. Februar 2024

**Der Verkehrsausschuss**

**Udo Schiefner**  
Vorsitzender

**Dr. Christoph Ploß**  
Berichtersteller

## Bericht des Abgeordneten Dr. Christoph Ploß

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/8295 in seiner 122. Sitzung am 21. September 2023 beraten und an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 20/8647 wurde dem Verkehrsausschuss am 13. Oktober 2023 gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz zur Mitberatung überwiesen (Drucksache 20/8819 Nr. 4).

#### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen, dass aus fossilen Quellen erzeugte paraffinische Dieselmotorkraftstoffe zukünftig für die Anrechnung auf die Mindestziele im Anwendungsbereich des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes ausgeschlossen werden sollen.

#### III. Stellungnahmen des mitberatenden Ausschusses und des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/8295 in seiner 51. Sitzung am 11. Oktober 2023 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der der CDU/CSU und AfD dessen Annahme. Die Unterrichtung auf Drucksache 20/8647 hat er in seiner 52. Sitzung am 18. Oktober 2023 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich in seiner 46. Sitzung am 20. September 2023 mit dem Gesetzentwurf befasst (Ausschussdrucksache 20(26)79-5). Er hat festgestellt, dass die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung plausibel und eine Prüfbitte daher nicht erforderlich ist.

#### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/8295 sowie die Unterrichtung der Bundesregierung auf Drucksache 20/8647 in seiner 65. Sitzung am 21. Februar 2024 beraten. Die Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP haben am 20. Februar 2024 einen Änderungsantrag zum Gesetzentwurf eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt (Ausschussdrucksache 20(15)237).

Die Fraktion der CDU/CSU hat am 20. Februar 2024 den folgenden Änderungsantrag zum Gesetzentwurf eingebracht (Ausschussdrucksache 20(15)234):

*Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung*

*Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes Bundestagsdrucksache 20/8295 -*

Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages empfiehlt dem Deutschen Bundestag, den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 20/8295 mit folgenden Maßgaben/Ergänzungen, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nr. 1 Buchstabe b) wird wie folgt gefasst:

„Im Fall des Satzes 1 Nummer 5 dürfen Fahrzeuge nur mit flüssigen oder gasförmigen Kraftstoffen betrieben werden, die die Anforderungen der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen in der jeweils geltenden Fassung erfüllen. Ein Fahrzeug gilt nicht als sauberes schweres Nutzfahrzeug, sofern es betrieben wird mit Biokraftstoffen, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erzeugt wurden, für die entsprechend Artikel 26 der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82; L 311 vom 25.9.2020, S. 11) eine erhebliche Ausweitung des Erzeugungsgebiets auf Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand zu verzeichnen ist.

Ferner dürfen im Fall von Fahrzeugen, die mit flüssigen Biokraftstoffen, synthetischen oder paraffinischen Kraftstoffen betrieben werden, diese Kraftstoffe nicht mit konventionellen fossilen Kraftstoffen vermischt werden. Das Einhalten der Anforderungen an die verwendeten Kraftstoffe ist durch die öffentlichen Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber bei der Auftragsvergabe durch vertragliche Verpflichtungen sicherzustellen. Werden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren eingesetzt, so müssen diese nach der Abgasnorm Euro VI oder neuer typgenehmigt sein.“

2. Nr. 5 Buchstabe b) wird wie folgt geändert:

Absatz (3) wird wie folgt gefasst: „§ 2 Satz 1 Nummer 5 in Verbindung mit den Sätzen 2 bis 5 in der ab dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung ist erst ab dem ersten Tag übernächsten Quartals des Tages anzuwenden, an dem erstmals eine Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen vom 8. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1849), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2739) geändert worden ist, nach dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes] in Kraft tritt, die das Inverkehrbringen von Kraftstoffen nach DIN EN 159401F \*, Ausgabe Oktober 2019, in Reinform ermöglicht. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat den nach Satz 1 maßgeblichen Tag im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben. Bis zu dem nach Satz 1 maßgeblichen Tag ist § 2 Nummer 5 für Beschaffungen im Sinne des § 3, deren Auftragsbekanntmachung nach dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes] veröffentlicht wurde oder bei denen bis zu diesem Tag zur Abgabe eines Angebots aufgefordert wurde, in der bis zum ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung weiter anzuwenden.“

### **Begründung:**

Zu Nummer 1:

