



# Wege aufzeigen

## FOKUS PUBLIC SECTOR

Informationen für Entscheider in Verwaltung, Unternehmen und Politik

Ausgabe: Juni 2013 – [www.roedl.de](http://www.roedl.de)

### > Inhalt

#### Verkehr

- > Strategische Anforderungen für Aufgabenträger nach dem neuen PBefG 2
- > Barrierefreiheit im öffentlichen Personenverkehr 4
- > Ansätze zur Bürgerfinanzierung des ÖPNV 6
- > Kosteneffizienz versus Leistungseffizienz – Das Ende von „K4“? 8
- > Die EEG-Umlage im ÖPNV 9

#### Förderung

- > Aktuelles aus den Fördertöpfen 12

#### Praxisbericht

- > Aufgabenkritik in Rottweil strategisch ausgerichtet: Verwaltung und Politik handeln gemeinsam 14

#### Jugend und Familie

- > KiTa-Gebühren – zwischen kommunaler Familienpolitik und Haushaltskonsolidierung 16

#### Energiewirtschaft

- > Brennpunkt Fernwärme – Fernwärmeversorgung als Chance für Stadtwerke und Kommunen gleichermaßen 17
- > Zukunftsfähige Breitbandstrategien 18

#### Informationsmanagement

- > Berechtigungsanalyse der IT-Rechte in Verwaltungs- und Geschäftsanwendungen 20
- > Sparkassen, Geldtransporte und die Überwachungspflichten des Verwaltungsrates der Sparkasse als Aufsichtsgremium 22

#### Rödl & Partner Intern

- > Veranstaltungshinweise 24

### Liebe Leserin, lieber Leser,

mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes hat der Gesetzgeber die Vorgaben für die Marktorganisation und den Marktzugang des ÖPNV neu geregelt. Jörg Niemann erläutert strategische Handlungsoptionen und rechtliche Handlungsnotwendigkeiten. Prof. Dr. Saxinger setzt einen anderen Akzent und erörtert wie Nahverkehrspläne die Belange der in Mobilität und Sensorik eingeschränkten Menschen berücksichtigen sollen. Isa Alexandra Matz beschreibt Perspektiven für die künftige Finanzierung im ÖPNV. Schuldenbremse und knappe Kassen erfordern ein Umdenken. Was ist der Unterschied zwischen Kosten- und Leistungseffizienz und was ist „K4“? Dr. Heiko Schuh rundet den Schwerpunkt Verkehr in dieser Ausgabe ab.

Im Praxisbericht erläutern Christian Griesbach und Peter Lindt, wie die Aufgabenkritik in Rottweil strategisch angepackt wurde und mit welchen beeindruckenden Ergebnissen. Erfahren Sie wie Verwaltung, Politik und Berater gemeinsam an einem Strang gezogen haben.

Im September dieses Jahres steht ein Highlight im Kalender. Das 3. Branchentreffen „Erneuerbare Energien“. Treffen Sie Entscheider und Meinungsführer am 20. November in Nürnberg und werfen Sie gemeinsam einen Blick in die Zukunft.

Viel Freude beim Lesen, interessante Einblicke und neue Denkanstöße wünschen

Martin Wambach  
Geschäftsführender Partner

Heiko Pech  
Partner

## Verkehr

### > Strategische Anforderungen für Aufgabenträger nach dem neuen PBefG

Von Jörg Niemann

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat der Gesetzgeber die Vorgaben für die Marktorganisation und den Marktzugang des ÖPNV neu geregelt. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sind aufgerufen, sich rechtzeitig mit den neuen Anforderungen vertraut zu machen, um strategische Handlungsmöglichkeiten und rechtliche Handlungsnotwendigkeiten zu erkennen.

Folgende Handlungsfelder sollten vor dem Hintergrund der neuen Regelungen geprüft werden:

#### **Der Rückgang eigenwirtschaftlicher Verkehre erfordert eine aktive Marktorganisation**

Durch die neue Begriffsdefinition der Eigenwirtschaftlichkeit gem. § 8 Abs. 4 PBefG können zukünftig nur noch solche Verkehre eigenwirtschaftlich beantragt werden, die sich aus Fahrgelderlösen und Ausgleichsleistungen aus allgemeinen Vorschriften decken. Alle anderen Ausgleichsmittel führen nach der Begriffsdefinition zum Ausschluss der Eigenwirtschaftlichkeit. Unsicherheiten bestehen derzeit darin, ob eine Fahrzeugförderung ebenfalls zum Ausschluss der Eigenwirtschaftlichkeit führt. Insgesamt ist davon auszugehen, dass der Anteil von zukünftigen eigenwirtschaftlichen Anträgen deutlich zurückgehen wird. Für die Aufgabenträger bedeutet dies, dass entweder die Standards im Nahverkehrsplan abgesenkt werden müssen oder eine Verständigung über die Bereitstellung öffentlicher Mittel erfolgt, die sodann den vergaberechtlichen Regelungen des Art. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) unterliegen.

#### **Wettbewerbliche Vergaben werden zum Tagesgeschäft der Aufgabenträger**

Zur Vergabe öffentlicher Ausgleichsleistungen stehen dem Aufgabenträger verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung. Zu unterscheiden sind im Falle einer Direktvergabe die Regelungen für den internen Betreiber (Art. 5 Abs. 2 VO 1370), für Unterschwellenvergaben (Art. 5 Abs. 4 VO 1370) und Notvergaben (Art. 5 Abs. 5 VO 1370). Wettbewerbliche Vergaben können als formale Ausschreibung (Art. 5 Abs. 1 VO 1370 i.V.m. VOL/A) oder im Wege eines vereinfachten wettbewerblichen Vergabeverfahrens (Art. 5 Abs. 3 VO 1370) erfolgen. Die Praxis zeigt allerdings, dass Aufgabenträger häufig die Anforderungen für die Durchführung einer rechtskonformen Ausschreibung unterschätzen. Dies betrifft etwa die Anforderungen an die Verwendung von funktional oder konstruktiv beschriebenen Standards, die Festlegung von transparenten und diskriminierungsfreien Wertungskriterien, die Bereitstellung von Erlösdaten bei sog. Nettoverträgen, Regelungen über Leistungsanpassungen wäh-

rend der Vertragslaufzeit, etc. Aufgrund des erwarteten Rückgangs eigenwirtschaftlicher Verkehre werden deshalb Ausschreibungen zum Tagesgeschäft im straßengebundenen ÖPNV gehören. Aufgabenträger sollten sich auf diese neuen Anforderungen aktiv vorbereiten.

#### **Genehmigungsrechtliche Vorlaufzeiten werden länger und müssen systematisch vorbereitet werden**

Der Gesetzgeber hat das Vorrangverhältnis von eigenwirtschaftlichen Anträgen (ohne Ausgleichszahlungen) gegenüber solchen mit öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (mit Ausgleichszahlungen) über komplexe Fristregelungen ausgestaltet. Sollen Genehmigungen mit öffentlichen Dienstleistungsaufträgen rechtssicher umgesetzt werden, sind Fristen bis zu 27 Monaten (§ 8a Abs. 2 PBefG) im Voraus zu beachten. Die Kommunalverwaltungen müssen daher sehr frühzeitig Festlegungen über Art und Umfang des Verkehrs, Qualitätsanforderungen und die Wahl der Vergabeart treffen. In der Praxis wird dies, insbesondere bei Vorplanungen über zwei Legislaturperioden, zu einem erhöhten Abstimmungsaufwand führen. Um solche Standards für Ausschreibungen vorzubereiten, bietet es sich an, den Nahverkehrsplan im Sinne eines vergaberechtlichen Lastenheftes auszugestalten, auf das sodann verwiesen werden kann. Der Bedeutungsgehalt des Nahverkehrsplans und die Anforderungen an seine Inhalte werden somit steigen.

#### **Aktive Aufgabenträger können gestalten, passive Aufgabenträger sind von den Unternehmen abhängig**

Nur wenn sich die Aufgabenträger rechtzeitig über Art und Umfang der Verkehrsleistungen sowie die etwaige Bereitstellung öffentlicher Mittel verständigen, können sie in der Genehmigungssituation die ÖPNV-Standards maßgeblich (mit)bestimmen. Dies gilt auch für die Festlegung von Wertungskriterien in der Vorabkennzeichnung. Bleibt der Aufgabenträger passiv und beschränkt sich nur auf die Regelungen im Nahverkehrsplan, definieren die Unternehmer, ob und in welchem Umfang Leistungen von ihnen erbracht werden. Geht beispielsweise kein eigenwirtschaftlicher Antrag ein, der den Standards des Nahverkehrsplans entspricht, kann der Aufgabenträger nur

noch der Absenkung der Standards zustimmen oder er muss eine Vergabe mit öffentlicher Co-Finanzierung initiieren. Für diesen Fall gelten erneut lange Vorlaufzeiten. In Gebieten passiver Aufgabenträger besteht daher die Gefahr, dass langfristig das Verkehrsangebot zurückgeht. Aktive Aufgabenträger, die eigene Vorstellungen über die ausreichende Verkehrsbedienung verfolgen, sollten zunächst im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen prüfen, ob diese Leistungen eigenwirtschaftlich umsetzbar sind. Ist dies nicht der Fall, sollte die Bereitschaft zur öffentlichen Co-Finanzierung und/oder Anpassungen in Bezug auf die gewünschten Standards erörtert werden.

## Linienbündel sind auf die Laufzeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge beschränkt

Der Gesetzgeber hat die Bildung von Linienbündeln gestärkt und das „Rosinenpicken“ erschwert. Insoweit wird langfristig die Bildung von Linienbündeln zunehmen. Jedoch müssen bestehende Linienbündelkonzepte ggf. überplant und zeitlich überdacht werden. Maßgeblich hierfür ist die Beschränkung der Genehmigungslaufzeit für Anträge mit öffentlichen Ausgleichsmitteln auf die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Dies kann bei bestehenden Bündelungskonzepten dazu führen, dass alle Genehmigungen innerhalb einer Kommune zu einem Zeitpunkt auslaufen. In dieser Situation fallen große Verkehrsleistungen aus dem „Schutz“ der Liniengenehmigungen heraus, sodass ggf. größere Anbieter auf den Plan gerufen werden. Diese könnten sodann für ein großes Leistungspaket konkurrierende Anträge stellen und im Falle des Obsiegens den gesamten Verkehrsraum übernehmen. Sollen solche Konstellationen vermieden werden, sollte frühzeitig über den Abschluss zeitlich gestaffelter öffentlicher Dienstleistungsaufträge nachgedacht werden. Zu erwägen ist, ob öffentliche Dienstleistungsaufträge je Linienbündel/Verkehrsraum ausgestaltet werden. Hiermit ginge sodann aber ein höherer Aufwand in Bezug auf die Überkompensationskontrolle bei den Unternehmen einher.

## Entbindungsanträge werden erschwert

Zu begrüßen sind die Regelungen zur Entbindung gem. § 21 Abs. 4 PBefG. Die Neuregelung erschwert insbesondere sog. Teilentbindungen. Diese sollen zukünftig nur dann möglich sein, wenn die Fortsetzung der Betriebspflicht dem Betreiber wirtschaftlich nicht zugemutet werden kann UND das öffentliche Verkehrsinteresse dem nicht entgegen steht. Sollen solche

Teilentbindungen durch die Genehmigungsbehörde zukünftig restriktiv angewandt werden, bieten sich im Nahverkehrsplan diesbezügliche Regelungen an, die das „besondere öffentliche Interesse“ dokumentieren. Dafür sind konkrete Anforderungen an die Darstellung zu fixieren. Der Aufgabenträger könnte zum Beispiel eine Differenzierung durch Priorisierung vornehmen. Denkbar sind zeitliche und räumliche Vorgaben (Kernzeiten und Pflichtlinien), mit unterschiedlich priorisierten Leistungsmerkmalen. Im Falle eines (Teil-)Entbindungsantrages kann so einerseits dem berechtigten Interesse des Unternehmens unwirtschaftliche Leistungen erbringen zu müssen und andererseits dem ebenfalls berechtigten Interesse der öffentlichen Hand auf Einhaltung der genehmigungsrechtlichen Standards Rechnung getragen werden. Teilentbindungen wären sodann nur noch für niedrig priorisierte Leistungen denkbar.

## Bewertung und Ausblick

Die Novellierung des PBefG war ein Kompromiss zwischen den Interessen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmer. Das Gesetz stärkt die Rolle des Aufgabenträgers. Dies setzt aber voraus, dass die Aufgabenträger diese neue Rolle aktiv annehmen. Werden die Aufgabenträger nicht aktiv, wird der Markt mit seinen Leistungsvolumina und Standards maßgeblich durch die Unternehmen bestimmt. So verstanden stärkt die Novelle auch die Position der Unternehmer. Beide Ansätze sind legitim und berechtigt. Erforderlich ist aber eine politische Entscheidung der Aufgabenträger, welche Marktorganisation und damit auch welche Art von ÖPNV gewünscht ist. Hierzu sollten politische Ziele und Handlungsfelder identifiziert und deren Umsetzungsmöglichkeiten mittels einer rechtlichen und wirtschaftlichen Betrachtung überprüft werden.

