



# Wege aufzeigen

## FOKUS PUBLIC SECTOR

Informationen für Entscheider in Verwaltung, Unternehmen und Politik

Ausgabe: Januar 2017 – [www.roedl.de](http://www.roedl.de)

### > Inhalt

**Glosse mit Fußnoten –  
oder Bayern wird immer normaler** 2

#### Steuern

> § 2b UStG – BMF-Schreiben vom  
16. Dezember 2016 4

#### Straßeninfrastruktur

> Wiederkehrende Straßenausbaubeiträge –  
ein Weg zur bürgergerechten  
Infrastrukturfinanzierung? 6

#### E-Mobilität

> Die Mobilität der Zukunft ist vernetzt,  
multimodal und elektrisch 8

> Tragfähige Geschäftsmodelle müssen  
heute konzipiert werden 9

> Öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektro-  
fahrzeuge erfolgreich ausschreiben 10

#### Rödl & Partner intern

> Messen E-world energy & water und  
INservFM 14

> Veranstaltungshinweise 15

### Liebe Leserin, lieber Leser,

wir wünschen Ihnen ein gesundes und glückliches neues Jahr und für die anstehenden Aufgaben viel Erfolg. Auch in diesem Jahr möchten wir Sie wieder bei aktuellen Themen aus Verwaltung, Unternehmen und Politik begleiten.

In der vergangenen Ausgabe berichteten wir bereits über den Entwurf des lange angekündigten BMF-Schreibens zum Paragraph 2b UStG. Nun ist das finale Schreiben am 16. Dezember 2016 erschienen. Welche Formulierungen nun präziser und welche Beispiele erweitert wurden, erfahren Sie in dieser Ausgabe.

Der KfW-Kommunalpanel 2016 hat für den Bereich der Straßen- und Verkehrsinfrastruktur einen Investitionsrückstand in Höhe von 35 Milliarden Euro identifiziert. Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage vieler Kommunen kommt Straßenausbaubeiträgen eine wesentliche Bedeutung zu. Lesen Sie in unserem Beitrag wie sich die rechtliche Situation darstellt und welche Umsetzungsmöglichkeiten bestehen.

Das Thema E-Mobilität ist derzeit in aller Munde. Kommunen und Stadtwerke müssen sich den Herausforderungen des Fortschritts stellen, gleichzeitig eröffnet es vielfältige Chancen. Erfahren Sie anhand unseres Schwerpunktthemas, wie die Zukunft der Mobilitätsbranche aussieht, welche Geschäftsmodelle sich daraus ergeben und wie Sie ganz konkret Ausschreibungen für öffentliche Ladeinfrastruktur erfolgreich durchführen.

Abschließend möchten wir Sie herzlich einladen mit uns in Kontakt zu treten und uns im Rahmen unserer Messeauftritte und Veranstaltungen kennen zu lernen.

Viel Freude beim Lesen wünschen Ihnen

Martin Wambach  
Geschäftsführender Partner

Heiko Pech  
Partner



Beziehen Sie  
den Newsletter  
per E-Mail !



## Glosse mit Fußnoten – oder Bayern wird immer normaler

### BGH V ZR 266/14, BAG 2 AZB 26/16 und ihre Bedeutung für Bürgermeister und Gemeinden

Von Peter Lindt

*Bayerns bemerkenswerte Besonderheiten füllten Bibliotheken – einst jedenfalls. Doch nach dem Untergang mehrerer Ausnahmeerscheinungen im 20. ebenso wie im noch jungen 21. Jahrhundert – Reservatrechte Heer, Post, Eisenbahn († 1918), Königtum († 1918), Bayerische Pfalz (Annexion 1945), Bayerischer Senat († 1999), Bayerisches Oberstes Landesgericht († 2006) – wird nun mit den Entscheidungen der beiden Bundesgerichte eine weitere Besonderheit perdu sein. Doch diesmal trifft es nur eine exklusive Rechtsauslegung.*

#### Art. 38 Abs. 1 BayGO als Vertretungsrecht ohne Vertretungsmacht

Wie die Kommunalverfassungen anderer Flächenbundesländer<sup>1</sup> bestimmt auch die Bayerische Gemeindeordnung, wer die Kommune im Rechtsverkehr vertritt: „Der erste Bürgermeister vertritt die Gemeinde nach außen“, Art. 38 Abs. 1 BayGO. In den anderen Bundesländern werden die entsprechenden kommunalrechtlichen Bestimmungen in Literatur und Rechtsprechung seit jeher dahingehend ausgelegt, dass damit die Vertretungsmacht des Bürgermeisters im Außenverhältnis allumfassend und unbeschränkt ist. Damit wird in anderen Bundesländern die Kommune durch die Erklärungen des Bürgermeisters auch dann verpflichtet, wenn es an einem erforderlichen Beschluss des zuständigen Organs (Rat, Ausschuss) fehlt.<sup>2</sup> Nicht so in Bay-

ern. In Bayern verneinen die Gerichte vielmehr in ständiger Rechtsprechung eine unbeschränkte Vertretungsmacht des ersten Bürgermeisters.<sup>3</sup> Begründet wird diese Rechtsauffassung u.a. mit dem Normengeflecht, in das Art. 38 BayGO eingebunden ist, den Gesetzesmaterialien, dem Herkommen und gewohnheitsrechtlichen Ansätzen ob der Langjährigkeit der ständigen Rechtsprechung. Mit dieser abweichenden Rechtsauffassung wird die Gemeinde, so der erste Bürgermeister nicht in eigener Zuständigkeit handelt, nur verpflichtet, wenn auch der erforderliche Ermächtigungsbeschluss des zuständigen Organs vorliegt.

Wer nun den Dissens der Rechtsauffassungen für einen bloßen Luftzug im Elfenbeinturm hält, möge an die praktischen Auswirkungen denken: Hat der Bürgermeister ungeachtet des Fehlens eines kommunalrechtlich erforderlichen

Ermächtigungsbeschlusses Vertretungsmacht, ist ein von ihm getätigtes Geschäft stets wirksam. Die Kommune kann gegen den kompetenzwidrig handelnden Bürgermeister zwar beamtenrechtliche Sanktionen und/oder zivilrechtliche Schadensersatzforderungen geltend machen, ist aber an das Geschäft gebunden. Kommt dagegen dem Bürgermeister beim Fehlen eines kommunalrechtlich erforderlichen Ermächtigungsbeschlusses keine Vertretungsmacht zu, ist die Gemeinde nicht gebunden. Dem Vertragspartner bleibt dann nur, vom vertretungsmachtlosen Bürgermeister Schadensersatz zu fordern (§ 179 BGB). Vertragspartnern wird es jedoch stets genehmer sein, dass die (nicht insolvenzfähige) Kommune gebunden ist, als sich nur hilfsweise an einen Bürgermeister persönlich halten zu müssen, dem dann doch irgendwann die Mittel ausgehen.

#### Rechtsprechungsschwenk der Bundesgerichte für Bayern

Allerdings hätte sich die „bayerische“ Rechtsauffassung kaum so weit manifestieren können, wenn sich Bundesgerichte für Art. 38 Abs. 1 BayGO ebenso festgelegt hätten, wie für die entsprechenden kommunalrechtlichen Bestimmungen anderer Bundesländer. Doch für (vor?) Bayern zuckten auch Bundesgerichte. So entschied das Bundesarbeitsgericht 1959, aus Art. 38 Abs. 1 BayGO könne nicht geschlossen werden, dass dem ersten Bürgermeister unabhängig von seiner Zuständigkeit im internen Bereich eine die Gemeinde bindende Vertretungsmacht nach außen eingeräumt wird (BAG, U. v. 8. Dezember 1959, 3 AZR 348/56). Und der BGH hat, als er sich 1979 zum letzten Mal für Bayern mit der Frage zu befassen hatte, gekniffen: „Welcher Ansicht zu folgen ist, kann im Streitfall dahinstehen“ (BGH, U. v. 20. Februar 1979, VI ZR 256/77, Rz. 29).