Ein vollständiger Ausschluss der Nutzung synthetischer paraffinischer Dieselmotoren oder strombasierter paraffinischer Dieselmotoren, die auch unter Verwendung fossiler Rohstoffe oder unter Nutzung fossiler Energie erzeugt wurden, und damit eine Gleichbehandlung mit der Verwendung konventioneller, fossiler Dieselmotoren, ist abzulehnen. Der Gesetzesvorschlag der Bundesregierung negiert in seiner derzeitigen Fassung deutliche Vorteile für die Luftreinheit, die synthetische paraffinische und strombasierte paraffinische Dieselmotoren, auch unter teilweiser Verwendung fossiler Quellen, zum Vergleich zur Nutzung konventioneller Dieselmotoren bieten. Darüber hinaus stellt ein gänzlicher Ausschluss der besagten Kraftstoffarten aktuell voraussichtlich ein beträchtliches Risiko für die ausreichende Marktverfügbarkeit von zur Nutzung zugelassenen Kraftstoffen dar. Ein für Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen und Nutzer nicht unerheblicher Effekt hinsichtlich einer deutlichen Preissteigerung der nach einer entsprechenden Gesetzesnovelle noch zugelassenen knappen Menge verfügbarer Kraftstoffe ist darüber hinaus zu erwarten. Zumindest für eine festzulegende Übergangszeit sind synthetische paraffinische und strombasierte paraffinische Dieselmotoren, auch unter teilweise Verwendung fossiler Quellen, deshalb weiterhin zuzulassen.

Zu Nummer 2:

*Im Sinne eines ausreichenden Zeitraums für den weiteren Markthochlauf der zukünftig neu zugelassenen Kraftstoffe gemäß der Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen sowie für eine koordinierte Beschaffung der jeweiligen Länder, Kommunen und Verkehrsunternehmen ist eine ausreichende Übergangsfrist bis zur Anwendung der Gesetzesnovelle einzuräumen.*

Die **Fraktion der SPD** bekräftigte, man wolle mit der Gesetzesänderung ausschließen, dass erdgas- sowie erdöl-basierte Kraftstoffe in den Mix aufgenommen würden. Die Fraktion der CDU/CSU versuche aber genau das mit dem Argument der Technologieoffenheit zu erreichen. Man gehe aber davon aus, dass dieses Ziel nicht mehrheitsfähig sei. Der Wandel sei nötig. Das habe nichts mit der genannten Technologieoffenheit zu tun. Es sei sehr erfreulich, dass sich die Regierungsfractionen auf ein gemeinsames Vorgehen geeinigt hätten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte, sie setze sich sehr für Technologieoffenheit ein und sei dagegen, die Möglichkeiten zu stark einzugrenzen und zu sehr mit Verboten zu agieren. Der Gesetzentwurf setze paraffinische und strombasierte paraffinische Dieselmotorkraftstoffe gleich. Strombasierte Kraftstoffe würden mit Kraftstoffen aus fossilen Quellen gleichbehandelt. Das sehe man kritisch. Der Gesetzentwurf könne daher nicht mitgetragen werden. Der Änderungsantrag der eigenen Fraktion adressiere diesen Aspekt. Es sei zu befürchten, dass keine ausreichende Menge an Kraftstoffen am Markt verfügbar sein werde und es zu Knappheiten kommen könne. Das hätte die Steigerung von Preisen zur Folge.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erläuterte, mit der Novelle des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes verfolge man zwei Ziele. Zum einen werde künftig Palmöl ausgeschlossen. Das sei ein Fortschritt. Zum anderen werde die Beschaffungsquote von 38,5 Prozent auf 42,5 Prozent erhöht, was innerhalb von fünf Jahren umzusetzen sei. Die Befürchtung hinsichtlich möglicher Kraftstoffknappheiten werde nicht geteilt. Man vertraue auf die Marktwirtschaft und die öffentliche Hand. Verknüpft sei die Novelle des Gesetzes mit der 10. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetz (10. BImSchV), die rechtzeitig zu dem Zeitpunkt in Kraft trete, ab dem HVO100 und E-Fuels, so sie vorhanden seien, getankt werden könnten.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU zielen darauf ab, fossile Quellen für E-Fuels nutzen zu wollen. Das sei insbesondere vor dem Hintergrund des sukzessiven Ausstiegs aus der Kohleverstromung nicht nachvollziehbar. Der Antrag werde abgelehnt.