## Kontakt für weitere Informationen:



**Jörg Niemann**

Dipl.-Jurist

Tel.: +49 (40) 22 92 97-733

E-Mail: joerg.niemann@roedl.com

## > Barrierefreiheit im öffentlichen Personenverkehr

Von Prof. Dr. Andreas Saxinger

Nach der Novellierung des PBefG haben Nahverkehrspläne die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Zwar räumt der Gesetzgeber Aufgabenträgern und Ländern unter bestimmten Voraussetzungen Ausnahmemöglichkeiten von dieser Vorgabe ein. Dennoch kommen auf die Aufgabenträger erhebliche finanzielle und planerische Herausforderungen zu.

### Einführung in die Thematik

Das zum 01. Januar 2013 novellierte PBefG misst der Barrierefreiheit im ÖPNV eine wichtige Bedeutung zu. Die neue Vorschrift des § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG verlangt, dass der Nahverkehrsplan des ÖPNV-Aufgabenträgers die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Von dieser Frist kann gemäß § 8 Abs. 3 S. 4 PBefG nur abgewichen werden, wenn im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Darüber hinaus bestimmt § 62 Abs. 2 PBefG, dass die Länder – soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist – den in § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG genannten Zeitpunkt abweichend vom 01. Januar 2022 festlegen können, sowie Ausnahmetatbestände bestimmen können, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans ist die frühzeitige Beteiligung der vorhandenen Unternehmer und die Anhörung von Behindertenbeauftragten und –beiräten sowie Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste erforderlich. Ihre jeweiligen Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei nach § 8 Abs. 3 S. 7 PBefG zu berücksichtigen. Dazu korrespondierend kann gemäß § 13 Abs. 2a S. 1 PBefG einem Unternehmer die Genehmigung versagt werden, wenn der von ihm beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan i.S.d. § 8 Abs. 3 PBefG nicht in Einklang steht.

Auch der durch das novellierte PBefG liberalisierte Personenfernverkehr, für den in § 42a PBefG eine Definition in das Gesetz aufgenommen wurde, hat den Belangen behinderter Menschen Rechnung zu tragen. Dies ergibt sich aus § 42b PBefG, wonach Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden, bestimmte technische Anforderungen zu erfüllen haben und mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlfahrer ausgerüstet sein müssen. Dies gilt gemäß § 62 Abs. 3 PBefG ab dem 01. Januar 2016 für erstmals zum Verkehr zugelassene Kraftomnibusse, und nach Ablauf des 31. Dezember 2019 für alle Kraftomnibusse.

### Begründung für die gesetzlichen Neuregelungen

Im Gesetzesentwurf der Bundesregierung vom 21. Dezember 2011 (BT-Drs. 17/8233) waren die Bestimmungen über die Barrierefreiheit im ÖPNV, insbesondere die Frist zum 01. Januar 2022, noch nicht enthalten. Sie wurden erst durch die Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses vom 26. September 2012 (BT-Drs. 17/10857) eingeführt. Begründet wurde dies mit einem Hinweis auf die UN-Behindertenrechtskonvention, wonach die Vertragsstaaten, zu denen seit dem Jahr 2009 auch die Bundesrepublik Deutschland gehört, zu einem Höchstmaß an Barrierefreiheit verpflichtet sind. Um dieses Ziel zu erreichen wurde ausweislich der Begründung zur o.g. Beschlussvorlage in § 8 Abs. 3 S. 4 PBefG ein Regel-Ausnahme-Prinzip dergestalt statuiert, dass Ausnahmen von der Regel (barrierefrei bis 01. Januar 2022) im Nahverkehrsplan klar benannt und begründet werden müssen.

Die den Ländern durch § 62 Abs. 2 PBefG eingeräumte Möglichkeit zur Verlängerung der Umsetzungsfrist über den 01. Januar 2022 hinaus soll nach dem Willen des Gesetzgebers dem Investitionsvolumen, das zur Herstellung der Barrierefreiheit erforderlich ist und den Investitionszyklen bei der Haltestelleninfrastruktur sowie den Schienenfahrzeugen Rechnung tragen. Die Bestimmung von Ausnahmetatbeständen durch die Länder kann angezeigt sein, wenn – wie häufig bei Haltestellen an Landstraßen im überörtlichen Verkehr – die Barrierefreiheit des Umfelds nicht gewährleistet ist oder die Anpassung von Infrastruktur oder Fahrzeugen im Einzelfall aus technischen Gründen nicht möglich ist.

Auffällig ist, dass der Bundesgesetzgeber zwar auf die UN-Behindertenrechtskonvention rekurriert, dieser jedoch ein anderer Behindertenbegriff zugrunde liegt als in § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG. Die UN-Behindertenrechtskonvention zählt gemäß Artikel 1 zu Menschen mit Behinderungen solche, die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, die sie in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können. § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG spricht dagegen inhaltlich erheblich enger von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen. Ein ähnliches Ergebnis offenbart ein Vergleich mit dem weiten Begriff der Behinde-

zung, der sich in § 2 Abs. 1 SGB IX und den Behindertengleichstellungsgesetzen (BGG) – z.B. Art. 2 BayBGG – findet. § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG ist in diesem Zusammenhang als eine spezifisch auf den ÖPNV zugeschnittene Vorschrift zur Barrierefreiheit zu sehen.

Die Behindertengleichstellungsgesetze beinhalten ein Klage-recht von durch das Bundesministerium für Arbeit und Soziales anerkannten Verbänden auf Feststellung eines Verstoßes durch Träger der öffentlichen Gewalt gegen die Verpflichtung zur Herstellung der Barrierefreiheit (z.B. Art. 16 BayBGG). Das novellierte PBefG räumt den Behindertenbeauftragten und –beiräten sowie Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste in § 8 Abs. 3 S. 6 PBefG lediglich ein Anhörungsrecht bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans durch den ÖPNV-Aufgabenträger ein. Eine Regelung zu einem über die Behindertengleichstellungsgesetze hinausgehenden Verbandsklagerecht findet sich im PBefG nicht.

## Handlungsbedarf

Für den ÖPNV-Aufgabenträger ergibt sich durch die zeitlich fixierte Zielvorgabe der Barrierefreiheit ein erhöhter Planungs-, Abstimmungs- und Finanzierungsbedarf. Neben eventuell erforderlichen Modifikationen an Haltestellen und anderen Infrastruktureinrichtungen (etwa Höhe der Bordsteinkanten, Lifte, akustische Fahrgastinformationen, etc.) wird sich auch die Art der eingesetzten Fahrzeuge den besonderen Bedürfnissen von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen anpassen müssen. Abweichungen in zeitlicher Hinsicht vom erklärten Ziel der Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022 sind gründlich zu prüfen und im Nahverkehrsplan zu begründen. Ähnliche Anforderungen gelten für die Länder, wollen sie von den ihnen in § 62 Abs. 2 PBefG eingeräumten Ausnahmetatbeständen aufgrund nachweislicher technischer oder wirtschaftlicher Gründe Gebrauch machen.

Vor diesem Hintergrund wird der Infrastruktur- und Fahrzeugförderung (noch) größere Bedeutung zukommen. Die fortbestehende Unklarheit über die Zukunft der Mittel aus dem Entflechtungsgesetz nach dem 31. Dezember 2019 dürfte sich dabei, insbesondere wegen der langen Planungsvorläufe für investive Maßnahmen, als kontraproduktiv erweisen.

## Zusammenfassung

Das novellierte PBefG verlangt als Regel, dass der Nahverkehrsplan des ÖPNV-Aufgabenträgers die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Der Gesetzgeber räumt den Aufgabenträgern und den Ländern unter bestimmten Voraussetzungen Ausnahmemöglichkeiten von dieser Vorgabe ein, die jedoch gründlich zu prüfen und zu begründen sind. Zur Erfüllung des Ziels der vollständigen Barrierefreiheit müssen die ÖPNV-Aufgabenträger in Zukunft mit erhöhtem Planungs-, Abstimmungs- und Finanzierungsbedarf rechnen.

## Kontakt für weitere Informationen:



**Prof. Dr. Andreas Saxinger**

Jurist

Tel.: +49 (9 11) 91 93–35 03

E-Mail: andreas.saxinger@roedl.com

Thematik	Relevante Normen
Barrierefreiheit im ÖPNV	§ 8 Abs. 3 S. 3 bis 7 PBefG
Versagung der Liniengenehmigung	§ 13 Abs. 2a S. 1 PBefG
Rollstuhlplätze in Omnibussen für den Personenfernverkehr	§ 42b PBefG
Ausnahmevorschrift zur Barrierefreiheit	§ 62 Abs. 2 PBefG

## > Ansätze zur Bürgerfinanzierung des ÖPNV

Von Isa Alexandra Matz

Eine Beteiligung der Bürger an der Finanzierung des ÖPNV kann der Verwirklichung verschiedener Ziele dienen. Neben der Förderung des ÖPNV aus umweltpolitischen Gründen können neue Finanzierungsquellen erschlossen und so die Attraktivität des ÖPNV insgesamt erhalten oder gesteigert werden. Die Finanzierungslage des ÖPNV ist wegen knapper Haushalte angespannt und dürfte sich in den folgenden Jahren wegen der für 2020 vorgesehenen Schuldenbremse weiter verschlechtern. Grund dafür sind die Begrenzung der öffentlichen Mittel sowie die demografische Entwicklung bei steigenden technischen und technologischen Anforderungen. Ein Lösungsansatz könnte daher in einem umlagefinanzierten ÖPNV bestehen.

### Finanzierungsgrundlage des ÖPNV

Die Finanzierung des ÖPNV setzt sich in der Regel aus Fahrgelderlösen und Zuschüssen aus Bundes-, Landes- und Kommunalmitteln zusammen. Die zentrale öffentliche Finanzierungsquelle des Bundes ist das Regionalisierungsgesetz (RegG). Die Regionalisierungsmittel stellen den größten Finanzierungsbeitrag für den ÖPNV dar und sind zweckgebunden für SPNV und ÖPNV zu verwenden. Für das Jahr 2015 steht eine Revision dieser Mittel an, in der über die Höhe des Bundeszuschusses und der Verteilung zwischen den Ländern in der Zeit von 2015 bis 2030 entschieden wird.

Ferner ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) als weitere Finanzierungsquelle des ÖPNV zu nennen. Diese Mittel wurden zu ca. 80 Prozent für die Finanzierung von Investitionen im ÖPNV und im kommunalen Straßenbau vorgesehen. Sie werden bis zum Jahr 2013 teilweise und bis 2019 gänzlich auslaufen. Für das Jahr 2019 wird derzeit eine Fortsetzung dieses Finanzierungsinstituts gefordert. Hierüber ist politisch noch nicht entschieden. Ferner werden Mittel nach dem Europäischen Fond für Regionale Entwicklung (EFRE) zur Förderung von wirtschaftlichem Wachstum und Beschäftigung zum Abbau von Unterschieden im Entwicklungsstand europäischer Regionen gewährt. Weitere Ausgleichsmittel werden über die Landes-ÖPNV-Gesetze und § 45a PBefG für Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs gewährt. Nach §§ 148 ff. SGB IX wird zudem ein Ausgleich für die Erstattung von Fahrgeldausfällen durch die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im öffentlichen Personenverkehr ermöglicht. Im Branchenvergleich kann dabei die Höhe der jeweiligen Anteile stark variieren. Ansätze zur Umlagefinanzierung, als Ergänzung oder Ersetzung einer der klassischen Finanzierungsanteile sind in Deutschland bislang kaum anzutreffen.

### Ansätze für eine Bürgerfinanzierung

Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage von Bund und Ländern wird im Rahmen alternativer Finanzierungskonzepte die stärkere Beteiligung der Bürger an der Finanzierung des ÖPNV diskutiert. Neben den Fahrgästen des ÖPNV, die über die Fahrgelderlöse unmittelbar den ÖPNV finanzieren, gibt es weitere Nutznießer. Sie werden noch nicht an der Finanzierung des ÖPNV beteiligt, obwohl ihnen mittelbar oder unmittelbar Vorteile daraus zufließen. Denkbar sind auch Transferzahlungen aus dem Mobilitätsaufkommen, das zur Förderung des ÖPNV eingesetzt werden kann. Neben verschiedenen rechtlichen Anforderungen müssen dabei alternative Finanzierungsstrategien auch ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Anforderungen genügen.



Im Folgenden werden derzeit in Politik und Wissenschaft diskutierte Ideenansätze zur Beteiligung der Bürger an der Finanzierung des ÖPNV dargestellt. Als solche werden Überlegungen, durch die eine Finanzierung mittels zusätzlicher Steuern, Gebühren und/oder Abgaben zugunsten des ÖPNV erfolgen kann, verstanden:

> **ÖPNV-Grundgebühr:** Diese Grundgebühr würden alle Bürger eines Gebiets für die grundsätzliche Bereitstellung des ÖPNV-Angebotes entrichten. So würden Bereitstellungskosten unabhängig von der tatsächlichen Nutzung des ÖPNV-Angebots (teilweise) abgedeckt.

> **ÖPNV-Erschließungsgebühr:** Diese Gebühr wäre bei Anschluss neuer Wohn- und Gewerbegebiete an das ÖPNV-Netz als Beteiligung an den Investitionskosten von den Grundstückseigentümern zu entrichten. So könnte ein Teil der Investitionskosten von denjenigen, die von dem Anschluss an das ÖPNV-Netz profitieren, getragen werden.