Nun aber der Rechtsprechungsschwenk von BGH und BAG: Mit Beschluss vom 18. März 2016 erklärte der 2. Senat des BGHs, dass nach seiner Auffassung dem bayerischen ersten Bürgermeister durch Art. 38 Abs. 1 BayGO eine umfassende Vertretungsmacht im Außenverhältnis eingeräumt wird. Zugleich fragte er beim zuständigen 2. Senat des Bundesarbeitsgerichts an, ob dieser daran festhält, dass eine bayerische Gemeinde durch ihren ersten Bürgermeister nur dann wirksam vertreten wird, wenn die nach der gemeindeinternen Kompetenzverteilung für die notwendige Rechts-handlung erforderliche Beschlussfassung des Gemeinderats erfolgt ist (BGH V ZR 266/14). Das BAG verneinte, d.h. hält nicht an der Entscheidung von 1959 fest und schließt sich damit der Rechtsauffassung des BGH an (BAG, B. v. 22. August 2016, 2 AZB 26/16). Sollten bayerische Gerichte nun nicht von sich aus diesen Entscheidungen folgen, sondern an ihrer bisherigen ständigen Rechtsprechung festhalten, wird wohl spätestens der Instanzenzug zur Korrektur füh-

ren. BGH- wie BAG-Entscheidung sind damit im Interesse der Rechtssicherheit wie Rechtseinheit nur zu begrüßen. Denn dem Vertragspartner aufzubürden, er müsse prüfen, ob der Bürgermeister beim Abschluss eines Rechtsgeschäfts im Rahmen seiner originären Zuständigkeit handelte, oder, falls nicht, ein erforderlicher Beschluss des zuständigen Organs vorliegt, dieser dann auch formell ordnungsgemäß zustande gekommen ist, usw., belastet ihn mit Beschwerden, die sonst für den Vertragsschluss mit juristischen Personen zivilrechtlich nirgendwo gelten und ist damit unzumutbar. Zugleich sollte für die zivilrechtliche Wirksamkeit eines mit einer Kommune geschlossenen Rechtsgeschäfts egal sein, ob es in Ulm, Neu-Ulm oder sonst wo im Land geschlossen wurde.

#### Paradigmenwechsel für die bayerischen Gemeinden, nur graduelle Änderung für die Bürgermeister

Das Ergebnis stimmt also. An Bayern nagt gleichwohl die Frage, ob sich BGH und BAG die Entscheidungen auch „getraut“ hätten, wenn das „Bayerische Oberste“ 2006 nicht zu Grabe getragen worden wäre. Wie diese Frage auch beantwortet werden mag, für die bayerischen Gemeinden bedeuten die Entscheidungen einen Paradigmenwechsel; sie werden zivilrechtlich auch dann verpflichtet, wenn ein kommunalrechtlich erforderlicher Ermächtigungsbeschluss nicht vorliegt. Für die bayerischen Bürgermeister – Gleiches gilt natürlich für die Landräte – ist es hingegen nur eine graduelle Änderung: Handeln sie kompetenzwidrig, tragen sie das Risiko, von der Gemeinde in Regress genommen zu werden, statt – wie bisher – vom enttäuschten Vertragspartner. Möge die (Vertretungs-)Macht mit ihnen sein!

#### Kontakt für weitere Informationen:



Peter Lindt

Rechtsanwalt

Tel.: +49 (9 11) 91 93-35 52

E-Mail: peter.lindt@roedl.com



<sup>1</sup> Vgl. z.B. § 42 Abs. 1 S. 2 GemO BaWü, § 63 Abs. 1 GO NRW, § 47 Abs. 1 S. 1 GemO RP, § 31 Abs. 1 ThürKO.

<sup>2</sup> Z.B. für Baden-Württemberg: BGH U. v. 20. April 1966 (V ZR 50/65); für NRW: BGH U. v. 20. September 1984 (III ZR 47/83); für Rheinland-Pfalz: BGH U. v. 16. November 1978; für das Saarland: BGH U. v. 06.03.1986 (VII ZR 235/94), u.v.m.

<sup>3</sup> BayObLGZ 1952, S. 271 ff.; BayVerfGH 25, S. 27, 43; BayVGH, BayVBl. 2012, 177; für die Zivilgerichtsbarkeit s. jüngst etwa OLG München, B. v. 28. Januar 2013 (34 Wx 390/12), für die Verwaltungsgerichtsbarkeit s. jüngst etwa BayVGH, B. v. 27. Mai 2014 (15 ZB 13.105)

## Steuern

### > § 2b UStG – BMF-Schreiben vom 16. Dezember 2016

Vorsteuerabzug wurde geregelt – Unsicherheiten bleiben jedoch vielfach bestehen

Von Maik Gohlke

Der erste Entwurf eines lang erwarteten BMF Schreibens zu § 2b UStG wurde am 28. September 2016 zugänglich. Das finale Schreiben ist nun am 16. Dezember 2016 erschienen. Im ersten Vergleich zum Entwurf wurden einzelne Formulierungen präzisiert und Beispiele erweitert. Ein wesentlicher Punkt – die Frage des Vorsteuerabzuges bzw. die Anwendung der Regelungen des § 15a UStG – wurde mit aufgenommen. Auch die Frage des rückwirkenden Widerrufs der Option ist nun einheitlich geregelt.

#### Begrifflichkeiten

Das BMF hat nach einem Entwurf nun mit Datum vom 16. Dezember 2016 das finale Schreiben zur Auslegung des § 2b UStG veröffentlicht. Viele Fragen bleiben weiterhin offen.

Im Vergleich zum Entwurf, in dem am Anfang die im § 2b UStG verwendeten Rechtsbegriffe erläutert wurden, sind nur wenige Änderungen enthalten. Als juristische Personen des öffentlichen Rechts wurden nunmehr explizit auch die staatlichen Hochschulen und Universitätskliniken in der Rechtsform von Anstalten des öffentlichen Rechts mit aufgenommen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts („jPdöR“) sind grundsätzlich nach deutschem Recht zu beurteilen. § 2b UStG soll aber auch auf ausländische jPdöR Anwendung finden, sodass auch diese in den Anwendungsbereich des § 2b UStG fallen können. Dies ist insbesondere interessant für übergreifende Kooperationen von Universitäten und anderen international verflochtenen Behörden.

Zu begrüßen ist, dass nach dem Wortlaut eindeutig auch öffentlich-rechtliche Verträge unter den Begriff der öffentlich-rechtlichen Gewalt fallen sollen. Als Indiz für das Vorliegen eines öffentlich-rechtlichen Vertrages spricht lt. BMF die Eröffnung des Verwaltungsweges. Insofern ist hierdurch ein Prüfungs- und Argumentationspunkt aufgenommen und genannt worden. Auch Staatskirchenvertrag und Konkordat untereinander sowie Rundfunkstaatsverträge sind explizit mit aufgenommen worden.

#### Wettbewerbsverzerrungen

Bei der Frage der Wettbewerbsverzerrungen nimmt sich das BMF der jüngsten Rechtsprechung des BFH (Urteil vom 16. Februar 2016 mit Bezug zum Urteil des EuGH vom 16. September 2008) ausdrücklich an. Maßgeblich ist zwar der potenzielle Wettbewerb, bloße Behauptungen und realitätsfremde Möglichkeiten sind jedoch nicht ausreichend, um Wettbewerbsverzerrungen zu begründen.