Die **Fraktion der FDP** kritisierte, dass die Fraktion der CDU/CSU zwar immer von Technologieoffenheit spreche, aber immer dann keine Entscheidung treffen wolle, wenn es um konkrete Maßnahmen gehe. Dass Palmöl zukünftig ausgeschlossen werde, sei sinnvoll und darüber bestehe sicher Konsens im Verkehrsausschuss. Der Hinweis auf die Verknüpfung mit der 10. BImSchV sei richtig. Es sei dringend notwendig und ein gutes Signal, HVO100 tanken zu können, wenn der Kraftstoff verfügbar sei, um einen Markt- und Produktionshochlauf anzureizen. Handwerker und mittelständische Unternehmen würden auf diese Möglichkeit warten, ihre Flotten damit auf Klimaneutralität umstellen zu können, ohne sofort massiv investieren zu müssen. Das sei sowohl im Hinblick auf den Klimaschutz als auch hinsichtlich der Technologieoffenheit ein wichtiger und richtiger Schritt.

Die **Fraktion der AfD** begrüßte die Änderung der 10. BImSchV, die Kraftstoffe der DIN EN 15940 aufzunehmen. Man habe das bereits in der vorangegangenen Legislaturperiode mit dem Ziel gefordert, die E-Mobilität nicht zu bevorzugen und das Thema der synthetischen Kraftstoffe und der Biokraftstoffe beschleunigt voranzutreiben. Nach den Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes gelte ein Fahrzeug als ein nicht sauberes, schweres Nutzfahrzeug, wenn es mit im Gesetz benannten Kraftstoffen betrieben werde. Dazu zählten strombasierte paraffinische Dieselmotorkraftstoffe, die mit fossiler Energie erzeugt worden seien. Diese Feststellung sei interessant und werde vom Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU in Frage gestellt.

Die **Gruppe Die Linke** begrüßte die Klarstellung im Gesetz, die sich aus den geplanten Änderungen ergebe. Man nehme aber auch die Bedenken des Bundesrates ernst. Die Einschätzung werde geteilt, dass die Ziele eher bescheiden seien und man hätte ehrgeiziger sein können. Es stelle sich die Frage, wie die Länder und Kommunen bzw. die kommunalen Verkehrsbetriebe die Anforderungen umsetzen könnten.

Der Verkehrsausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 20(15)234 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD abgelehnt.

Den Änderungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)237 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD angenommen.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 20/8295, 20/8647 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)237.

## B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen des Gesetzentwurfs aufgrund der Beschlussempfehlung:

### Zu Nummer 1 (§ 6 Absatz 1a):

Für die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber des Bundes soll im Hinblick auf das Ziel der klimaneutralen Bundesverwaltung und zur Sicherstellung der Einhaltung der Mindestziele die Quote für Beschaffungen sauberer leichter Nutzfahrzeuge im zweiten Referenzzeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes von 38,5 auf 42,5 Prozent erhöht werden. Der durch die Umsetzung entstehende Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln für die Bundesressorts soll finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen werden.

Für Bundesbeteiligungen gilt eine höhere Quote nur, wenn deren Gesellschaftsanteile ausschließlich dem Bund zustehen. Aufgrund dieser Regelung entsteht ein Klarstellungsbedürfnis, da § 7 Absatz 1 eine Sicherstellungsverpflichtung des Bundes und der Länder für die jeweiligen Auftraggeber in ihrem Zuständigkeitsbereich vorsieht. Der neue § 6 Absatz 1a Satz 3 regelt daher, dass Bundesbeteiligungen bereits dann dem Zuständigkeitsbereich des Bundes bzw. der Bundesquote zuzurechnen sind, wenn der Bund den höchsten Gesellschaftsanteil hält.

### Zu Nummer 3 (§ 10 Absatz 2 und 3):

Die Änderung ist aus rechtsförmlichen Gründen erforderlich.

Im Juli 2023 wurde die bis dahin geltende Ausgabe der DIN EN 15940, Ausgabe Oktober 2019, durch die aktuelle Ausgabe Juli 2023 ersetzt. Der Regierungsentwurf zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV), der in § 4 Absatz 3 die Aufnahme der DIN EN 15940, Ausgabe Juli 2023, vorsieht, bezieht sich damit bereits auf die aktualisierte Norm. Die Regelung in § 10 Absatz 3 ist daher ebenfalls an den neuesten Stand der Normung anzupassen.

Die weiteren Änderungen bezüglich der Stichtagsregelungen in den Absätzen 2 und 3 dienen der Klarstellung der gewollten Regelung und der Bereinigung eines Redaktionsversehens. Absatz 3 in der neuen Fassung stellt sicher, dass auch diejenigen Fälle erfasst sind, in denen am Tag des Inkrafttretens die Auftragsbekanntmachung veröffentlicht wird bzw. zur Abgabe eines Angebots aufgefordert wird. In Satz 3 wird die Bezugnahme auf die Altregelung deutlicher.

Berlin, den 21. Februar 2024

**Dr. Christoph Ploß**  
Berichtersteller