- > **Abschöpfung von Wertsteigerungen durch den ÖPNV:** Für die Werterhöhung einer Immobilie durch den Anschluss an das Verkehrsnetz des ÖPNV wäre von dem jeweiligen Eigentümer regelmäßig (ähnlich der Grundsteuer) oder im Wege des Erwerbs (ähnlich der Grunderwerbssteuer) zu entrichten.
- > **Steuerfonds:** Hierzu wird ein Gebiet definiert, auf das eine bestimmte Investition einen positiven Effekt hat. Für diesen positiven Effekt (Wertsteigerung eines Grundstücks, zu erwartende Umsatzsteigerung durch erhöhtes Kundenaufkommen) wird eine einmalige Steuer erhoben. Über einen Steuerfonds könnten Investitionen oder andere einmalig anfallende Kosten finanziert werden. Anders als bei der Erschließungsgebühr könnten über einen Steuerfonds Investitionen bei einem bestehenden Anschluss an das ÖPNV-Netz (mit-)finanziert werden.
- > **Stellplatzablösebeiträge:** Bei dem Neubau von Gebäuden, die für deren Nutzung anfallenden Verkehr keine eigenen Parkplätze bereitstellen, können von den Bauherren Stellplatzablösebeiträge erhoben werden. Die daraus erzielten Einnahmen könnten teilweise oder gänzlich zur Finanzierung des ÖPNV herangezogen werden.
- > **Unternehmerabgabe/-steuer:** Diese Zahlung wäre durch größere Unternehmen, deren Mitarbeiter den ÖPNV zur Anfahrt zum Arbeitsplatz nutzen, zu leisten. Auf welche Weise (Abgabe, Gebühr oder Steuer) diese Art der Finanzierung vorgenommen werden kann, wäre im Einzelfall zu gestalten.
- > **Kommunale Kfz-Abgabe:** Eine solche einmalig bei der Zulassung eines Kfz erhobene Abgabe könnte ganz oder teilweise in die Finanzierung des ÖPNV fließen. Denn auch der motorisierte Individualverkehr profitiert von der Entlastung des Straßennetzes durch einen gut ausgebauten und genutzten ÖPNV.
- > **Gewerbekonzessionen:** Über die Vergabe von Gewerbekonzessionen in Bahnhöfen, Flughäfen, ÖPNV-Bahnhöfen oder an Straßenbahnstationen in Form von Einmalzahlungen oder Umsatzbeteiligungen können weitere Einnahmen, die in die Finanzierung des ÖPNV fließen, generiert werden.
- > **Verpflichtende Abnahme des Jobtickets:** Arbeitgeber würden verpflichtet, für alle bei ihnen angestellten Arbeitnehmer ein Jobticket o.ä. abzunehmen. Dadurch entstehen zusätzliche Fahrgelderlöse für den ÖPNV, die wie andere Fahrgelderlöse unmittelbar zu dessen Finanzierung dienen.
- > **Transferleistungen über eine Pkw- oder City-Maut in den ÖPNV:** Im Rahmen solcher Mauten werden zusätzliche Mittel für das Befahren des Innenstadtbereichs erhoben. Ein Teil dieser Einnahmen könnte zur Finanzierung des ÖPNV verwendet werden. Durch einen gut ausgebauten ÖPNV wird das Straßennetz entlastet, insbesondere der verkehrsintensive Innenstadtbereich würde profitieren.
- > **Transferleistungen aus einer Öko-Maut:** Hinter dem Begriff steht bislang kein scharf konturiertes System. An bestimmte gesetzlich bereits definierte Anforderungen wie etwa Luftreinhaltung, Lärmreduktion etc. könnten Zusatzabgaben geknüpft werden, die wiederum zur Finanzierung des ÖPNV herangezogen werden könnten.
- > **Transferleistungen aus Parkraumbewirtschaftung:** Einnahmen aus einer Veränderung der bisherigen Parkraumbereitstellung und deren ökonomischer Bewirtschaftung könnten dem ÖPNV zugute kommen.

In der Praxis sind derartige Instrumente bislang kaum anzutreffen. Denkbar ist es, dass einzelne Maßnahmen für sich umgesetzt werden oder aus verschiedenen Einzelmaßnahmen ein Gesamtkonzept erstellt wird. Dazu kann sich eine Kombination aus den verschiedenen hier dargestellten Ansätzen und Zielen anbieten. Neben der Aufstellung eines Konzepts sollte frühzeitig ein Bürgerdialog implementiert werden, um eine größtmögliche Akzeptanz in der Bevölkerung zu erreichen. Die Darstellung der sich für die Bürger ergebenden Vorteile sollte neben allgemeiner Offenheit und Transparenz im Fokus dieses Dialogs stehen.

## Fazit

Die Finanzierung des ÖPNV dürfte sich in den kommenden Jahren weiter verschlechtern. Dies wird die Sicherung des bestehenden ÖPNV-Angebotes gefährden. Die Einführung eines umlagefinanzierten Systems könnte dieser Entwicklung entgegenwirken. Zudem bieten solche Modellansätze die Möglichkeit, auch umweltpolitische und soziale Ziele zu verfolgen. Dies gilt etwa dann, wenn durch die Umlagefinanzierung die Nutzung des ÖPNV ohne weitere Zuzahlung möglich würde.

## Kontakt für weitere Informationen:



**Isa Alexandra Matz**

Rechtsanwältin

Tel.: +49 (40) 22 92 97-735

E-Mail: isa-alexandra.matz@roedl.com

## > Kosteneffizienz versus Leistungseffizienz – Das Ende von „K4“?

Von Dr. Heiko Schuh

Der EuGH hat mit der Entscheidung Altmark-Trans den Begriff des „durchschnittlich gut geführten Unternehmens“ geprägt. Die Regelung besagt, dass ein Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen dann mit dem gemeinsamen Markt vereinbar ist, wenn der Ausgleich auf den Wert eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens begrenzt ist. Dieses vierte Kriterium des EuGH („K4“) führte in den Jahren seit der Entscheidung 2003 zunehmend zu Herausforderungen.

In der Vergangenheit wurde diese beihilferechtliche Anforderung häufig zum Anlass von Rationalisierungsmaßnahmen genommen. Ziel war es, die gesetzten Anforderungen zu erfüllen oder im Sinne eines „Privat-Investor-Tests“ oder eines „Best possible“-Maßstabs überzuerfüllen. In der Folge führten die Rationalisierungsmaßnahmen zu Einsparungen bei den Unternehmen und willkommenen Entlastungen aufseiten der kommunalen Gewährträger. Weitere Folgen dieser Entwicklungen sind aber immer häufiger auch „innere Kündigungen“ der Mitarbeiter, die sich in zweistelligen Krankenstandsquoten niederschlagen. Diese Tendenzen geben Anlass zur Sorge. Wurde das gesunde Maß überschritten?

Neben den unternehmensinternen Entwicklungen wirken externe Megatrends auf die Unternehmen ein. Schlagwörter der Entwicklung sind:

- > Demografische Veränderungen (Überalterung, Verlagerung, Inklusion)
- > Technische Fortschritte
- > Erhöhte Klima- und Umweltaforderungen
- > Veränderte Mobilitätsbedürfnisse
- > Veränderte Anforderungen an den Arbeitgeber der Zukunft

Die neuen Megatrends beeinflussen unmittelbar die zukünftigen Mobilitätsdienstleistungen. Für die maßgeblichen Unternehmen und deren Unternehmensführung bedeutet dies eine

Neuausrichtung, die letztlich über die Zukunftsfähigkeit der Unternehmen entscheiden wird. Bereits jetzt zeichnet sich ab, dass die Veränderungen tendenziell kostensteigernd wirken werden. Der bislang verfolgte kostenorientierte Steuerungsansatz (Altmark-Trans) gerät dabei zunehmend unter Druck. Für bestehende Betrauungen mit Anwendung des vierten Altmarkkriteriums könnten daraus rechtliche Risiken erwachsen, wenn die selbstgesetzten Vorgaben zur Kosteneffizienz nicht mehr erfüllbar sind. Es stellt sich daher die Frage, ob der zukünftige ÖPNV primär kostengünstig oder primär leistungsorientiert sein soll. Beide Ansätze gilt es nach unserem Verständnis miteinander zu verbinden. Insoweit erscheint es sinnvoll, die bisherigen kostenorientierten Steuerungsansätze zugunsten einer leistungsorientierten Betrachtung zu erweitern. Entsprechend sind die bestehenden beihilferechtlichen Anforderungen zugunsten eines leistungsorientierten Ansatzes anzupassen. Ein solches Vorgehen dürfte auch nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 mit den beihilferechtlichen Anforderungen vereinbar sein.

### Kontakt für weitere Informationen:



**Dr. Heiko Schuh**

Dipl.-Kaufmann

Tel.: +49 (2 21) 94 99 09-202

E-Mail: heiko.schuh@roedl.com

## > Die EEG-Umlage im ÖPNV

Von Nadine Juch

Die jüngst von der Bundesregierung im Rahmen der Strompreisbremse thematisierte Belastung des ÖPNV mit der EEG-Umlage führt weder zu einer Entlastung der privaten Haushalte noch nützt dies dem Klimaschutz.

Mehr Bahn statt Auto – der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) darf nicht weiter mit gesetzlichen Abgaben und Umlagen auf Strom belastet werden. Auch der ÖPNV ist erforderlich, um die Ziele der Bundesregierung im Rahmen der Energie- und Klimapolitik zu erreichen, insbesondere um Treibhausgase zu reduzieren und den Primärenergieverbrauch zu senken.

Die Stromkosten und speziell die gesetzlichen Bestandteile sind Dauerthemen in der Wirtschaft, der Politik und den Medien. Neben der reinen Stromlieferung (Stromerzeugung und Netznutzung) ist die Umlage nach dem Gesetz für den Vorrang Erneuerbarer Energien (Erneuerbare-Energien-Gesetz – EEG) einer der drei größten Bestandteile des Strompreises.

Mit der Strompreisbremse wollte die Bundesregierung die Haushalte vor einer zu stark steigenden EEG-Umlage schützen. Dies sollte jedoch auch auf Kosten des ÖPNV erfolgen, was dann zwangsläufig zu Preissteigerungen geführt und wiederum die privaten Haushalte belastet hätte.

### 1. EEG-Umlage

Das EEG fördert den aus Wasserkraft, Biomasse, Geothermie, Wind und solarer Strahlungsenergie erzeugten Strom über 20 Jahre mit einer gesetzlich festgelegten Mindestvergütung. Die Netzbetreiber sind verpflichtet, diesen Strom aufzunehmen. Der Strom wird dann an der Börse vermarktet. Die Vergütungszahlungen an die Anlagenbetreiber übersteigen die an der Börse erzielten Erlöse für den EEG-Strom. Der Börsenpreis liegt derzeit im Schnitt bei rund 4 Cent je Kilowattstunde. Die sich aus den für das Folgejahr prognostizierten Vergütungszahlungen an die Anlagenbetreiber und den prognostizierten Börsenerlösen ergebende Differenz wird als Umlage (EEG-Umlage) auf alle Stromkunden umgelegt. Die EEG-Umlage wird jährlich ermittelt und ist für das folgende Kalenderjahr bis zum 15. Oktober bekannt zu machen. 2013 liegt die EEG-Umlage bei 5,277 Cent pro Kilowattstunde. 2014 könnte die EEG-Umlage auf über 7 Cent pro Kilowattstunde steigen.

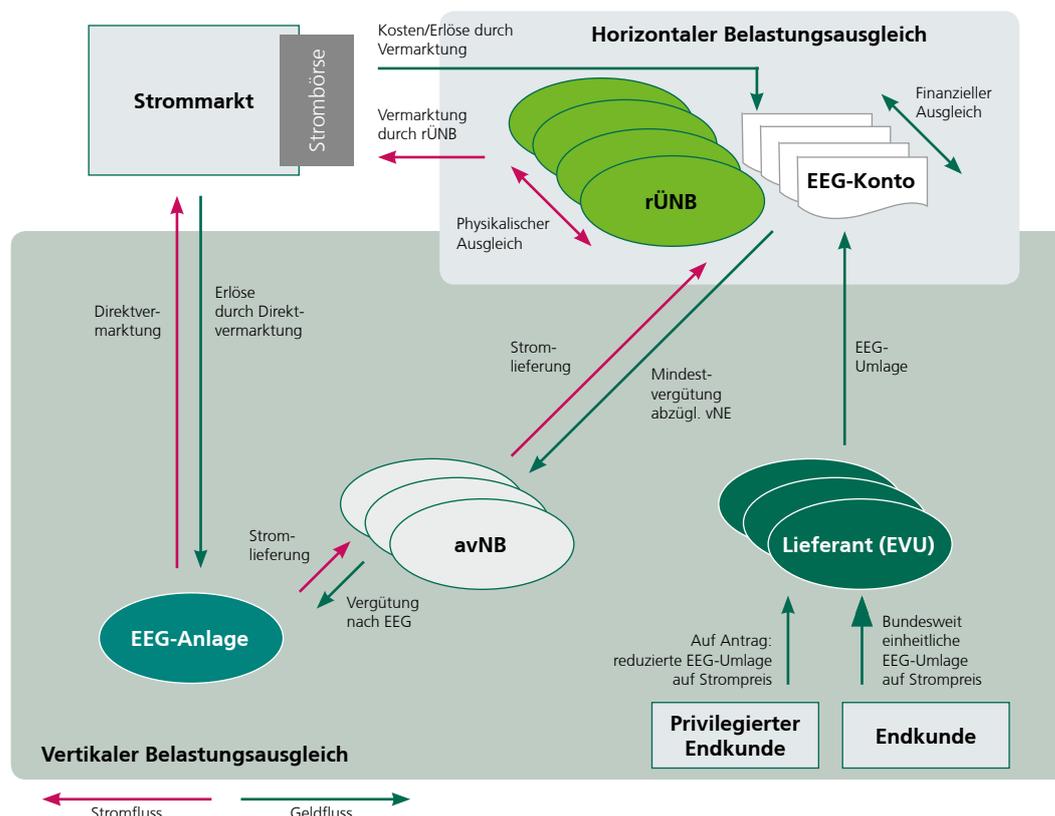


Schaubild: EEG-Ausgleichsmechanismus, Quelle: Umsetzungshilfe zum EEG 2009 des BDEW

## 2. Besondere Ausgleichsregelung

Grundsätzlich ist der Strom, der an Letztverbraucher geliefert wird, mit der EEG-Umlage belastet. Letztverbrauch erfolgt auch durch die Stromabnahme einer Schienenbahn. Damit ist die EEG-Umlage zunächst auch von den Betreibern der Schienenbahnen zu zahlen. Für stromintensive Unternehmen des produzierenden Gewerbes sowie für Schienenbahnen besteht jedoch die Möglichkeit, eine besondere Ausgleichsregelung nach dem EEG zu nutzen. Dies führt im Ergebnis zu einer stärkeren Belastung der übrigen im Umlagesystem Verbliebenen, z.B. der privaten Haushalte, Handelsunternehmen und der öffentlichen Verwaltung.