Bei Unterschreiten der Grenze von 17.500 Euro wird nach § 2b Abs. 2 Nr. 1 UStG unwiderlegbar unterstellt, dass keine größeren Wettbewerbsverzerrungen vorliegen. Für die Prüfung der

Grenze der Umsatzerlöse sind gleichartige Tätigkeiten zusammenzufassen. Bei der Beurteilung, ob gleichartige Leistungen im Sinne dieser Grenze bestehen, kommt es auf die Sicht des Durchschnittsverbrauchers an. An dieser Stelle wird das BMF-Schreiben in Bezug auf öffentlich-rechtliche Parkplatzüberlassungen konkret. Die Stellplatzüberlassung auf einem Parkplatz ist nicht mit der Überlassung von unselbständigen Parkbuchten zu vergleichen. Diese dienen der Ordnung des ruhenden Verkehrs und sind deshalb – auch aus Sicht eines Durchschnittsverbrauchers – nicht als gleichartig anzusehen. Das BMF geht anhand des konkreten Beispiels offensichtlich davon aus, dass hierin weiterhin eine Tätigkeit außerhalb größerer Wettbewerbsverzerrungen erbracht wird.

Sofern Leistungen per se (ohne Optionsmöglichkeit) steuerbefreit sind, sollen Wettbewerbsverzerrungen nicht vorliegen (§ 2b Abs. 2 Nr. 2 UStG). Wettbewerbsverzerrungen können aber auch eintreten, wenn steuerfreie Umsätze erbracht werden, die den Vorsteuerabzug ermöglichen (bspw. steuerfreie Umsätze nach § 4 Nr. 1-7 UStG). An anderer Stelle weist das BMF bereits darauf hin, dass Wettbewerbsverzerrungen sowohl zulasten privater Wirtschaftsteilnehmer als auch zulasten der jPdöR selbst bestehen können. Auch jPdöR können sich daher auf durch eine Nichtbesteuerung – besser wohl Nichtunternehmereigenschaft – ergebende größere Wettbewerbsnachteile zu ihren eigenen Lasten gegenüber privaten Unternehmern berufen (vgl. BMF vom 16. Dezember 2016 Tz. 30). § 2b UStG regelt die Frage der Unternehmereigenschaft, nicht die Frage der Besteuerung bzw. Nichtbesteuerung.

Leistungen, die eine jPdöR mangels einer entgegenstehenden gesetzlichen Regelung auf dem freien Markt beziehen kann und darf (z.B. Gehaltsabrechnungen u.a.), werden nicht von § 2b Abs. 3 Nr. 1 UStG erfasst. U.E. können sie aber bei entsprechender Gestaltung im Rahmen eines Paketes unter § 2b Abs. 3 Nr. 2 UStG fallen. Dies wird nun auch durch das BMF indirekt bestätigt. Als Beispiel führt das BMF die Erbringung von Aufgaben der Bezüge- und Entgeltfestsetzung „in Gänze“ durch eine Versorgungskasse für eine Gemeinde auf. Die Übernahme dieser Aufgaben als Ganzes dient dem Erhalt der öffentlichen

Infrastruktur und der Wahrnehmung einer allen Beteiligten obliegenden öffentlichen Aufgabe.

Positiv ist weiterhin, dass § 2b Abs. 3 Nr. 2 b) UStG auch die Förderung, den Ausbau und die Errichtung der Infrastruktur mit aufnimmt und auch die materielle bzw. technische und digitale Infrastruktur benennt. Bedauerlich ist aber, dass das BMF nicht konkret wird in Bezug auf die Frage der Behandlung der Datenverarbeitungsdienstleister in Form von Zweckverbänden oder Anstalten des öffentlichen Rechts. Eine explizite Benennung würde wohl gegen das Urteil des BFH vom 11. Oktober 2011 sprechen, in dem Leistungen der Datenverarbeitungszweckverbände als wettbewerbsrelevant gesehen wurden. Aufgegriffen bzw. beibehalten wurde aber die auch evidente Frage der Bauhöfe. Hier wird deutlich, dass nur die echte Zusammenarbeit geschützt sein soll. Entscheidend ist die Übernahme von Aufgaben „in Gänze“ und damit die Frage des Paketes.

#### Option und Widerruf

Eine abgegebene Optionserklärung zur weiteren Anwendung des § 2 Abs. 3 UStG idF vom 31. Dezember 2015 kann nur mit Wirkung vom Beginn eines auf die Abgabe der Optionserklärung folgenden Kalenderjahres an widerrufen werden. Auch ein rückwirkender Widerruf zum Beginn eines auf 2016 folgenden Kalenderjahres ist grundsätzlich möglich. Dies soll allerdings nur für solche Veranlagungszeiträume gelten, deren Steuerfestsetzung nach den Vorschriften der Abgabenordnung noch änderbar ist, d.h. für die noch keine materielle Bestandskraft eingetreten ist. Umsatzsteueranmeldungen und -erklärungen stehen per Gesetz unter dem Vorbehalt der Nachprüfung, sodass dann grds. ein rückwirkender Widerruf möglich ist. Von daher hat die jPdöR die Möglichkeit einer gezielten Gestaltung und der Wahl eines optimalen Zeitpunktes zur Umstellung auf das neue Recht. Dies umso mehr, als dass mit dem BMF-Schreiben vom 16. Dezember 2016 auch die Fragen des Vorsteuerabzuges geregelt scheinen. Hier ist das BMF mit Beispielen konkret geworden, die insofern eine Beurteilung, Gestaltung und Entscheidung ermöglichen.

#### Vorsteuerabzug und Vorsteuerberichtigung

Bezieht eine jPdöR im Optionszeitraum Leistungen, ist für den Vorsteuerabzug danach zu differenzieren, ob die erstmalige Verwendung noch im Optionszeitraum erfolgt. Erfolgt die erstmalige Verwendung der Leistung während des Optionszeitraums nichtunternehmerisch und wird sie bei einer zur erstmaligen Verwendung unveränderten Nutzung nach dessen Ablauf unternehmerisch verwendet, ist ein Vorsteuerabzug im Zeitpunkt des Leistungsbezuges ausgeschlossen. Jedoch ist der Vorsteuerabzug aus dieser Leistung unter den weiteren Voraussetzungen des § 15a UStG einer späteren Berichtigung zugänglich.

Erfolgt die erstmalige Verwendung der während des Optionszeitraums bezogenen Leistung nach Ablauf des Optionszeit-

raums unternehmerisch, ist ein Vorsteuerabzug im Zeitpunkt des Leistungsbezuges unter Berücksichtigung der beabsichtigten Verwendung und unter den weiteren Voraussetzungen des § 15 UStG zulässig. Diese Grundsätze gelten für Leistungsbezüge vor dem 1. Januar 2017 entsprechend. Erfolgte also die erstmalige Verwendung einer solchen Leistung bereits vor dem 1. Januar 2017, kommt auch bei diesen Leistungen unter den obigen Bedingungen und den weiteren Voraussetzungen des § 15a UStG eine spätere Vorsteuerberichtigung in Betracht.

#### Fazit

Nach dem Entwurf wurden zumindest die wesentlichen Fragen des Vorsteuerabzuges und der Vorsteuerberichtigung aufgenommen. Gleichwohl besteht weiterhin in vielen Fragen der Beurteilung der Leistungsbeziehung eine nicht unerhebliche Unsicherheit. Rechtssicherheit wird daher meist nur durch (verbindliche) Abstimmung mit der Finanzverwaltung erreicht werden können. Verbindliche Auskünfte werden aber nur für noch nicht verwirklichte Sachverhalte erteilt. Von daher ist auch weiter offen, wie die Finanzverwaltung das BMF-Schreiben in der täglichen Praxis interpretieren und anwenden wird.

Besonders spannend in diesem Kontext ist, dass der EuGH mit Urteil vom 12. Mai 2016 (C-520/14) entschieden hat, dass es auch auf die Höhe der Entgelte und eine wirtschaftliche Tätigkeit ankommt: Bei einer Asymmetrie zwischen Einnahmen und Aufwendungen kann es sein, dass keine wirtschaftliche Tätigkeit im Sinne des Unionsrechtes vorliegt. Dies würde eine Unternehmereigenschaft und damit die Prüfung des § 2b UStG aber auch den Vorsteuerabzug ausschließen.

#### Kontakt für weitere Informationen:



Maik Gohlke

Steuerberater

Tel.: +49 (2 21) 94 99 09-450

E-Mail: maik.gohlke@roedl.com



Gerhard Richter

Wirtschaftsprüfer, Steuerberater

Tel.: +49 (2 21) 94 99 09 - 209

E-Mail: gerhard.richter@roedl.com



Mehr zu diesem Thema finden Sie unter  
[www.roedl.de/wen-wir-beraten/oeffentlicher-sektor/strasseninfrastruktur/](http://www.roedl.de/wen-wir-beraten/oeffentlicher-sektor/strasseninfrastruktur/)

## Straßeninfrastruktur

### > Wiederkehrende Straßenausbaubeiträge – ein Weg zur bürgergerechten Infrastrukturfinanzierung?

Von Alexander Faulhaber und Tim Silberberger

Die kommunale Straßeninfrastruktur ist die Lebensader einer jeden Stadt und Gemeinde. Umso stärker lassen die Ergebnisse des KfW-Kommunalpanels 2016 aufhorchen, das einen Investitionsrückstand in Höhe von 35 Milliarden Euro für den Bereich der Straßen- und Verkehrsinfrastruktur identifiziert.<sup>1</sup> Obwohl Straßenausbaubeiträge angesichts chronisch angespannter Kommunalhaushalte eine wesentliche Bedeutung für den Abbau des Investitionsstaus zukommt, tun sich viele Kommunen mit deren Erhebung schwer. Neben Befürchtungen hinsichtlich eines steigenden Verwaltungsaufwands steht dabei häufig die „politische Dimension“ der Einführung einer weiteren Abgabe im Wege. Zusätzlich zu den in den Gemeindeordnungen der Länder verankerten „Grundsätzen der Einnahmebeschaffung“ (z.B. Art 62 BayGO), die die außergewöhnliche Stellung von Beiträgen als besondere Entgelte zur Finanzierung kommunaler Aufgaben betonen, unterstreicht auch die Rechtsprechung immer wieder deren Bedeutung. Jüngstes Beispiel ist etwa ein Urteil aus Bayern, das besagt, dass „die Gemeinden [...] grundsätzlich zur Beitragserhebung verpflichtet [sind]“ (BayVGH, U.v. 9. November 2016 – 6 B 15.2732 – Rn. 34).

#### Wie stellt sich die rechtliche Situation bei Straßenausbaubeiträgen dar?

Als Straßenbaulastträger sind Städte und Gemeinden für den Bau und die Unterhaltung der kommunalen Straßeninfrastruktur zuständig. Hierfür stehen ihnen verschiedene Finanzierungsquellen zur Verfügung, zu denen im Fall von Verbesserungs- und Erneuerungsmaßnahmen auch Ausbaubeiträge zählen. So sehen die länderspezifischen Kommunalabgabengesetze (KAG) – mit Ausnahme von Baden-Württemberg, Berlin und Hamburg – die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen grundsätzlich vor, wobei zwischen sogenannten Kann-, Soll- und Muss-Regelungen zu unterscheiden ist.

Beitragsrechtliche Regelungen zu Straßenausbaubeiträgen (KAG)	
nicht vorgesehen	Baden-Württemberg, Berlin, Hamburg
Kann-Regelung	Niedersachsen, Rheinland-Pfalz*, Saarland*, Sachsen
Soll-Regelung	Bayern*, Brandenburg, Hessen*, Nordrhein-Westfalen, Thüringen*, Bremen
Muss-Regelung	Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt*, Schleswig-Holstein*
*Regelungen zu wiederkehrenden Straßenausbaubeiträgen	

Abbildung 1: Gegenüberstellung der Regelungen zur Beitragserhebung in den länderspezifischen KAG

Unabhängig vom Wortlaut der jeweiligen landesspezifischen KAG können die haushaltsrechtlichen Vorschriften der Gemeindeordnungen eine Pflicht zur Erhebung von Straßenausbaubei-

trägen bedingen. So ist ein Beitragsverzicht nach Auffassung des BayVGH – ungeachtet der beitragsrechtlichen Soll-Regelung – unzulässig, sofern sich Gemeinden in nicht unerheblichem Umfang über Steuern oder Kredite finanzieren (BayVGH, U.v. 9. November 2016 – 6 B 15.2732). Ähnlich urteilt auch die Verwaltungsgerichtsbarkeit in anderen Bundesländern, die ebenfalls auf die Haushalts- und Einnahmebeschaffungsgrundsätze abstellt (z.B. ThürOVG, U.v. 31. Mai 2005 – 4 KO 1499/04; HessVGH, U.v. 28. November 2013 – 8 A 617/12). Mit Ausnahme von Niedersachsen und dem Saarland, deren Gemeindeordnungen eine Erhebungspflicht für Straßenausbaubeiträge explizit ausschließen, ist somit – insbesondere bei defizitären Haushalten – vom Regelfall der Beitragserhebungspflicht auch im Bereich des Straßenausbaus auszugehen.

#### Welche Umsetzungsmöglichkeiten bestehen?

In sieben Bundesländern ist es den Kommunen freigestellt, anstelle von einmaligen auf wiederkehrende Straßenausbaubeiträge zurückzugreifen. Diese unterscheiden sich von einmaligen Beiträgen insbesondere dahingehend, dass ganze Straßensysteme zu Abrechnungsgebieten zusammengefasst werden.<sup>2</sup> Dadurch ist es möglich, die Größe der beitragspflichtigen Solidargemeinschaften zu erhöhen. Für den einzelnen Abgabepflichtigen bedeutet dies zwar eine häufigere Beitragserhebung, geht zugleich aber auch mit jeweils deutlich niedrigeren Beiträgen einher. Insofern verringern wiederkehrende Straßenausbaubeiträge die Gefahr hoher Einmalbelastungen, was die Vermittlung gegenüber den Bürgern deutlich erleichtern dürfte.

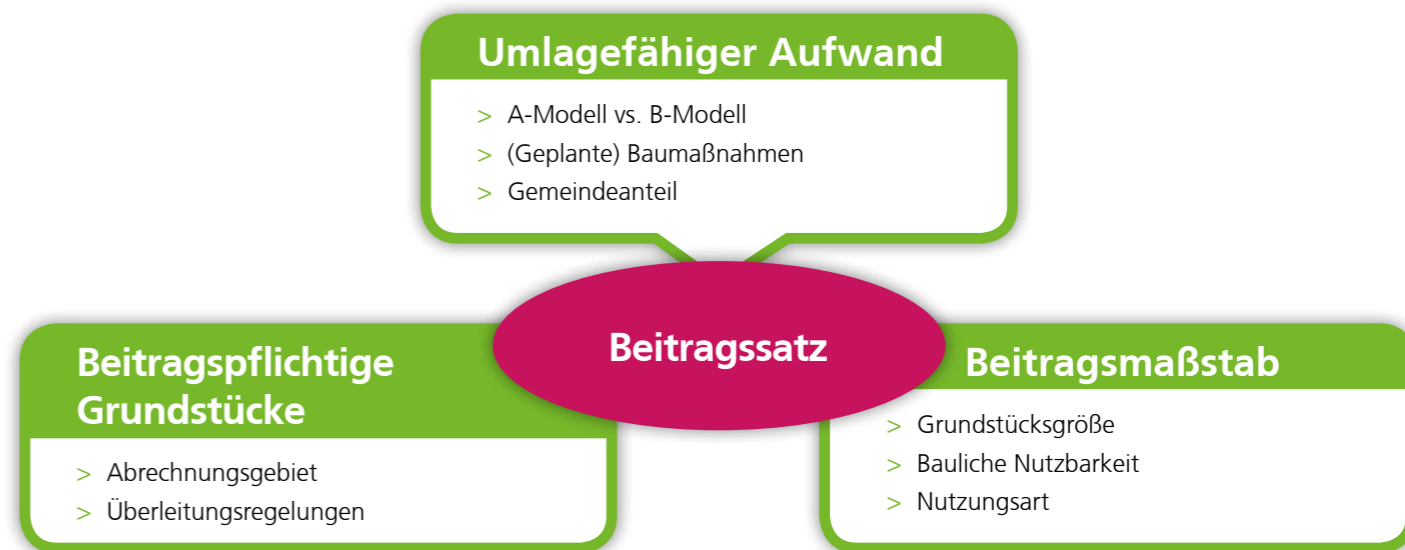
Für die Bestimmung des Beitragssatzes stehen bei wiederkehrenden Straßenausbaubeiträgen grundsätzlich zwei Modelle zur Auswahl. Während beim sogenannten A-Modell stets eine Spitzabrechnung der im Beitragsjahr entstandenen Aufwendungen erfolgt, können beim B-Modell die durchschnittlich zu erwartenden Investitionsaufwendungen der nächsten (bis zu) fünf Jahre angesetzt werden. Die Spitzabrechnung erfolgt schließlich erst am Ende des (bis zu) fünfjährigen Planungszeitraums. Zu den bereits genannten Vorteilen aufseiten der Abgabepflichtigen kommt insofern im Falle des B-Modells auch noch die Planungssicherheit für die Kommunen hinzu.