Die Voraussetzungen für eine Begrenzung der EEG-Umlage bei Schienenbahnen sind gem. § 42 Abs. 2 EEG, dass die bezogene Strommenge unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr mindestens 10 Gigawattstunden beträgt und die EEG-Umlage tatsächlich an das betroffene Unternehmen weitergereicht wurde. In diesen Fällen besteht ein Anspruch auf Begrenzung der EEG-Umlage für die Strommenge, die über zehn Prozent des bezogenen oder verbrauchten Stroms hinausgeht, auf 0,05 Cent pro Kilowattstunde.

## 3. Strompreisbremse

Die viel diskutierte Strompreisbremse sah vor, dass im Rahmen der Besonderen Ausgleichsregelung die Mindest-Umlage der privilegierten stromintensiven Unternehmen („Selbstbehalt“) ab 1. Januar 2014 angehoben werden sollte. Darüber hinaus sollten Branchen, die nicht im intensiven internationalen Wettbewerb stehen, aus der Besonderen Ausgleichsregelung herausgenommen werden. Hiervon wären auch die Schienenbahnen betroffen gewesen. Dies hätte zu einer vollen Belastung der

Schienenbahnen mit der EEG-Umlage und dementsprechend zu Kostensteigerungen für die Fahrgäste geführt.

## 4. Ausblick

Sinn und Zweck der Begrenzung der EEG-Umlage für Schienenbahnen war und ist es, die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern zu erhalten. Eine Belastung von Schienenbahnen mit der EEG-Umlage würde zu Wettbewerbsnachteilen gegenüber anderen, nicht strombasierten Transportmitteln führen. Damit verbundene unvermeidbare Preissteigerungen würden viele Fahrgäste zur Nutzung des klimaschädlicheren Individualverkehrs treiben.

Eine Novellierung des EEG ist insbesondere in Bezug auf eine Reduzierung der Vergütung des Stroms gegenüber den Betreibern von EEG-Anlagen zu erwarten. Jedoch führt eine bereits in der Vergangenheit diskutierte und gegebenenfalls erfolgende Streichung der Besonderen Ausgleichsregelung für Schienenbahnen zu keiner Kostenreduzierung für private Haushalte und stellt im Übrigen einen Rückschritt beim Klimaschutz dar.

### Kontakt für weitere Informationen:



#### Nadine Juch

Rechtsanwältin, Fachanwältin für Verwaltungsrecht

Tel.: +49 (9 11) 91 93-35 59

E-Mail: [nadine.juch@roedl.com](mailto:nadine.juch@roedl.com)

## > Neue Publikationen

### Rechtsprechungsübersicht

Mit unserer Zusammenstellung der Rechtsprechung der vergangenen Monate wollen wir Sie über die aktuellen Entwicklungen des Rechtsrahmens des Verkehrssektors informieren. Mit der Rechtsprechungsübersicht fassen wir ausgewählte Entscheidungen, die den Verkehrssektor betreffen, zusammen und bieten damit einen Überblick über die rechtliche Entwicklung in diesem Bereich. Sie können diese Übersicht **kostenlos bestellen**.

Ferner möchten wir Sie auf unseren Newsletter „Kompass Verkehr“ aufmerksam machen, der Sie stets mit aktuellen Informationen versorgt. Sie können den Newsletter „Kompass Verkehr“ **kostenlos per E-Mail erhalten**.

Bestellung: E-Mail an Frau Peggy Kretschmer | [peggy.kretschmer@roedl.com](mailto:peggy.kretschmer@roedl.com)





# Vielfalt entwickeln

## Verkehr

Rödl & Partner ist mit 91 eigenen Niederlassungen in 40 Ländern vertreten. Die integrierte Beratungs- und Prüfungsgesellschaft für Recht, Steuern, Unternehmensberatung und Wirtschaftsprüfung verdankt ihren dynamischen Erfolg 3.500 unternehmerisch denkenden Partnern und Mitarbeitern.

Im engen Schulterschluss mit ihren Mandanten erarbeiten sie Informationen für fundierte – häufig grenzüberschreitende – Entscheidungen aus den Bereichen Wirtschaft, Steuern, Recht und IT und setzen sie gemeinsam mit ihnen um.

Der ÖPNV sorgt für Bewegung. Er bringt nicht nur täglich rund 25 Millionen Fahrgäste an ihren Arbeitsplatz, zum Einkauf oder zu ihren Freizeitaktivitäten. Er ist auch selbst in Bewegung. Treiber der Veränderung sind die Neuregelungen im europäischen Ordnungsrahmen, Anforderungen an die Infrastrukturfinanzierung und nicht zuletzt die demographischen und technischen Veränderungen.

### Entwicklungen und Anforderungen im Verkehr frühzeitig erkennen

Angesichts dieser Entwicklung besteht für alle Akteure die strategische Notwendigkeit, ihre Handlungsspielräume zu überprüfen, um sich strukturell und prozessual fortzuentwickeln.

Mit seinen Beratungsleistungen unterstützt Rödl & Partner Ministerien, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sowie Verkehrsverbünde. Die Vielfalt der Anforderungen spiegelt sich in unserem interdisziplinären Beratungsansatz für den Verkehrssektor. Im Kompetenz-Center Verkehr haben wir unsere betriebswirtschaftliche, juristische, steuerberatende und wirtschaftsprüfende Expertise für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr gebündelt.

### Unsere Leistungen zur Früherkennung:

- > Beihilfekonforme Finanzierung sicherstellen
- > Gestaltung und Begleitung vergaberechtlicher Prozesse
- > Nationales Genehmigungsrecht und die Novellierung
- > Verbundorganisationen vor neuen Aufgaben
- > Infrastrukturfinanzierung und Nutzung als Herausforderung der Zukunft
- > Finanzierung in legislativer Verantwortung
- > Betriebswirtschaftliche Organisationsberatung als stetiger Prozess
- > Steuer- und Wirtschaftsprüfende Leistungen im Verkehrssektor

### Rödl & Partner GbR

Äußere Sulzbacher Straße 100  
90491 Nürnberg

### Ihr Ansprechpartner: Jörg Niemann

Leiter Kompetenz Center Verkehr

Tel.: +49 (40) 22 92 97-733

E-Mail: joerg.niemann@roedl.com

## Förderung

### > Aktuelles aus den Fördertöpfen

Von Maria Ueltzen

Als Beilage der aktuellen Ausgabe des „Fokus Public Sector“ finden Sie die neue Broschüre zum Thema „Fördermittel und Finanzierung“ von Rödl & Partner. Die Broschüre beinhaltet eine Übersicht mit Darstellung aller notwendigen Schritte zur erfolgreichen Fördermittelakquise von der ersten Projektskizze bis hin zum Verwendungsnachweis. Aktuelle Informationen zum Thema Fördermittel gibt es nachfolgend aus den Bereichen:

- > Förderung von Batteriespeichersystemen
- > Förderprogramm Klimaschutz Plus in Baden-Württemberg
- > Fördermöglichkeiten von Biomasseheizwerken

#### Förderung von Batteriespeichern in Verbindung mit PV-Anlagen

Zum 01. Mai 2013 ist das neue Förderprogramm der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) zur Förderung von Batteriespeichern für Photovoltaikanlagen gestartet.

Die Förderung erfolgt über die KfW mittels zinsgünstiger Darlehen bis zu 100 Prozent der förderfähigen Nettoinvestitionskosten in Verbindung mit Tilgungszuschüssen in Höhe von 30 Prozent der förderfähigen Kosten. Batteriespeichersysteme können in Verbindung mit der Neuerrichtung einer PV-Anlage bzw. einer nach dem 31. Dezember 2012 in Betrieb genommenen Anlage gefördert werden. Die Anlagengröße ist für eine Förderung auf 30 kWp begrenzt. Größere Anlagen sind von einer Förderung ausgeschlossen.

Eine weitere Fördervoraussetzung ist die Beschränkung der Leistungsabgabe der PV-Anlage am Netzanschlusspunkt auf 60 Prozent der installierten Leistung.

Die Berechnung der förderfähigen Kosten orientiert sich an der installierten Leistung der Photovoltaikanlage und ist für Neuanlagen begrenzt auf 2.000 Euro je kWp sowie für Nachrüstungen auf 2.200 Euro je kWp. Die Investitionskosten für den Speicher werden im Falle von Neuanlagen auf Basis der Gesamtkosten abzgl. eines pauschalen Ansatzes von 1.600 Euro je kWp für die PV-Anlage berechnet. Daraus resultiert der Effekt, dass je geringer der kWp-Preis für die PV-Anlage ist, desto niedriger fällt auch die Förderung für den Batteriespeicher aus.

Nachfolgend finden Sie hierzu eine Beispielrechnung zur Ermittlung der Förderhöhe für eine 10 kWp-Neuanlage. Die Berechnung erfolgte für die beiden Szenarien eines kWp-Preises für die Module von 1.600 Euro bzw. von 1.400 Euro. Die angesetzten 20.000 Euro für das Speichersystem stellen lediglich den Förderhöchstbetrag für das Szenario eines kWp-Preises von 1.600 Euro dar und spiegeln nicht die aktuell schwer vergleichbaren Marktpreise wider.

	Szenario 1	Szenario 2
Investition PV-Anlage	16.000 Euro	14.000 Euro
Investition Speicher	+ 20.000 Euro	+ 20.000 Euro
Investition gesamt	= 36.000 Euro	= 34.000 Euro
Abzgl. 1.600 Euro/kWp	- 16.000 Euro	- 16.000 Euro
Kosten des Speichers (gemäß KfW-Berechnung)	= 20.000 Euro / 10 kWp	= 18.000 Euro / 10 kWp
Förderfähige Kosten je kWp	= 2.000 Euro * 30 Prozent	= 1.800 Euro * 30 Prozent
<b>Tilgungszuschuss in Höhe von 30 Prozent</b>	<b>= 600 Euro / kWp</b>	<b>= 540 Euro / kWp</b>

Im Falle einer Nachrüstung von PV-Anlagen sind die tatsächlichen Investitionskosten des Speichers dividiert durch die installierte Leistung der PV-Anlagen Basis für die Berechnung des Tilgungszuschusses.

Für das Jahr 2013 stehen insgesamt Mittel in Höhe von 25 Millionen Euro zur Verfügung. Anträge können ausschließlich über Kreditinstitute vor Vorhabenbeginn gestellt werden.

#### Programm Klimaschutz Plus Baden-Württemberg

Seit dem 11. April 2013 ist eine Antragstellung wieder in allen Teilen des Förderprogramms KLIMASCHUTZ PLUS des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg möglich. Das Programm ist nach wie vor unterteilt in einen allgemeinen und einen kommunalen Programmteil sowie ein

Programm für Vereine. Anträge können in den Bereichen CO<sub>2</sub>-Minderung (Antragsfrist 31. Juni 2013), Beratung (Antragsfrist 30. November 2013) sowie für Modellprojekte ausschließlich bei der L-Bank gestellt werden. Eine Förderung erfolgt mittels direkter Zuschüsse.

Im Bereich CO<sub>2</sub>-Minderung werden Maßnahmen hinsichtlich

- > energetischer Sanierung (Erneuerung von Heizungsanlagen, Verbesserung baulicher Wärmeschutz, Sanierung von Beleuchtungs- und Lüftungsanlagen)
- > Einsatz regenerativer Energien (Holzpellettheizungen, Elektro-Wärmepumpen, Solarwärme-Anlagen)
- > rationeller Energieanwendung (Errichtung von Blockheizkraftwerken sofern nicht vergütungsfähig nach EEG)
- > Sanierung der Straßenbeleuchtung

gefördert. Der Fördergegenstand im Bereich Beratungsleistungen variiert je nach Antragsteller und beinhaltet u.a. Energieberatung, Gründung von Energieagenturen und Bilanzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen. Weiterhin gefördert werden im Bereich „Modellprojekte“ Vorhaben unter Einsatz innovativer Techniken hinsichtlich Energieeinsparung, rationeller Energienutzung und Nutzung erneuerbarer Energien.