Unabhängig vom gewählten Modell ist der umlagefähige Aufwand zur abschließenden Ermittlung des Beitragssatzes anhand der Grundstücksgröße, dem Maß der baulichen Nutzbarkeit (Vollgeschosszahl) und der Nutzungsart (ggf. Artzuschlag) auf die Abgabepflichtigen zu verteilen. Grundstücke, die in der (jüngeren) Vergangenheit bereits durch Beiträge belastet wurden, bleiben dabei auf Grundlage – möglichst anwenderfreundlich und zugleich rechtssicher auszugestaltender – Überleitungsregelungen unberücksichtigt.

#### Fazit

Aktuell kommen viele Städte und Gemeinden ihrer Pflicht nach einer Erhebung von Straßenausbaubeiträgen nicht nach. Dem liegt häufig die zweifelhafte Annahme zugrunde, die Bürger dadurch zu schonen. Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage vieler Kommunen sowie dem daraus resultierenden Investitionsstau führt ein Beitragsverzicht häufig jedoch nur zu einer Problemverlagerung in die Zukunft. Um eine nachhaltige Infrastrukturfinanzierung sicherzustellen und die Gefahr kommunalaufsichtlicher Maßnahmen von vornherein auszuschließen, sollten betroffene Kommunen daher die bestehende Beitragspolitik hinterfragen und gegebenenfalls umstellen. Dabei kann die Erhebung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge den Weg zu einer bürgergerechten Infrastrukturfinanzierung ebnen, da diese eine Beitragsnivellierung für die Abgabepflichtigen mit einer erhöhten Planungssicherheit aufseiten der Kommunen vereint. Gerne greift Ihnen Rödl & Partner bei den hierzu erforderlich Schritten unter die Arme, berät Sie hinsichtlich diesbezüglicher Gestaltungsmöglichkeiten und unterstützt Sie bei der Ausarbeitung einer rechtssicheren Beitragssatzung.

Abbildung 2: Einflussfaktoren auf die Beitragssatzermittlung



#### Kontakt für weitere Informationen:



**Alexander Faulhaber**  
Diplom-Kaufmann  
Tel.: +49 (9 11) 91 93-35 07  
E-Mail: alexander.faulhaber@roedl.com



**Tim Silberberger**  
M.Sc. Betriebswirtschaft  
Tel.: +49 (2 21) 94 99 09-427  
E-Mail: tim.silberberger@roedl.com

<sup>1</sup> Es handelt sich um eine Hochrechnung für alle Kommunen in Deutschland mit mehr als 2000 Einwohnern. Vgl. KfW Bankengruppe: KfW-Kommunalpanel 2016, Frankfurt am Main, S. 1,15.

<sup>2</sup> Vgl. hierzu Artikel aus Fokus Public Sektor, Ausgabe Oktober 2014 „Straßenausbaubeiträge – „Neuer“ Weg zur Infrastrukturfinanzierung?“

## E-Mobilität

### > Die Mobilität der Zukunft ist vernetzt, multimodal und elektrisch

Von Jörg Niemann

Die zukünftige Entwicklung der Mobilitätsbranche wird von fünf Trends bestimmt: Vernetzung, autonomes Fahren, Sharing, E-Mobilität und Suburbanisierung. Jeder Trend für sich hat das Potenzial grundlegende Veränderungen in den tradierten Mobilitätsmustern auszulösen. Aus der Verknüpfung dieser Trends ergibt sich eine Verstärkung, die zu einer Mobilitätsrevolution, zumindest aber zu einer Mobilitätswende führen wird. Die E-Mobilität ist dabei ein Treiber. Die Befassung mit E-Mobilität durch Stadtwerke, Städte und Verkehrs- und Plattformunternehmen muss daher im Kontext der Gesamtentwicklung gesehen werden. Notwendig ist eine Gesamtstrategie. Diese muss alle Akteure mit einbeziehen. Das gelingt am besten über hybride Netzwerke, die sich bedarfsgerecht und flexibel entsprechend der konkreten Anforderungen vor Ort zusammenschließen. Pauschale Lösungen sind nicht zu erwarten. So bestehen beispielsweise große Unterschiede zwischen ländlichen und urbanen Räumen, die durch divergierende Anforderungen und folgerichtig auch durch unterschiedliche Umsetzungsstrategien gekennzeichnet sind.

Während im ländlichen Raum über vernetzte und autonome Systeme erstmals eine wirtschaftliche Lösung für die Anbindung der „letzten Meile“ möglich scheint, dominieren in urbanen Räumen die bessere Auslastung der verfügbaren knappen Infrastruktur durch Sharing-Angebote und die Vermeidung von Emissionen durch den Einsatz alternativer, elektrischer Antriebstechniken. Es verwundert insoweit nicht, wenn insbesondere die neuen Anbieter für Car- und Bike-Sharing auf E-Mobilität setzen, um ihre (eigentliche) Geschäftsidee positiv zu befördern. Der Trend der E-Mobilität ist daher ein Verstärker vernetzter und teilhabender Mobilität. Die planerischen, technischen, ökonomischen und rechtlichen Anforderungen sind dabei nicht zu unterschätzen. Einige Anbieter bieten hierzu umfassende Vorleistungen an, um ihre unternehmerischen Ziele und ganz nebenbei auch die Vision der Smart-Cities zu realisieren. Sehr häufig sind die Kommunen dabei in einer passiven, abwartenden Rolle. Der Aufbau eigenen Know-hows und von Kapazitäten erfolgt zeitlich versetzt. Wichtig wäre es jedoch, wenn die Kommune diesen Prozess im Sinne einer res publica steuert und die Stadtwerke zentrale Aufgaben besetzen. Andernfalls droht die Gefahr, dass die Kommunen die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes sowie die Gewinnung und Bereitstellung von Daten zugunsten einzelner kommerzieller Interessen aus dem Blick verlieren. Open Space und Open Data sind Grundvoraussetzungen für eine langfristige digitale Entwicklung. Aktuell gilt es zunächst, die Henne-Ei-Problematik von Ursache und Grund zu durchbrechen. Denn erst bei einer hinreichenden attraktiven und verkehrstechnisch günstig gelegenen Ladeinfrastruktur und einer entsprechenden Anzahl an verfügbaren freefloating Fahrzeugen können neue vernetzte Mobilitätsformen erfolgreich sein. Die Lösung liegt in einer richtigen Kausalkette der Aktionen mit entsprechender Zeitschiene. Die Renaissance der Städte ist daher auch kurz- und langfristig kein Selbstläufer. Erforderlich ist ein kooperatives Zusammenwirken aller Akteure. Die Kommunen sind aufgerufen, diesen Prozess aktiv zu gestalten und die sich abzeichnenden Chan-

cen zum Beispiel für den Städtebau, die Verkehrssteuerung und das Parkplatzmanagement zu nutzen. Dies gilt nicht nur für Großstädte sondern auch für mittlere und kleinere Städte. Insbesondere für solche Städte, die über eigene Stadtwerke und/oder eigene kommunale Verkehrsunternehmen verfügen, kann die Einführung von E-Mobilitätsangeboten die Attraktivität des Standortes deutlich erhöhen. Die dadurch zu erzielenden Effekte sind langfristig zu betrachten.