## Förderung von Biomasseheizwerken

Fördermöglichkeiten für Biomasseheizwerke bestehen auf Landes- und Bundesebene und sind unter anderem abhängig von der Anlagengröße.

Jahres-Energiebedarf	X	Emissionsfaktor	X	7 Jahre	X	20 Euro	=	Förderbetrag
Jahres-Energiebedarf	X	Emissionsfaktor	X	7 Jahre	X	2 Euro	=	Effizienzbonus
Jahres-Energiebedarf	X	Emissionsfaktor	X	7 Jahre	X	3 Euro	=	Emissionsbonus

Somit erhöht sich die maximale Förderung auf 27 Euro pro Jahrestonne kalkulatorisch eingespartem CO<sub>2</sub>. Die Förderobergrenze je Projekt beträgt 200.000 Euro.

Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen sowie Personengesellschaften. Bewilligungsbehörde ist das Technologie- und Förderzentrum Straubing (TFZ).

Gerne unterstützen wir Sie bei der projektspezifischen Recherche nach aktuellen Fördermöglichkeiten, bei der Abstimmung mit den beteiligten Fachbehörden sowie der konkreten Antragstellung und Fördermittelabwicklung.

Im Marktanreizprogramm des Bundes wird bei der Förderung von Anlagen zur Verbrennung von fester Biomasse zur thermischen Nutzung zwischen Anlagen bis 100 kWth und Anlagen mit einer höheren Leistung unterschieden. Anlagen ≤ 100 kWth werden mittels Investitionszuschüssen über das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Bafa) gefördert. Die Höhe der Förderung ist abhängig vom eingesetzten Brennstoff (Pellets bzw. Holzhackschnitzel) und kann um eine Bonus- sowie eine Investitionsförderung ergänzt werden.

Große Biomasseanlagen (> 100 kWth) werden hingegen über das KfW-Programm Erneuerbare Energien Premium mittels zinsgünstiger Darlehen in Verbindung mit Tilgungszuschüssen gefördert. D.h. Voraussetzung für einen Zuschuss ist die Aufnahme eines Förderdarlehens. Ohne Darlehen kann auch kein Tilgungszuschuss gewährt werden. Die Grundförderung beträgt 20 Euro je kW installierter Nennwärmeleistung, maximal jedoch 50.000 Euro je Anlage. Sie kann ergänzt werden bei Einhaltung niedriger Staubemissionen (20 Euro/kW) sowie bei Errichtung eines Pufferspeichers (10 Euro/kW). Die kumulierte Maximalförderung ist gedeckelt auf 100.000 Euro.

Als Landesförderung soll beispielhaft das Programm Bioklima in Bayern genannt werden.

Eine Förderung von automatisch beschickten Biomasseheizanlagen erfolgt mittels direkter Zuschüsse, die Grundförderung beträgt 20 Euro pro Jahrestonne kalkulatorisch eingespartem CO<sub>2</sub>. Die Höhe der Zuschüsse wird für eine Laufzeit von sieben Jahren berechnet. Weiterhin besteht die Möglichkeit der Gewährung eines Effizienzbonus bei Einbau eines Economisers bzw. einer Abgaskondensation mit Nutzung der anfallenden Wärme sowie eines Emissionsbonus. Die Berechnung der Förderung folgt somit folgender Systematik:

## Kontakt für weitere Informationen:



**Maria Ueltzen**

Europäische Dipl.-Verwaltungsmanagerin (FH)

Tel.: +49 (9 11) 91 93-36 14

E-Mail: maria.uelzten@roedl.com

## Praxisbericht

### > Aufgabenkritik in Rottweil strategisch ausgerichtet: Verwaltung und Politik handeln gemeinsam

Von Christian Griesbach und Peter Lindt

Für das Projekt wurden mit dem Gemeinderat stadtstrategische Ziele entwickelt und priorisiert, die die Grundlage für die Ableitung von Handlungsoptionen für sämtliche im Haushalt beplanten Produkte bildeten. Diese Doppelseite möchte Sie in einem „mal etwas anderen“ Praxisbericht über das Projekt informieren. Die linke Seite zeigt dazu im Überblick den Projektablauf, die rechte Seite die Projektergebnisse.

Phase	Ziel	Aktivität	Handelnde	bis zum ...
Initialisierung	Projekterfolg absichern	Ablaufplan erstellen	Rödl & Partner	05.03.2012
	Akzeptanz herstellen	Beschäftigte informieren	Mitarbeiter	17.04.2012 03.05.2012
	Wissen vermitteln	Tagesschulung durchführen	Führungskräfte	03.05.2012
Ziele und Aufgabenkritik	Ziele entwickeln und priorisieren	Politikdialog durchführen	Gemeinderat	15./16.06.2012
	Handlungsoptionen erkennen	Produkte bewerten	Fachbereiche	10.10.2012
Maßnahmenentwicklung	Einsparungen realisieren	Produkte verändern	Fachbereiche	26.09.2012
	Fehlentwicklungen vermeiden	Auswirkungen überprüfen	Gemeinderat	19.10.2012
Umsetzung	Konsolidierungsprogramm erstellen	Maßnahmen beschreiben	Rödl & Partner	30.01.2013
	Haushaltsverbesserungen erreichen	Maßnahmen beschließen	Gemeinderat	24.04.2013



**Kontakt für weitere Informationen:**

**Christian Griesbach**

Dipl.-Volkswirt

Tel.: +49 (9 11) 91 93-36 05

E-Mail: christian.griesbach@roedl.com

## Strategische Ziele

Wir wollen Rottweil als Kulturstandort in allen seinen Facetten bekannter machen.

Die Stadt Rottweil erstellt ein zukunftsorientiertes Stadtentwicklungskonzept mit den Schwerpunkten Wohnen in der Innenstadt, Entwicklung für Handel & Gewerbe, Schaffung von Parkraum.

Die Stadt Rottweil ist eine soziale Stadt, die sich der gesellschaftlichen Probleme ihrer EinwohnerInnen annimmt, aktiv mit ihnen nach Lösungen sucht und jedem Mitbürger uneingeschränkte Teilhabe ermöglicht.

Wir wollen Rottweil als Stadtmarke etablieren und insb. als Wirtschafts- und Tourismusstandort erhalten und bedarfsorientiert weiterentwickeln.

Die Stadt Rottweil ist ein Bildungsstandort mit einem vielseitigen, qualifizierten Angebot an Schulen und Bildungseinrichtungen in den unterschiedlichsten Bereichen.

### Bürgeramt, Ordnungs- und Schulverwaltung

#### Standardanpassung:

- > Melderechtsangelegenheiten
- > Verkehrsregelung
- > Vergabe schulischer Einrichtungen an Dritte
- > Förderung von Trägern der Wohlfahrtspflege
- > ...

#### Erhalt:

- > Bereitstellung und Betrieb von Grundschulen
- > Förderung von Kindern in Gruppen von 0-3-Jährigen in Tageseinrichtungen
- > Schülerbeförderung
- > Bereitstellung/Betrieb von gedeckten Sportstätten
- > ...

Die strategischen Ziele wurden für die Haushaltskonsolidierung verwandt.

Dem Gemeinderat wurden 37 Maßnahmen mit einem jährlichen Haushaltsverbesserungsvolumen von 930.000 Euro vorgelegt.



**„Verwaltung muss sich immer wieder selbst in-frage stellen. Rödl & Partner hat uns wertvolle Hinweise für unseren Weg zu einer modernen und effizienten Verwaltung gegeben.“**

*Werner Guhl, Bürgermeister*

## Jugend und Familie

### > KiTa-Gebühren – zwischen kommunaler Familienpolitik und Haushaltskonsolidierung

Von Susanne Eymold

Die Bedeutung einer bedarfsgerechten Bereitstellung von Angeboten der Kindertagesbetreuung ist mittlerweile unumstritten. Die Frage der kommunalen Finanzierung allerdings bleibt dabei vor dem Hintergrund aktueller Konsolidierungszwänge weiter umstritten. Hierbei stellt sich die Frage, welcher Finanzierungsanteil durch die Erhebung von Elternbeiträgen geleistet werden kann und wie dies mit dem Credo einer familienfreundlichen Kommunalpolitik vereinbar ist. Dieser Artikel gibt einen Eindruck von der Thematik und den Handlungsansätzen. Der Wettbewerb um den wirtschaftlichen Leistungsträger ‚Familie‘ hat begonnen.

In Zeiten des demografischen Wandels hat für die Kommunen die Konkurrenz um wirtschaftliche Leistungsträger und Familien mit Kindern begonnen. Im Zuge dieses Standortwettbewerbes um ein attraktives und familienfreundliches Umfeld ist die Ausgestaltung der kommunalen Familienpolitik mehr und mehr zu einem wesentlichen Erfolgsfaktor geworden.

Die Vereinbarkeit der Aufgabenfelder Familie und Beruf hat sich dabei in den vergangenen Jahren als zentrales Ziel der Familienpolitik auf kommunaler Ebene herausgestellt. Wichtige Attraktivitätskriterien für Familien mit Kindern stellen hierbei die Verfügbarkeit sowie die Kosten für Kindertagesbetreuung dar.

#### Herausforderung Finanzierung

Seit dem 12. Inkrafttreten des Kinderförderungsgesetzes (KiföG) am 16. Dezember 2008 und dem damit verbundenen Ausbau eines qualitativ hochwertigen Betreuungsangebotes, stehen neben Bund und Ländern auch die Kommunen vor schwerwiegenden finanziellen Herausforderungen. Öffentliche und freie Träger können gem. § 90 Abs. 1 SGB VIII Kostenbeiträge (Beteiligung an den Betriebskosten in Form von Elternbeiträgen) für die Inanspruchnahme von Angeboten der Förderung von Kindern in Tageseinrichtungen und Kindertagespflege festsetzen.

Kostenbeiträge, die Eltern für die Inanspruchnahme von Tageseinrichtungen und Kindertagespflege zu entrichten haben, sind, soweit das Landesrecht nichts anderes bestimmt, gestaffelt aufzustellen. Als Kriterien für die Staffelung können das Einkommen, die Anzahl der kindergeldberechtigten Kinder in der Familie und die tägliche Betreuungszeit herangezogen werden. Durch die unterschiedliche Ausgestaltung des Landesrechts ergeben sich für die Beiträge zur Kindertagesbetreuung zunächst landesspezifische Unterschiede. Darüber hinaus ergeben sich kommunale Unterschiede. Diese resultieren aus einer

- > unterschiedlichen kommunalen Haushaltslage,
- > unterschiedlichen kommunalen Trägerlandschaft,

- > unterschiedlichen kommunalen strategischen Ausrichtung der Familienpolitik.

Die Höhe der Elternbeiträge wird also maßgeblich vom Zuschussanteil des jeweils zuständigen örtlichen Trägers der Jugendhilfe im Rahmen einer Gebührensatzung bestimmt. Je höher der kommunale Zuschuss, desto geringer die Elternbeiträge.

#### Die Festsetzung der Elternbeiträge ist meist aus der familienpolitischen Strategie abgeleitet

Die Erfahrung aus einer Vielzahl erfolgreicher Organisationsuntersuchungs- und Haushaltskonsolidierungsprojekten hat gezeigt, dass die Gebührenstruktur vor allem in kleineren Kommunen nur selten auf rein betriebswirtschaftliche Berechnungsverfahren zurückzuführen ist. Meist resultieren die Elternbeiträge aus vordefinierten familienpolitischen Strategien. Als zentrale Fragestellung kann hier die Höhe der Investitionen in Elementarbildung und damit die Positionierung gegenüber Familien verstanden werden. Diese reichen von „In unserem Landkreis ist Kindertagesbetreuung gebührenfrei“, über „Eltern tragen hier einen Anteil an den Betriebskosten von 30 Prozent“ bis hin zu „Gutverdiener mit einem Einkommen von über 80.000 EUR tragen zu drei Viertel die Kosten des Betreuungsplatzes“.

In Zeiten knapper Haushaltskassen und des Ausbaus des Betreuungsangebotes rückt der Zuschussbedarf zur Kindertagesbetreuung wieder in den Fokus von Konsolidierungsbemühungen. Gelangen kommunale Kita-Gebühren also auf den Prüfstand, waren in der Vergangenheit vor allem folgende Sachverhalte festzustellen:

- > Tatsächlich kann mit der vorgehaltenen Gebührenstruktur nicht der kalkulierte Elternbeitrag zu den Betriebskosten erreicht werden, und
- > heterogene Kostenstrukturen in den einzelnen Einrichtungen bilden sich nicht in den Beiträgen ab.

## Transparenz in den Beiträgen herstellen

Eine Überprüfung der Gebührenstruktur kann Licht in das Dunkel von Gebührensatzungen und komplizierten Berechnungsmethoden bringen. Folgende Punkte sind dabei zu analysieren:

- > Belegungsstruktur (Belegung der Betreuungsmodule),
- > Kostenstruktur (Kosten für Liegenschaften, Heizkosten),
- > Ertragsstruktur (Elternbeiträge, sonstige Zuschüsse etc.),
- > Gruppenformen (Anteil Integrationsplätze etc.).

Im Binnenvergleich der Einrichtungen können so Kostentransparenz und mögliche Optimierungsansätze hergestellt werden (z.B. bei Einrichtungen mit Halbtagsbetreuung Nutzung der Räumlichkeiten für weitere Angebote, wie etwa Betreuung in einer Tagesgruppe).

Gerade auch für Eltern ist eine transparente Darstellung der Beiträge von Bedeutung. Nur so werden regionale Unterschiede nachvollziehbar.