Für den Erfolg der Mobilitätswende sind der politische Wille und die Neugierde zur Veränderung ebenso wichtig wie die Skepsis sofort die perfekte, wirtschaftliche Lösung zu finden. So beträgt in Deutschland die Auslastung von E-Lade-Parkplätzen ca. 1 Prozent. In Skandinavien und Holland ist bereits ein Großteil der öffentlichen Parkplätze als Ladestationen ausgebaut und wird entsprechend genutzt. Diese Entwicklung wird auch Deutschland nehmen. Mögen die kurzfristigen Veränderungen möglicherweise überschätzt werden, so werden die langfristigen Vorteile mit Sicherheit deutlich unterschätzt.

#### Kontakt für weitere Informationen:



**Jörg Niemann**  
Dipl.-Jurist  
Tel.: +49 (40) 22 92 97-733  
E-Mail: joerg.niemann@roedl.com

## E-Mobilität

### > Tragfähige Geschäftsmodelle müssen heute konzipiert werden

Von Christian Marthol und Christian Riess

Die Bundesregierung hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, Leitmarkt der Elektromobilität zu werden. Hierfür sollen u. a. bis zum Jahr 2020 eine Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen rollen. Da die Umsetzung dieses Vorhabens jedoch nur sehr schleppend vorangeht und weit hinter den gesetzten Meilensteinen zurückbleibt, hat die Bundesregierung jüngst mehrere Förderprogramme für Elektrofahrzeuge, Ladesäulen und Elektromobilitätskonzepte beschlossen. Ein wesentliches Ziel dabei ist ein beschleunigter und flächendeckender Ausbau der Ladeinfrastruktur.

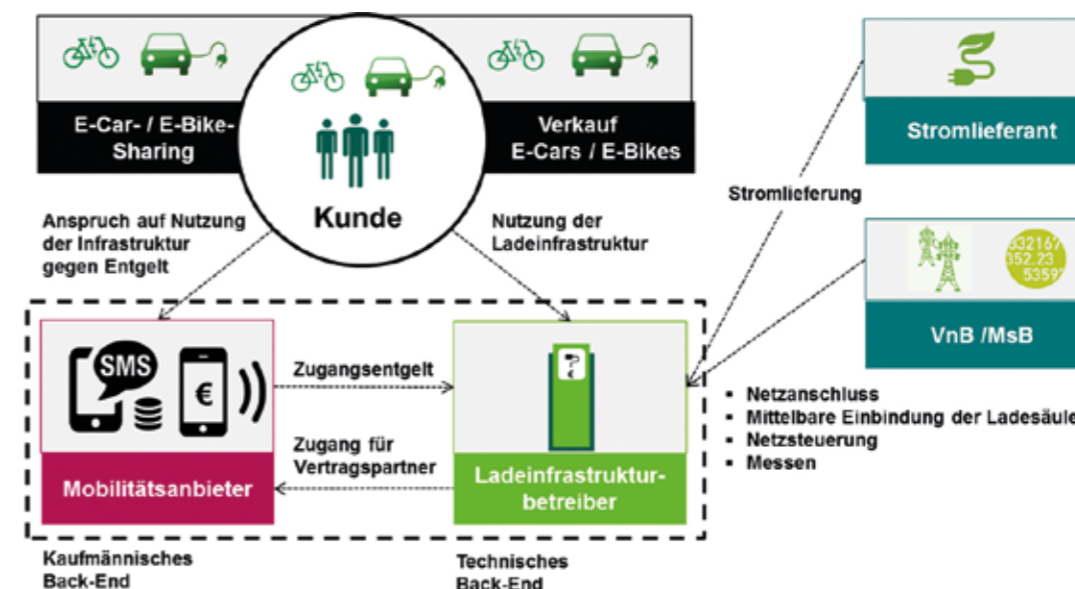
Dass sich Elektrofahrzeuge im Massenmarkt etablieren werden und somit eine Transformation der Mobilität stattfinden wird, ist nach Meinung von Experten unstrittig. Die Frage ist nur, wann sich dieser Wandel endgültig vollzieht.

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur wird zukünftig selbstverständlicher Teil eines integrierten Serviceangebots sein, in dem verschiedene elektromobile Verkehrsmittel in einem intermodalen Verkehrssystem intelligent miteinander vernetzt sind. Damit liegt für Kommunen in der Elektromobilität die große Chance, die Umwelt- und Verkehrssituation zu verbessern und die Umweltbelastungen trotz steigender Mobilitätsnachfrage zu senken. Kommunen, die bereits heute aktiv kommunale Elektromobilitätskonzepte planen, profitieren nicht nur von einem Imagegewinn, sondern steigern damit auch mittel- bis langfristig die Attraktivität ihres Wirtschaftsstandortes.

Viele Stadtwerke und kommunale Energieversorgungsunternehmen setzen sich aktuell daher ebenso intensiv mit dem Thema der Elektromobilität auseinander und zeigen in zahlreichen Projekten deutschlandweit, wie sie emissionsfrei, lokal und kostengünstig die Mobilität der Zukunft aufbauen. Ihr wirt-

schaftliches Engagement verspricht mittelfristig neue Kunden, ohne teure Vertriebsboni bezahlen zu müssen. Des Weiteren können sie von ihrer Erfahrung als Netzbetreiber, ihrer lokalen Nähe sowie der engen Verbindung zur Kommunalpolitik profitieren. Dies sind ideale Voraussetzungen, um gemeinsam mit anderen lokalen Partnern die Einführung der Elektromobilität zu forcieren. Weitsichtige Ladeinfrastrukturbetreiber sind derzeit bestrebt, möglichst viele Ladesäulen zu errichten, um trotz noch geringer Wirtschaftlichkeit eine Art „Monopolstellung“ für die Zukunft aufzubauen. Kommunen und Stadtwerke sind daher gut beraten, sich beim Ausbau der Ladeinfrastruktur rechtzeitig in Stellung zu bringen. Je länger sie warten, desto schwieriger erscheint es, in diesem Feld Fuß zu fassen. Durch die „Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur Elektrofahrzeuge“, mit der 300 Millionen Euro Fördergelder ab dem Jahr 2017 bis 2020 bereitstehen, ist zu erwarten, dass der Zubau an Ladeinfrastruktur ab dem Jahr 2017 rasant voranschreitet und sich auf die kommenden Jahre konzentrieren wird.

Grundsätzlich umfasst die Elektromobilität derzeit nachfolgende Geschäftsfelder und Marktrollen, in denen Stadtwerke und Energieversorgungsunternehmen aktiv werden können.





### > Stromvertrieb mittels E-Mobilitätstarifen

Das Geschäftsfeld, das sich intuitiv im Zusammenhang mit der Elektromobilität ergibt, ist die Bereitstellung von „Treibstoff“ für Elektrofahrzeuge in Form von Stromverkäufen. Dabei ist die Einführung von speziellen E-Mobilitätstarifen nur eine Möglichkeit unter vielen, die Stromabsatzmengen durch die Elektromobilität zu erhöhen.

### > Ladeinfrastrukturbetreiber

Der Ladeinfrastrukturbetrieb umfasst neben der Installation der Ladestation auch den IT-Systembetrieb sowie die Wartung der Ladesäule.

### > Elektromobilitätsanbieter

Ein Elektromobilitätsdienstleister ermöglicht seinen Kunden einen (überregionalen) Zugang zur Ladeinfrastruktur und übernimmt die Abrechnung der Ladeaktivitäten. Dieses Geschäftsfeld kann auch innerhalb einer Netzwerkkoope- ration angeboten oder abgewickelt werden, um zusätzliche Wert- schöpfung für Stadtwerke zu generieren.

### > E-Car- und Bike-Sharing bzw. Verkauf von E-Cars/E-Bikes

Ein weiteres Geschäftsfeld bilden Mobilitätsangebote in Form von regionalen E-Car- bzw. E-Bike-Sharing, aber auch der Verkauf von E-Cars bzw. E-Bikes ist zukünftig denkbar.

Ganz gleich, für welches wirtschaftliche Engagement man sich im Bereich der Elektromobilität entscheidet, ist eine fundierte Businessplanung mitsamt einer Szenario-Analyse erforderlich. Darüber hinaus ist die Frage zu klären, inwieweit die Leistungs- erbringung durch internes Know-how erbracht werden kann oder durch Dienstleister und Kooperationspartner extern be- schafft werden muss.

## E-Mobilität

### > Öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge erfolgreich ausschreiben

#### Von Holger Schröder

Der Ausbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist ein entscheidendes Kriterium für die breite Akzeptanz von elektrisch betriebenen Kraftfahrzeugen. Das politische Ziel, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen verkehren zu lassen, wird deshalb nur erreicht werden können, wenn auch die notwendigen Ladeeinrichtungen (z.B. Ladesäulen, Beleuchtungsanlagen) für die Öffentlichkeit zugänglich sind, insbesondere für die privaten Haushalte und Wirt- schaftsunternehmen als die (potenziell) größten elektromobilen Nutzergruppen. Die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur sollte daher im Idealfall von jedermann und jederzeit genutzt werden können, ohne dass es darauf ankommt, wer die jeweiligen Lade- einrichtungen betreibt und/oder mit Elektrizität beliefert. Die damit verbundenen Herausforderungen und die rasche technische Fortentwicklung konfrontieren die zuständigen Beschaffungsstellen auf Bundes-/Landes- und kommunaler Ebene mit vielfältigen vergaberechtlichen Fragen.

#### Fazit

Auch wenn sich der Betrieb öffentlicher Ladesäulen in vielen Fällen als noch nicht wirtschaftlich erweist, sollten sich Stadt- werke innerhalb dieses Zukunftsthemas positionieren. Die „Mo- ve-or-Lose“-Situation macht ein baldiges Handeln erforderlich, wenn das Feld nicht von vornherein andern Anbietern überlas- sen werden soll. Darüber hinaus muss der Wandel hin zu Elekt- romobilität dezentral auf kommunaler Ebene gestützt werden. Dies bedeutet, dass Elektromobilität nicht isoliert betrachtet werden darf, sondern als integraler Bestandteil eines kommun- alen Stadt-, Siedlungs- und Verkehrskonzeptes anzusehen ist. Hierfür gilt es, frühzeitig die Weichen zu stellen.

#### Kontakt für weitere Informationen:



**Christian Marthol**

Rechtsanwalt

Tel.: +49 (9 11) 91 93-35 55

E-Mail: christian.marthol@roedl.com



**Christian Riess**

Dipl.-Kaufmann

Tel.: +49 (2 21) 94 99 09-232

E-Mail: christian.riess@roedl.com

Im Rahmen der Vergabevorbereitung ist zunächst zu klären, welche Leistungen bzw. Bedarfe für eine im öffentlichen Raum zugängliche Ladeeinrichtung für Elektrofahrzeuge im Einzelfall benötigt werden. Das dem öffentlichen Auftraggeber insoweit zustehende Leistungsbestimmungsrecht wird durch das Verga- berecht grundsätzlich nicht weiter reguliert: Die Vergabestelle kann frei bestimmen, welche Ladeinfrastrukturleistungen aus- geschrieben werden. So könnte ein öffentlicher Auftraggeber z.B. die Lieferung, den Bau und den Betrieb der Ladeinfrastruk- tur für Elektrofahrzeuge als Leistungen bedürfen.

#### Europaweite Ausschreibung notwendig

Bei gemischten Leistungsaufträgen (Liefer-, Bau- und Dienstlei- stungen) ist weiter zu entscheiden, ob der geschätzte Netto-Auf- tragswert für die auszuschreibenden Ladeinfrastrukturleistungen den (hohen) EU-Schwellenwert für die Vergabe von Bauleistun- gen oder die (niedrige) EU-Wertgrenze für Liefer-/Dienstleistun- gen übersteigt. Maßgeblich für die Einordnung ist regelmäßig der Hauptgegenstand der zu vergebenden Leistungen. Bei lang- jährigen Betreibermodellen bspw. dürfte der Schwerpunkt in der Regel bei den Dienst-/Lieferleistungen, eher weniger im Bereich der Bauleistungen liegen. Eine europaweite Ausschreibung wird daher in den meisten Fällen unumgänglich sein.

#### Lose bilden

Leistungen sind generell in der Menge aufgeteilt (Teillöse) und getrennt nach Art oder Fachgebiet (Fachlöse) auszuschreiben. Bei der Beschaffung von Ladeinfrastrukturleistungen ist daher zu prüfen, ob die Leistungen in Lose aufzuteilen sind, und wenn ja, ob technische oder wirtschaftliche Gründe für eine zusam- mengefasste Vergabe vorliegen. Wird z.B. eine große Anzahl von Ladeeinrichtungen benötigt, so ist eine Aufteilung in Teil- löse denkbar.

#### Richtiges Verfahren wählen

Wenn feststeht, dass ein EU-weites Vergabeverfahren durchzu- führen ist, muss die öffentliche Beschaffungsstelle das richtige Verfahren auswählen. „Klassische“ öffentliche Auftraggeber, wie etwa Städte und Gemeinden, können frei zwischen dem offenen und nicht offenen Verfahren wählen. Allerdings kön- nen die vorgenannten, sehr formstrengen Regelverfahren ge- rade bei der Beschaffung von innovativen Leistungen weniger gut geeignet sein. Daher sollten die Vergabestellen prüfen, ob sich das flexible Verhandlungsverfahren oder der lösungsorien- tierte wettbewerbliche Dialog (jeweils mit vorherigem Teilnah- mewettbewerb) im Einzelfall begründen lassen. Für Bund, Land und Kommunen sind diese Ausnahmeverfahren zwar nicht frei wählbar, weil dafür besondere Voraussetzungen vorlie- gen müssen. Angesichts der fortschreitenden technologischen Marktentwicklung im Bereich der Elektromobilität und der da- mit verbundenen verschiedenen Geschäftsmodelle potenzieller Betreiber könnten aber die speziellen in § 14 Abs. 3 Vergabe-

verordnung (VgV) geregelten Bedingungen für die Anwendung der beiden Verfahren durchaus vorliegen. Das ist vor allem dann der Fall, wenn der Auftrag für die elektromobile Ladein- frastruktur konzeptionelle oder innovative Lösungen umfasst. Schließlich ist daran zu denken, ob das mit der jüngsten Ver- gaberechtsreform eingeführte Verfahren der sogenannten In- novationspartnerschaft in Betracht kommen könnte. Vorausset- zung dafür ist aber, dass der Beschaffungsbedarf der jeweiligen Ladeinfrastruktur, der der Innovationspartnerschaft zugrunde liegt, nicht durch auf dem Markt bereits verfügbare Liefer- oder Dienstleistungen befriedigt werden kann.