Schließlich kann die Überprüfung der Gebührenstruktur auch Hinweise darauf geben, ob die angestrebte strategische Ausrichtung der Familienpolitik noch den aktuellen kommunalen Rahmenbedingungen entspricht.

## Kontakt für weitere Informationen:



### Susanne Eymold

B.A. Wirtschaftswissenschaften

Tel.: +49 (9 11) 91 93-35 80

E-Mail: [susanne.eymold@roedl.com](mailto:susanne.eymold@roedl.com)

## Energiewirtschaft

### > Brennpunkt Fernwärme – Fernwärmeversorgung als Chance für Stadtwerke und Kommunen gleichermaßen

Von Benjamin Richter und Philip Cossmann

Der Auf- und Ausbau von Fernwärmenetzen stellt eine vielfach unterschätzte Alternative zur Sicherung und Weiterentwicklung des Geschäftsmodells von kommunalen Stadtwerken dar.

Durch den forcierten Wettbewerb in den Sparten Strom- und Gasvertrieb geht einer Vielzahl von Stadtwerken eine lieb gewonnene und auch gegenüber den kommunalen Gesellschaftern notwendige Einnahmequelle zusehends verloren. Damit nicht genug, belasten dieser Tage Verluste aus der konventionellen Erzeugung sowie die staatliche Regulierung im Bereich der Strom- und Gasnetze das Ergebnis. Für Stadtwerke und deren Gesellschafter stellt sich damit die drängende Frage, in welchem Segment künftig noch Geld verdient werden kann.

Die sich bietenden Alternativen sind vielfältig, erfordern aber in der Regel einen hohen administrativen Aufwand. Der Auf- und Ausbau von Fernwärmeversorgungskonzepten stellt in diesem Zusammenhang – wie es sich auch im Rahmen der für unsere Mandanten erarbeiteten strategischen Masterpläne immer wieder zeigt – eine vielversprechende, aber zugleich vielfach unterschätzte Alternative dar.

Stadtwerke mit existierenden Fernwärmeversorgungssparten möchten diese seit Jahrzehnten nicht missen. Gleichzeitig zei-

gen sich auch die Fernwärmekunden in aktuellen Untersuchungen überdurchschnittlich zufrieden, insbesondere in puncto Versorgungssicherheit und Preisstabilität. Auch die in der Fernwärme üblichen zehnjährigen Vertragslaufzeiten stoßen heute auf großes Verständnis. In einem sonst turbulenten Umfeld birgt der Bereich Fernwärme damit für Stadtwerke die Chance auf eine langfristige Kundenbindung und langfristig stabile Erlöse. Kommunale Anteilseigner können in der Folge gleich doppelt finanziell profitieren durch zusätzliche Beteiligungs- und Gewerbesteuererinnahmen auf der einen Seite und Entgelte aus Gestattungsverträgen auf der anderen Seite.

Der Auf- und Ausbau von Fernwärmeversorgungsgebieten ermöglicht Versorgern und Kommunen aber insbesondere auch eine Reihe von strategisch positiven Handlungsoptionen im Kontext der Energiewende. So kann bei der Wärmeherzeugung nicht nur die sehr effiziente Brennstoffnutzung mittels Kraft-Wärme-Kopplung Anwendung finden, sondern ebenso eine beliebig steuerbare und grundlastfähige erneuerbare Energie-

form in die Wärmeversorgungskonzepte integriert werden - wie zum Beispiel Biomethan, Biomasse oder Tiefengeothermie. Die Wärmeerzeugung in KWK-Prozessen oder unter dem Einsatz von Erneuerbaren Energien steigert dabei zugleich die Attraktivität der Fernwärme bei sonst sehr kritischen Kundengruppen und hilft Kommunen bei der Erreichung energie- und umweltpolitischer Zielsetzungen. Natürlich bietet weiterhin aber auch die Nutzung der Abwärme aus konventionellen Kraftwerken, Raffinerien, Industrie- und Reststoffverwertungsanlagen wichtige Wärmequellen.

Seit einiger Zeit befindet sich die Fernwärme jedoch auch im Fokus von Kartellämtern und Verbraucherschutzorganisationen. Die Kartellämter vermuten zu hohe Gewinne bei den Versorgungsunternehmen, die EU befürchtet, dass der Wettbewerb durch die Nichtausschreibung von Gestattungsverträgen eingeschränkt wird. Verbraucherschützer kritisieren zudem unangemessene Preisgleitklauseln, die dazu führen, dass die Gewinne der Versorger während der Vertragslaufzeit höher steigen, als dies nach den rechtlichen Rahmenbedingungen der Fall sein sollte. Der hohen Kundenbindung fügen die aktuellen Diskussionen derzeit keinen Schaden zu. Allerdings fühlen sich einige professionell vertretene Kundengruppen berufen, die sich ergebenden Kontroll- und Widerspruchsrechte zu nutzen.

Aus unserer Sicht kann ein Großteil der sich aktuell abzeichnenden Entwicklungen im Bereich der Regulierungsversuche des Fernwärmemarktes insbesondere durch eine rechtssichere Kalkulation von Fernwärmepreisen und Preisgleitformeln beantwortet werden. So sind die großen Bedenken hinsichtlich unangemessen hoher Preisanpassungen und damit einhergehen-

der überhöhter Gewinne, bei Anwendung einer sachgerechten Preiskalkulation auf Basis der tatsächlichen Produktionsfaktoren und der jeweils zugehörigen Gestehungskosten unbegründet. Auch Befürchtungen, dass Kommunen mittels inadäquater Gestattungsverträge die Preise treiben, erscheinen in der Praxis wenig realitätsnah und können durch entsprechend transparente Vergabeverfahren bereits ex ante entkräftet werden.

Rödl & Partner unterstützt die Wärmebranche im Bereich der rechtlichen und wirtschaftlichen Herausforderungen, die sich aus den regelmäßigen Änderungen der Rahmenbedingungen ergeben. Im Rahmen unserer nächsten Fernwärmeveranstaltungen in München (18. September 2013) und Köln (14. November 2013) berichten wir u.a. über die Auswirkungen der bevorstehenden Indize-Umbasierung des statistischen Bundesamtes, informieren über aktuelle Entwicklungen der kartell- und europarechtlichen Regulierung und geben wichtige Hinweise zur rechtskonformen und zeitgemäßen Preiskalkulation.

#### Kontakt für weitere Informationen:



**Philip Cossmann**

Dipl.-Wirtschaftsingenieur

Tel.: +49 (2 21) 94 99 09-221

E-Mail: philip.cossmann@roedl.com

## > Zukunftsfähige Breitbandstrategien

### Von Christoph Spier und Patrick Embacher

Derzeit werden immer mehr Kommunen mit der Frage konfrontiert, ob und in welcher Ausprägung der Aufbau und Betrieb von Breitbandnetzen vor Ort erfolgt. Dabei ist der Wunsch nach einer zukunftsfähigen Breitbandstruktur oftmals auch politisch motiviert. Inwiefern ein Engagement Sinn macht, hängt maßgeblich von den Gründen dafür ab.

Ein Breitbandnetz ist entsprechend der Breitbandstrategie der Bundesregierung als solches zu sehen, wenn das Kommunikationsnetz eine Internetversorgung von mindestens 1 MBit/s Downloadrate sicherstellen kann. Mittlerweile nutzen zwar mehr als 26 Millionen Haushalte (also mehr als zwei Drittel) Breitbandanschlüsse. In ländlichen Gebieten sind allerdings auch Versorgungssituationen vorhanden, die diese Internet-Geschwindigkeiten nicht oder nur temporär erreichen. Man spricht in diesem Zusammenhang von unterversorgten Gebieten.

Die Bundesregierung hat in ihrer Breitbandstrategie aus dem Jahr 2009 das Ziel formuliert, dass bis zum Jahr 2014 für 75

Prozent der Haushalte Internetanschlüsse mit Übertragungsraten von mindestens 50 Megabit pro Sekunde flächendeckend zur Verfügung stehen sollen. Dieses ambitionierte Ziel soll durch den Einsatz unterschiedlicher Technologien verwirklicht werden. Kupfer-Kabelnetze (TV-Kabel oder Telefon-DSL Technik), Glasfasernetze (z.B. FTTC oder FTTH) und Funktechnologien (z.B. WLL oder LTE) sollen die Basis für hochleistungsfähige Internetanschlüsse (ab 50MBit/s) bilden.

Zur Realisierung einer flächendeckenden Verfügbarkeit wird in den Regionen, in denen ein Betrieb von breitbandigen Netzen durch nicht gegebene Wirtschaftlichkeit nicht möglich ist, mit-

Hilfe von staatlichen Förderprogrammen in den Markt eingegriffen. Allen öffentlichen Förderprogrammen zur Verbesserung der Breitbandversorgung liegt dabei das Prinzip zugrunde, nur dort zu fördern, wo ausreichende Marktlösungen nicht zustande kommen. Dies ist nur dann der Fall, wenn für den jeweiligen Bedarf bei den gegebenen wirtschaftlichen, infrastrukturellen und topografischen Gegebenheiten auch unter Einbeziehung aller technologischen und wettbewerblichen Alternativen keine Lösung durch den Markt möglich ist.

Aktuell werden vor allem in ländlichen Bereichen bei Ausbauprojekten zur Verbesserung der Übertragungsraten neben dem Ausbau von Funktechnologien oftmals die Kommunikationskabel zwischen der Vermittlungsstelle der Telekom und den grauen Kästen am Straßenrand (Kabelverzweigern) auf Kupferbasis durch Glasfasernetze ersetzt (FTTC). In der FTTC-Architektur endet das Glasfaserkabel dann im Kabelverzweiger. Von diesem Anschlussverteiler aus werden die vorhandenen Kupferkabel bis zum Kunden (zur Telefondose in der Wohnung) weiter verwendet. Der Endkunde kann so Übertragungsraten von 50 MBit/s mit seinem DSL-Anschluss erreichen.

Eine wirtschaftliche Betätigung auf dem Geschäftsfeld Breitbandnetz ist in unterschiedlichen Ausprägungen möglich und verändert je nach Betriebsvariante das wirtschaftliche Ergebnis. Folgende Wertschöpfungsstufen und Kernkompetenzen des Betreibers lassen sich unterscheiden:

- > Der Betreiber eines Leerrohr- und unbeleuchteten Glasfasersystems zielt auf Transportnetzbetreiber, Netzbetreiber und Kabelnetzbetreiber ab, die eine unbeleuchtete Faser „anmieten“.
- > Der Betreiber eines Transportnetzes (beleuchtetes Glasfasersystem) stellt Übertragungswege bereit und betreibt diese. Seine Zielgruppe sind Netzbetreiber und Dienstleister, die einen Bitstream Access auf Ebene 2 „anmieten“.
- > Der Betreiber von Diensten, Internet, Sprache, Daten und TV hat neben den Netzbetreibern Endkunden und Wiederverkäufer als Zielgruppe.
- > Möglich sind auch der Betrieb und die Bereitstellung von Applikationen, die für alle Zielgruppen interessant sein kann.

## Investitionen in Breitbandnetze müssen langfristig betrachtet werden

Zur Abschätzung der zu erwartenden Renditen empfiehlt sich die Analyse der favorisierten Betriebsvarianten mithilfe einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung/Businessplanung. Dabei werden in einem ersten Schritt die aktuelle Versorgungssituation mit breitbandigem Internet, potenzielle Kunden sowie, die sich

ergebenden Kundenbedarfe im Versorgungsgebiet analysiert und die zu erwartenden Umsätze prognostiziert. Über eine Grobnetzplanung werden die zu erwartenden Investitions- und Reinvestitionskosten für die passive und aktive Technik ermittelt. Je nach Betriebsvariante werden Kosten für den Netzbetrieb (Personal-, Materialkosten etc.) oder für die Bereitstellung von Diensten prognostiziert und in einer Erfolgsplanung mit Planbilanz über die ersten 25 Betriebsjahre dargestellt. Dabei werden individuelle Gegebenheiten zur Minimierung der Kosten (z.B. vorhandene Leerrohrnetze, nutzbare Räumlichkeiten für notwendige Technik, etc.) berücksichtigt. Weiterhin werden Synergien mit der vorhandenen Infrastruktur und insbesondere dem Aufbau intelligenter Netze sowie dem Einsatz von Smart Metern überprüft. Zudem muss die Möglichkeit der Inanspruchnahme von Förderprogrammen neben einer gesellschaftsrechtlichen und steuerlichen Optimierung des Vorhabens geprüft werden.

Als derzeit größtes Investitionsrisiko ist das geplante Vectoring der Deutschen Telekom zu sehen. Durch diese Maßnahme wird das Übersprechen zwischen VDSL-Verbindungen minimiert und die durchschnittliche Leistung kann somit verdoppelt werden. Dies beeinflusst selbstverständlich die Breitbandausbaustrategie der Versorger.

## Breitband steigert die Attraktivität der Standorte

Investitionen in Breitbandnetze sind langfristige Investitionen, die in den ersten Jahren keine positiven Erträge erwarten lassen, sondern deren Rentabilität über einen langfristigen Zeitraum betrachtet werden muss. Neben dem wirtschaftlichen Vorteil dieser Unternehmung sprechen für kommunal geprägte Energieversorger weitere Punkte für den Aufbau eines Breitbandnetzes. So zählt die Bereitstellung von Informations- und Kommunikationstechnologienetzen heute schon fast zur Daseinsvorsorge und trägt wesentlich zur Attraktivität der Standorte bei. Ein weiteres Argument ist das immer stärkere Zusammenwachsen der Energiewirtschaft und der Telekommunikation. Gerade in Zeiten der Energiewende und der politisch gewünschten Zunahme der dezentralen Energieversorgung ist ein ausgebautes Datennetz unerlässlich.

In Zahlen bedeutet dies Folgendes: Bis zum Jahr 2030 sollen laut einer Studie des Verbandes kommunaler Unternehmen (VKU) sieben Milliarden Euro in den Aufbau intelligenter Netze investiert werden. Eine flächendeckende Breitbandversorgung auf dem relevanten Gebiet ist unerlässlich für den Aufbau intelligenter Netze, da nur so die erforderliche Geschwindigkeit bei der Übertragung von Daten sichergestellt werden kann.

Derzeit zeichnet sich ein Trend ab, der weg von der vollständig integrierten Wertschöpfungskette geht. Nach Erfahrungen von Rödl & Partner stellt sich für viele Marktteilnehmer eine Kooperation mit anderen Unternehmen entlang den einzelnen Wertschöpfungsstufen als vorteilhaft dar. Gerade die auf diesem Geschäftsfeld zumeist unerfahrenen Kommunen und

kommunalen Unternehmen können von einer Kooperation mit einem privaten Dritten meist profitieren, da dieser die Risiken des neuen Geschäftsfeldes reduzieren kann. Auf diese Weise vermeiden die Neulinge auf diesem Geschäftsfeld die unmittelbare Durchführung von Telekommunikationsdiensten mit eigenem Personal. Inwiefern sich Kommunen, die bislang nicht über eigene Stadtwerke verfügen, auf dem Geschäftsfeld Breitband engagieren sollten, hängt stark von deren Motivation ab. Die kurzfristige Rentabilität des Projektes sollte nicht erwartet werden. Vielmehr dürfte es den Kommunen ohnehin zumeist um eine möglichst bürgerfreundliche, flächendeckende Versorgung mit Breitband gehen.

Existiert auf dem relevanten Gebiet bereits ein Unternehmen, das die flächendeckende Versorgung mit Glasfaser umsetzen möchte, kann der Fokus der Kommunen auch auf einem unmittelbaren Zugriffsrecht auf einzelne Fasern liegen, um in ihrer Funktion als Strom- und Gasnetzbetreiber die Umrüstung auf ein intelligentes Netz gewährleisten zu können. Auch hier kann die juristische Ausgestaltung variieren. Die Kommunen sollten jedenfalls darauf achten, dass ihnen bzw. dem kommunalen

Unternehmen möglichst eine exklusive Nutzung zugestanden wird. Diese kann in einer dinglichen Rechtsposition (z.B. (Bruchteils-)Eigentum an dem Glasfasernetz oder einzelnen Fasern) wie auch einer rein schuldrechtlichen Rechtsposition bestehen. Bei der Eingehung derartiger Kooperationsvereinbarungen ist stets das mögliche Insolvenzrisiko des Kooperationspartners zu beachten. Hier sind juristische Vorkehrungen zu treffen, um die Verantwortlichkeiten klar zu verteilen und etwaige Risiken des Wegfalls des Nutzungsrechtes möglichst zu reduzieren.

#### Kontakt für weitere Informationen:



**Patrick Embacher**

Rechtsanwalt

Tel.: +49 (2 21) 94 99 09-219

E-Mail: [patrick.embacher@roedl.com](mailto:patrick.embacher@roedl.com)

## Informationsmanagement

### > Berechtigungsanalyse der IT-Rechte in Verwaltungs- und Geschäftsanwendungen

Von Hannes Hahn

Richtlinien, Geschäftsanweisungen, Geschäftsverteilungspläne und Arbeitsplatzbeschreibungen regeln, was eine Mitarbeiterin bzw. ein Mitarbeiter in einer Verwaltung oder in einem kommunalen Unternehmen darf und was nicht. Ob dies jedoch in den Verwaltungs- und Geschäftsprozessen zugrundeliegenden IT auch so umgesetzt ist, ist eine ganz andere Frage. Eine Berechtigungsanalyse auf IT-Ebene klärt, welchen Zugriff die Mitarbeiter in digitaler Hinsicht haben. Der Artikel zeigt, wie man vorgehen kann.

Das jeweilige Berechtigungssystem in Fach-, eGovernment- und doppelten Finanzmanagement- bzw. kaufmännischen ERP-Anwendungen hat die Aufgabe, die fachlichen Rechte auf technischer Ebene so einzuräumen, dass die Anwender ihrer täglichen Aufgaben ohne Hürden nachkommen können. Das Berechtigungssystem stellt aber auch sicher, dass die Anwender gemäß den Verwaltungs- und Unternehmensvorgaben nur auf die für sie relevanten Daten und Funktionen Zugriff haben.

Das Berechtigungssystem ist jedoch oftmals historisch gewachsen bzw. unterliegt laufend Veränderungen. Zudem lauert bei Einführung von neuen Anwendungen die Gefahr, dass man zugunsten von Lauffähigkeit und geringer Supportlast die Rechte zu weit vergibt, um Fehler und Prozessstillstand zu vermeiden.

Viele Anwender dürfen am Anfang sehr viel, jedoch werden die Rechte im weiteren Verlauf nicht wieder genommen. Ergebnisse unserer IT-Prüfungen zeigen, dass viele Anwender mit sogenannten Admin-Rechten ihrer täglichen Arbeit nachgehen. Diese Konflikte gehören regelmäßig überprüft und beseitigt.

Aber auch bei Wachstum oder Veränderungen in der Verwaltungs- und Unternehmensstruktur ist es sinnvoll, ein besonderes Augenmerk auf die Deckungsgleichheit von Rechten der Mitarbeiter/-innen in den Verwaltungs- und Geschäftsprozessen und den Rechten als Anwender im System zu legen.

Dazu empfiehlt sich eine regelmäßige Überprüfung des Berechtigungssystems auf IT-technischer Ebene!

## Gesetzliche Grundlage

Für Kommunen und Unternehmen gilt nicht nur das Eigeninteresse, sich einen Überblick über das bestehende Berechtigungssystem zu verschaffen. Hierzu bestehen auch gesetzliche Pflichten. Das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) schreibt für Unternehmen eine Stärkung des internen Kontrollsystems (IKS) vor. Neben einem ordnungsgemäßen IKS gehört die Überwachung der vergebenen Berechtigungen sowie die Erfüllung der Anforderungen der Grundsätze ordnungsmäßiger DV-gestützter Buchführungssysteme (GoB) dazu. Auch bei Kommunen gilt die Erfüllung der Anforderungen an die GoB. So verweisen regelmäßig die landesspezifischen Gemeindeordnungen oder Haushaltskassenverordnungen auf die Einhaltung der GoB (z.B. § 95 Abs. 1 Satz 2 GO NRW) und die Prüfungspflichten bei Einsatz von IT (z.B. § 103 Abs. 1 Satz 6 GO NRW).

## Rechteexport

Je nach zu prüfendem System müssen die Rechte zunächst ausgelesen werden. Dies ist in Abhängigkeit des Systems manchmal einfach und manchmal ist es komplex. So werden z.B. die Rechte in Microsoft Dynamics AX erst zu Laufzeit über den Kernel des Systems aufgebaut und dem Anwender wird der Zugriff erlaubt oder verwehrt. Man findet in AX keine Tabelle, die die Rechtevergabe abschließend vorhält und welche man „nur“ auslesen muss, um sie prüfen zu können. Dagegen sind die Rechte in Microsoft Navision (die Basis der Anwendungen von Infoma und MPS) in einzelnen Tabellen abgelegt, die relativ aufwandsarm extrahiert werden können.

Rödl & Partner hat als Microsoft-Partner eine Routine entwickelt, diese Rechte z.B. aus AX auszulesen. Ähnliche Routinen liegen auch für andere Systeme wie Microsoft Navision, SAP oder dem Microsoft Active-Directory vor.

## Auflösung von Berechtigungsgruppen

In der Regel werden in den IT-Systemen Rechte nicht direkt an einzelne Anwender vergeben, sondern über Berechtigungsgruppen organisiert. In diesen Berechtigungsgruppen werden die einzelnen Rechte verankert (z.B. in einem ERP-System die Leserecht für Sachkonten, Schreibrechte für Rechnungen, etc.) und den einzelnen Anwendern über Mitgliedschaft zugewiesen.

Durch diesen Sachverhalt können im Verlauf der Zeit eine Vielzahl von Berechtigungsgruppen unterschiedlichsten Zuschnitts entstehen. Manche Gruppen werden ordnungsgemäß funktional entwickelt. Manche Gruppen werden der Einfachheit halber anwenderspezifisch eingerichtet. Dies kann zu einem sehr unsystematischen Verbund verschiedener Berechtigungsgruppen und zu einem Chaos auf Anwenderebene führen.

Die Gefahr besteht, dass der Überblick über die Rechte in den Gruppen verloren geht. Dies führt zu nicht gewollten Rechte-

Kombinationen bei den Anwendern, wenn diese Mitglied in mehreren Gruppen sind. Daher ist es notwendig, dass die Rechte aus den Gruppen pro Anwender verschnitten und analysiert werden.

Die anwenderbezogene Analyse dieser Rechtevergabe ist oftmals im System sehr umständlich und wird daher nur selten bis gar nicht gemacht. Durch die von uns entwickelte Routine ist diese Analyse aufwandsärmer umzusetzen.

## Analysemethode

Nachdem die Rechte ausgelesen wurden, werden verschiedene Analysen vorgenommen. Wir unterscheiden in Mengenanalysen und Konfliktanalysen. Die Mengenanalyse zeigt auf, wer als Anwender in bestimmten Bereichen Rechte hat. Oftmals ist die Vergabe solcher Rechte richtig und notwendig. Es gilt nur zu fragen, ob die Rechtevergabe mit der Rolle des Anwenders in der Verwaltung bzw. im Unternehmen in Einklang steht. Nicht selten haben Anwender den Aufgabenbereich gewechselt, aber die Rechte behalten. Zu den Mengenanalysen gehören z. B.:

- > Wer hat systemnahe Berechtigungen?
- > Wer hat Customizing-Rechte?
- > Wer hat Berechtigungen rund um das Jobsystem/Hintergrundverarbeitung?
- > Wer hat Berechtigungen rund um das Schnittstellensystem?
- > Wer hat Berechtigungen rund um die Berechtigungsgruppenverwaltung und die Pflege der Anwender?
- > Wer hat Berechtigungen von besonderem Umfang (wie bei Key-Usern üblich)?

Diese Mengenanalyse dient als Basis für einen Abgleich mit der in der Verwaltung bzw. im Unternehmen definierten Funktionstrennung. Das Ergebnis der Analyse wird mit dem Organigramm bzw. den Organisationsrichtlinien verglichen.

Danach werden Konflikte innerhalb der Rechtevergabe analysiert. Bei der Konfliktanalyse wird davon ausgegangen, dass bestimmte Rechte mit anderen Rechten im System nicht vereinbar sind. Um eine wirksame Trennung von Funktionen (Vier-Augen-Prinzip) in der Verwaltung bzw. im Unternehmen umsetzen zu können, muss diese auch innerhalb des Berechtigungssystems der Anwendungen umgesetzt sein.

Unsere Analysemethode innerhalb der entwickelten Routine kennt einen „Basisumfang“ an zu analysierenden Konflikten. Zu diesen gehört z.B. in Finanzmanagementverfahren der Kommunen oder ERP-Systemen bei kommunalen Unternehmen:

- > Pflege der Kreditorenbankdaten getrennt von der Kreditorenstammpflege und Erfassung/Bearbeitung der Eingangsrechnungen
- > Erfassung/Bearbeitung von Bestellungen (Einkauf) getrennt von der Erfassung/Bearbeitung der Eingangsrechnungen
- > Pflege der Sachkontenbuchungen getrennt von der Buchungserfassung im Hauptbuch, etc.

Dieser Basisumfang kann und sollte um für die Kommunen oder die Unternehmen spezifische interne Kontrollen und Funktionstrennungen angereichert werden. Diese Methode der Konfliktanalyse setzt eine genaue Kenntnis des Rechtssystems voraus, um die gewünschte Funktionstrennung im System analysieren zu können. Über die regelmäßige IT-Prüfung bei unseren Mandanten hat Rödl & Partner viele Anwendungssysteme analysiert und diese der Routinenentwicklung zugeführt.

### Handlungsbedarf

Das Analyseergebnis dient als Ausgangsgrundlage für die Ableitung des Handlungsbedarfs. Wir kennen drei Stufen: In einer ersten Stufe müssen den Anwendern kurzfristig die Rechte entzogen werden, die definitiv nicht zum Modell einer ordnungsgemäßen Funktionstrennung passen. Dazu zählen z.B.

Entwicklerrechte für die Geschäftsleitung oder Admin-Rechte auf Sachbearbeitungsebene.

In einer weiteren Stufe muss geklärt werden, wie mit Rechtskonflikten umzugehen ist. Dabei kann eine Lösung sein, dass idealerweise der Rechtskonflikt durch Rechteentzug gelöst wird. Es kann aber auch sein, dass die Anwenderrechte so belassen werden und der Konflikt durch eine organisatorische Kontrolle kompensiert wird.

In jedem Falle ist in einer dritten Stufe ein Berechtigungskonzept aufzubauen bzw. ein bestehendes anzupassen. Dieses Berechtigungskonzept ist im Idealfall regelmäßig (jährlich) über die obige Analyse zu verifizieren.