#### Fazit

Das EU-Vergaberecht steht dem Ausbau der öffentlich zugäng- lichen Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge nicht im Wege. Es schafft vielmehr die nötigen Rahmenbedingungen, damit vor allem Städte und Gemeinden die elektrische Ladeinfrastruktur aufbauen und installieren können, indem es u.a. flexible, zielori- entierte und innovative Beschaffungsverfahren bereithält.

#### Kontakt für weitere Informationen:



**Holger Schröder**

Rechtsanwalt

Tel.: +49 (9 11) 91 93-35 56

E-Mail: holger.schroeder@roedl.com

# E-Mobilität

Rödl & Partner berät Kommunen, Stadtwerke und Energieversorgungsunternehmen bei dem Einstieg in das Geschäftsfeld Elektromobilität mit umfassenden rechtlichen-, steuerlichen- und betriebswirtschaftlichen Beratungsleistungen.



## Konzeptionelle Leistungen

- > Konzeptionelle Entwicklung eines Gesamtkonzeptes (Laden – Fahren – Parken – Services)
- > E-Mobilität als Grundlage von Smart-City-Konzepten
- > Einbeziehung von Smart-Mobility-Anbietern (Sharing-Angeboten)
- > Einbeziehung weiterer strategischer Partnern (Parkraumkonzepte, Dienstleistungen)
- > Zusammenstellung bedarfsgerechter Beratungs- und Planungsteams



## Betriebswirtschaftliche Beratungsleistungen

- > Machbarkeitsstudie
- > Businessplanung über alle Wertschöpfungstiefen (Marktrollen)
- > Analyse von E-Mobilitätskonzepten
- > Kalkulation von E-Mobilitätstarifen

## Rechtliche Beratungsleistungen

- > Vergaberecht/Öffentliches Auftragswesen (z.B. Beschaffung von Ladeinfrastrukturkomponenten)
- > Gestaltung kommunaler Vorgaben und Vertragsgestaltungen zur Errichtung öffentlicher Ladeinfrastruktur
- > Bauplanungsrecht/kommunales Satzungsrecht
- > Bauordnungsrecht
- > Beantragung einer Sondernutzungserlaubnis
- > Ausweisung Sonderparkflächen
- > Verkehrssicherungspflichten
- > Vertragsgestaltung
- > Förderrecht/Fördermittel
- > Umgang mit Stromtankstellen im Ertrags- und Umsatzsteuerrecht

## Rödl & Partner intern

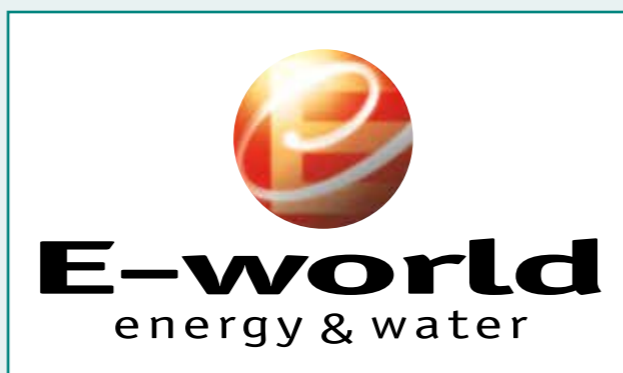
> Besuchen Sie uns auf folgenden Messen:

Sie möchten uns an unseren Ständen besuchen? Gerne lassen wir Ihnen einen Einladungscode zukommen.

Die Europäische Leitmesse der Energiewirtschaft – die **E-world energy & water** – bietet vom **7. bis 9. Februar 2017** an drei Tagen erneut Fachbesuchern zahlreiche Möglichkeiten, um mit Stadtwerken, Energieversorgungsunternehmen, Kommunen und Dienstleistern in den Dialog zu treten. Nutzen Sie die Gelegenheit, um sich einen Überblick zu schaffen und informieren Sie sich über aktuelle Themen und Entwicklungen. Besuchen Sie uns an unserem eigenen Messestand in **Halle 3 – Stand 3-265**.

Parallel finden im Rahmen des E-world Kongresses als Kompetenzforum der Europäischen Energiewirtschaft verschiedene Workshops und Konferenzen zu aktuellen Fragestellungen statt. Rödl & Partner veranstaltet am **8. Februar 2017** von 14:00 – 18:00 Uhr einen **Workshop** zum Thema „**Perspektiven für Netzbetreiber: ARegV-Novelle, Digitalisierung und Ausbau Erneuerbarer Energien**“, zu dem wir Sie recht herzlich einladen.

Das Programm sowie die Möglichkeit zur Anmeldung finden Sie unter [www.e-world-essen.com/kongress](http://www.e-world-essen.com/kongress).



**7. bis 9. Februar 2017**

**in Essen**

Die **Messe INservFM** zeigt vom **21. bis 23. Februar 2017** die gesamte Bandbreite des Facility Managements und des Industrieservices. Nutzen Sie die ideale Kombination aus Fachmesse, Kongress, Messeforum und einer Vielzahl an Networking Events, um sich einen aktuellen Überblick zu verschaffen und in direkten Dialog mit kompetenten Partnern und Lösungsanbietern zu treten. Besuchen Sie uns an unserem eigenen Messestand in **Halle 11 - Stand D31**.

Parallel dazu findet am **21. Februar 2017** die nunmehr **6. Bundesfachtagung Betreiberverantwortung** unter fachlicher Leitung von Rödl & Partner statt.

Das Programm sowie die Möglichkeit zur Anmeldung finden Sie unter <https://www.mesago.de/de/inservfm>



**21. bis 23. Februar 2017**

**in Frankfurt**

## Rödl & Partner intern

> Veranstaltungshinweise

<b>Thema</b>	<b>Neues Recht für Konzessionsvergaben Strom/Gas</b>
<b>Termin / Ort</b>	24. Januar 2017 / Köln 25. Januar 2017 / Dresden 26. Januar 2017 / Hamburg 31. Januar 2017 / Nürnberg 1. Februar 2017 / Stuttgart 2. Februar 2017 / Bielefeld

<b>Thema</b>	<b>Interkommunale Zusammenarbeit, § 2b UStG und das BMF-Schreiben vom 16. Dezember 2016</b>
<b>Termin / Ort</b>	21. Februar 2017 / Nürnberg

<b>Thema</b>	<b>Werkstattgespräch zum Bau- und Architektenrecht – Das neue Bau- und Architektenvertragsrecht</b>
<b>Termin / Ort</b>	7. März 2017 / Nürnberg

<b>Thema</b>	<b>14. Münchner Vergaberechtstag</b>
<b>Termin / Ort</b>	13. Juli 2017 / München

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)

## Wiederkehrende Straßenausbaubeiträge

Herausforderungen bei der Finanzierung kommunaler Aufgaben sind so alt wie die kommunale Aufgabenwahrnehmung selbst. Dabei stehen den Kommunen zur Finanzierung ihrer Leistungen verschiedenste Quellen zur Verfügung. Einen Überblick über unsere Leistungen finden Sie in unserem kostenlosen Flyer.

Schreiben Sie eine E-Mail an: [peggy.kretschmer@roedl.com](mailto:peggy.kretschmer@roedl.com)





# BESUCHEN SIE UNS ONLINE!

Erfahren Sie auf unseren Internetseiten unter [www.roedl.de/oeffentlicher-sektor](http://www.roedl.de/oeffentlicher-sektor), welche zielgruppenspezifischen Beratungsleistungen und -produkte wir anbieten.

Bleiben Sie mit unseren Newslettern und Beiträgen auf dem aktuellen Stand zu verschiedenen Themen- und Fragestellungen und informieren Sie sich über unsere regelmäßig angebotenen Veranstaltungen.



## 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 Menschtürme 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.de](mailto:pmc@roedl.de)

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: **Katharina Bühler** – [katharina.buehler@roedl.com](mailto:katharina.buehler@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.