### Kontakt für weitere Informationen:



**Hannes Hahn**

Certified Information System Auditor – CISA

Tel.: +49 (2 21) 94 99 09-200

E-Mail: hannes.hahn@roedl.com

## > Sparkassen, Geldtransporte und die Überwachungspflichten des Verwaltungsrates der Sparkasse als Aufsichtsgremium

### Von Teresa Mertenskötter

Die Branche der Wertdienstleister bietet zwischenzeitlich ein differenziertes Leistungsportfolio an, das sich in der Regel nahtlos in die Geschäftsprozesse der Sparkassen einfügt. In sämtlichen Aufgabengebieten bewegen sich die Wertdienstleister in sensiblen und imagebeeinflussenden Abläufen. Der Artikel erklärt, warum das die Gewährsträger nicht unberührt lassen sollte.

In der Regel bedienen sich die Sparkassen innerhalb ihrer Bargeldlogistik Dritter (sogenannte Wertdienstleister).

So werden die Sparkassen-Filialen und die Geldautomaten mit Bargeld versorgt. Umgekehrt werden Gelder zur Zentralbank transportiert und die Verbuchung sowie der ordnungsgemäße Nachweis sichergestellt. In vielen Fällen erfolgt die Geldbearbeitung und Aufbereitung für die Ver- und Entsorgung in den Produktionsstätten (sogenannte Cash-Center) der Wertdienstleister. Diese Leistungen sind für das Funktionieren einer Sparkasse wesentlich. Sie helfen Kosten zu sparen. Sie entlasten das eigene Personal. Sie prägen aber auch das Image zum Kunden und innerhalb der Branche. Und sie machen abhängig, denn die Bargeldversorgung ist und bleibt ein wesentlicher Bestandteil des Sparkassen-Geschäftsmodells.

### Ausgangssituation

Der Teil- oder Komplettausfall eines Wertdienstleisters durch Insolvenz oder andere Ursachen, der Vorfall einer dolosen Handlung oder schlichtweg die ggf. fehlende Sicherheit und gebotene Organisation des Wertdienstleisters bringt die Sparkasse im Ernstfall unter Handlungsdruck und in Erklärungsnot. Handlungsdruck, weil im schlimmsten Falle kurzfristig Ersatz organisiert werden muss. Erklärungsnot, weil im Schadensfall die Frage nach der Aufsichtspflicht gestellt wird und beantwortet werden muss. Und die Wahrscheinlichkeit und Auswirkung steigt mit der Größe der Sparkasse und der Größe des Wertdienstleisters.

Ferner droht ein Imageschaden, sollte die Bargeldversorgung der Kunden zeitweise nicht sichergestellt werden können. Die-

ser kann aufgrund des hohen Anteils der Sparkassen am Versorgungsvolumen signifikant sein. Die Sparkasse dürfte es schwer haben, sich zu exkulpieren und auf die outgesourcte Dienstleistung zu verweisen.

Um diese Abhängigkeit beherrschbar zu machen, hat der Gesetzgeber im Kreditwesengesetz in § 25a „Besondere Sorgfaltspflichten von Instituten“ festgelegt, dass Sparkassen ausgelagerte Prozesse so steuern müssen, als wären sie noch Bestandteil des eigenen Unternehmens. Eine Verlagerung der Verantwortung auf einen Wertdienstleister ist nach § 25a KWG nicht möglich. Darüber hinaus sind die Normen der MaRisk (Mindestanforderungen an das Risikomanagement) in ihrer strikten Auslegung zu beachten.

Eine Sparkasse muss abhängig von Art, Umfang, Komplexität und Risikogehalt der Auslagerung von Logistikleistungen auf einen Wertdienstleister angemessene Vorkehrungen treffen, um übermäßige zusätzliche Risiken zu vermeiden. Eine Auslagerung darf weder die Ordnungsmäßigkeit dieser Geschäfte und Dienstleistungen noch die Geschäftsorganisation beeinträchtigen.

Insbesondere muss ein angemessenes und wirksames Risikomanagement durch die Sparkasse gewährleistet sein, das die ausgelagerten Aktivitäten und Prozesse einbezieht. Die Sparkasse bleibt bei einer Auslagerung für die Einhaltung der von ihr zu beachtenden gesetzlichen Bestimmungen vollumfänglich verantwortlich.

## Worin besteht die Verbindung zu Ihnen als Kommune?

Das Sparkassengesetz regelt (z. B. in § 15 SpkG NRW), dass der Verwaltungsrat die Richtlinien zur Geschäftspolitik bestimmt und die Geschäftsführung überwacht. Weiterhin bildet der Verwaltungsrat einen Risikoausschuss und erlässt hierzu die Grundsätze zur Risikopolitik und zur Risikosteuerung. Da der Verwaltungsrat in der Regel durch die Trägerkommunen (Rat, Politik, Verwaltung) besetzt wird, zählt diese Überwachungs- und Steuerungspflicht in den Pflichtenkanon der Vertreter der Trägerkommunen.

## Wie kann Rödl & Partner helfen?

Aus unserer Erfahrung heraus fehlen regelmäßig die für diese Aufgabe relevanten Informationen über den jeweiligen Wertdienstleister, um den gesetzlichen Anforderungen überhaupt gerecht zu werden. Aus diesem Grund haben wir mit unserem Partner PROSERVICE Dienstleistungsgesellschaft mbH (ein Unternehmen der Sparkassen-Finanzgruppe für die Themenfelder Einkauf, Finanz- und Rechnungswesen und Logistik, [www.proservice.de](http://www.proservice.de)) eine Analyse entwickelt, die die Verwaltungsratsmitglieder bzw. die (Risiko-)Vorstände der Sparkassen befähigt, den jeweiligen Wertdienstleister in Abhängigkeit der spezifischen Logistikleistungen beurteilen zu können.

Der sogenannte PROCheck beinhaltet eine ausführliche Finanzanalyse, eine Geld- und Werttransport-Versicherungsvertragsanalyse (GWT-Versicherung) sowie eine organisatorische und technischen Analyse. Er schließt mit einem Analysebericht, der der Sparkasse zur Verfügung gestellt wird. Auf Basis dieses Berichts kann die Sparkasse spezifische Handlungsmaßnahmen entwickeln.

## Was genau ist der PROCheck?

Das primäre Ziel von PROCheck ist es, den Verantwortlichen der Sparkasse die notwendigen Informationen an die Hand zu geben, die sie in die Lage versetzen, diese individuelle Beurteilung auf Basis ihrer eigenen, vertraglichen Beziehungen mit dem Wertdienstleister vornehmen zu können.

In der Regel liegen eine Vielzahl von Prüfungsergebnissen aus verschiedensten Prüfungshandlungen (z. B. die Prüfsäulen 1 und 2 des Bundesverbandes Deutscher Geld- und Wertdienste e. V., Revisionen, Prüfungen durch Sachverständige der Geld- und Werttransport-Versicherung) vor. Diese Ergebnisse werden im Rahmen der Analyse sinnvoll aufbereitet und zielgerichtet genutzt. Zusätzlich werden der Versicherungsvertrag (mit -bestätigung) sowie die aktuell vorliegende Notfallplanung des Wertdienstleisters bewertet. Darüber hinaus sind Kassenbestandsaufnahmen in den jeweils zuständigen Cash-Centern Bestandteil der Analyse. Im Rahmen des PROChecks werden vor allem risikoreiche Prozessabläufe im Cash-Center überprüft und plausibilisiert. Im kaufmännischen Bereich des Checks zielen die Analysehandlungen und das Going-Concern-Prinzip in erster Linie auf die Feststellung einer ausreichenden Finanzkraft des Wertdienstleisters ab.

Diese Informationen dienen dazu, dass die Sparkassen den gesetzlichen Anforderungen des § 25a KWG sowie den MaRisk gerecht werden können.

Für die Vertreter der Kommune im Verwaltungsrat gilt, die Nutzung dieser Informationen bzw. dieses Instrumentes einzufordern bzw. zumindest anzuregen.

## Kontakt für weitere Informationen:



### Teresa Mertenskötter

Certified Software Tester, Certified Project Manager

Tel.: +49 (2 21) 94 99 09-416

E-Mail: [teresa.mertenskoetter@roedl.com](mailto:teresa.mertenskoetter@roedl.com)

## Rödl & Partner Intern

### > Veranstaltungshinweise

<b>Thema</b>	<b>Aktuelle Herausforderungen und Chancen im Energievertrieb</b>
<b>Termin/Ort</b>	16. Juli 2013/Köln 23. Juli 2013/Nürnberg
<b>Referenten</b>	Heike Viole, Kai Imolauer, Christian Boderke

<b>Thema</b>	<b>Fernwärmepreissysteme auf dem Prüfstand</b>
<b>Termin/Ort</b>	17. September 2013/München
<b>Referenten</b>	Benjamin Richter, Joachim Held, u.a.

<b>Thema</b>	<b>3. Branchentreffen Erneuerbare Energien</b>
<b>Termin/Ort</b>	20. November 2013/Nürnberg
<b>Referenten</b>	national und international

Alle Informationen zu unseren Seminaren finden Sie direkt im Internet unter: [www.roedl.de/seminare](http://www.roedl.de/seminare).

#### Kontakt für weitere Informationen:



#### Peggy Kretschmer

B.Sc. Wirtschaftswissenschaften

Tel.: +49 (9 11) 91 93-35 02

E-Mail: [peggy.kretschmer@roedl.com](mailto:peggy.kretschmer@roedl.com)

#### Wege aufzeigen

*„Wenn man Bahnbrechendes erschaffen will, muss man sich von Gewohntem lösen und immer wieder neue Wege gehen.“*

*Rödl & Partner*

*„Jeder Schritt will wohlüberlegt sein, wenn ein Castell entsteht. Nur so schaffen wir es bis an die Spitze. Eine Position einzunehmen, sich voll darauf zu konzentrieren: Das muss einfach gegeben sein – anders funktionieren unsere Menschentürme nicht.“*

*Castellers de Barcelona*



„Jeder Einzelne zählt“ – bei den Castellern und bei uns.

Menschentürme symbolisieren in einzigartiger Weise die Unternehmenskultur von Rödl & Partner. Sie verkörpern unsere Philosophie von Zusammenhalt, Gleichgewicht, Mut und Mannschaftsgeist. Sie veranschaulichen das Wachstum aus eigener Kraft, das Rödl & Partner zu dem gemacht hat, was es heute ist.

„Força, Equilibri, Valor i Seny“ (Kraft, Balance, Mut und Verstand) ist der katalanische Wahlspruch aller Castellern und beschreibt deren Grundwerte sehr pointiert. Das gefällt uns und entspricht unserer Mentalität. Deshalb ist Rödl & Partner eine Kooperation mit Repräsentanten dieser langen Tradition der Menschentürme, den Castellern de Barcelona, im Mai 2011 eingegangen. Der Verein aus Barcelona verkörpert neben vielen anderen dieses immaterielle Kulturerbe.

#### Impressum Fokus Public Sector

**Herausgeber:** Rödl & Partner GbR

Äußere Sulzbacher Str. 100 | 90491 Nürnberg

Tel.: +49 (9 11) 91 93-35 03 | [pmc@roedl.com](mailto:pmc@roedl.com)

Verantwortlich für den Inhalt:

**Martin Wambach** – [martin.wambach@roedl.com](mailto:martin.wambach@roedl.com)

Kranhaus 1, Im Zollhafen 18 | 50678 Köln

**Heiko Pech** – [heiko.pech@roedl.com](mailto:heiko.pech@roedl.com)

Äußere Sulzbacher Str. 100 | 90491 Nürnberg

Layout/Satz:

**Stefanie Fugmann** – [stefanie.fugmann@roedl.com](mailto:stefanie.fugmann@roedl.com)

Äußere Sulzbacher Str. 100 | 90491 Nürnberg

Dieser Newsletter ist ein unverbindliches Informationsangebot und dient allgemeinen Informationszwecken. Es handelt sich dabei weder um eine rechtliche, steuerrechtliche oder betriebswirtschaftliche Beratung, noch kann es eine individuelle Beratung ersetzen. Bei der Erstellung des Newsletters und der darin enthaltenen Informationen ist Rödl & Partner stets um größtmögliche Sorgfalt bemüht, jedoch haftet Rödl & Partner nicht für die Richtigkeit, Aktualität und Vollständigkeit der Informationen. Die enthaltenen Informationen sind nicht auf einen speziellen Sachverhalt einer Einzelperson oder einer juristischen Person bezogen, daher sollte im konkreten Einzelfall stets fachlicher Rat eingeholt werden. Rödl & Partner übernimmt keine Verantwortung für Entscheidungen, die der Leser aufgrund dieses Newsletters trifft. Unsere Ansprechpartner stehen gerne für Sie zur Verfügung.

Der gesamte Inhalt der Newsletter und der fachlichen Informationen im Internet ist geistiges Eigentum von Rödl & Partner und steht unter Urheberrechtsschutz. Nutzer dürfen den Inhalt der Newsletter und der fachlichen Informationen im Internet nur für den eigenen Bedarf laden, ausdrucken oder kopieren. Jegliche Veränderungen, Vervielfältigung, Verbreitung oder öffentliche Wiedergabe des Inhalts oder von Teilen hiervon, egal ob on- oder offline, bedürfen der vorherigen schriftlichen Genehmigung von Rödl & Partner.