

AUTOREN



Professor Horst Franke ist Partner der HFK Rechtsanwälte Heiermann Franke Knipp, Dr. Thomas Mösinger ist Partner der HFK Rechtsanwälte Heiermann Franke Knipp (von links)

KURZ GEFASST

**Elektrofahrzeuge gehört die Zukunft. Vor allem im Stadtverkehr werden sie bald zum Alltag gehören. Bis zum Jahr 2020 sollen bereits eine Million am Stromnetz aufladbare Elektrofahrzeuge und so genannte Plugin-Hybrid-Fahrzeuge auf deutschen Straßen fahren. Die Potenziale der Elektromobilität lassen sich allerdings nur bei einer beschleunigten Markteinführung voll ausschöpfen. Im Vordergrund stehen dabei neuartige Kooperationen, beispielsweise von Automobilherstellern und Energieversorgern, die Entwicklung gesetzlicher Rahmenbedingungen sowie neuer technischer Standards bei Fahrzeug und Ladestationen, eine zukunftsweisende Raum- und Stadtplanung oder die Erprobung neuer Geschäftsmodelle. In Rahmen der Initiative Kommunale Elektroflotte entwickeln Vertreter aller Interessensgruppen im Bereich der Elektromobilität Modelle für eine nachhaltige Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und Industrie.**

# Partnerschaftsmodelle als Initialzündung

## Kommunale Elektroflotten für die Elektromobilität in Deutschland

Von Professor Horst Franke und Dr. Thomas Mösinger

Die Bundesregierung und die Industrie haben in überraschender Deutlichkeit ein gemeinsames Ziel formuliert: Bis zum Jahr 2020 sollen mindestens eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren. Durch innovative Technologien und Lösungskonzepte einerseits und den geeigneten gesetzlichen Rahmenbedingungen andererseits soll die Förderung der Elektromobilität zum Motor für Wirtschaftswachstum, nachhaltige Mobilität und Klimaschutz werden. Dabei dürfte letztgenannter Aspekt zunehmend bedeutsam werden und bald nur noch wenige Alternativen zur Elektromobilität in den Innenstädten erlauben.

### Argumente für die Elektromobilität

Anfang August 2010 ist die neue EU-Luftqualitätsrichtlinie in deutsches Recht umgesetzt worden, mit der erstmals Luftqualitätswerte für die besonders gesundheitsschädlichen kleinen Feinstäube festgesetzt werden. Eine wichtige Maßnahme zur Einhaltung der Grenzwerte kann die Einrichtung von Umweltzonen mit Einfahrverboten für schadstoffreiche Kraftfahrzeuge sein. Die Bundesländer haben bereits mehr als 40 Umweltzonen in Kraft gesetzt. Diese

Entwicklung führt dazu, dass innerhalb der Zonen die Zahl von Fahrzeugen mit Elektroantrieb, die weder Kohlendioxid-Emissionen noch Luftschadstoffe verursachen, sprunghaft steigen wird.

In der Tat: Die Argumente für deutlich mehr Elektromobilität in Deutschland sind aus wirtschafts- und umweltpolitischer Sicht bestechend. Zudem ist die Technologie mittlerweile so ausgereift, dass der Einsatz unter realen Bedingungen ohne weiteres möglich ist. Dem Einwand der geringen Reichweite der in den Elektrofahrzeugen verwendeten Lithium-Ionen-Batterie ist entgegenzuhalten, dass 90 Prozent aller Autofahrten weniger als 80 Kilometer betragen.

Dennoch gibt es erhebliche Hürden, die die E-Mobilität noch nehmen muss, um die herkömmlich angetriebenen Fahrzeuge zu überholen. Neben dem Kostenfaktor sind dies die noch dünne Lade- und Netzinfrastruktur sowie insbesondere die bisher fehlende Standardisierung der Technik. Während einige notwendige Schritte in dieser Richtung bereits gegangen wurden – zum Beispiel durch die jüngst erfolgte Festlegung auf die zumindest deutschlandweit zu verwendenden Stecker – sind andere Standards noch völlig offen. Dies betrifft etwa die Frage, ob das Ladegerät im Auto oder an der Ladestation integriert sein sollte.

### Nationale Plattform

Zur Erreichung der gemeinsam gesteckten Ziele haben Bundesregierung und Wirtschaft die Nationale Plattform Elektromobilität gegründet und Maßnahmen festgelegt, die zur Zielerreichung beitragen sollen. Unter anderem ist vereinbart, dass die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für Fuhrparks in ihrem Zuständigkeitsbereich den Start

*Seit Sommer testen 500 Elektropioniere in der „Modellregion Elektromobilität Region Stuttgart“ auf elektrisch betriebenen Zweirädern ein Jahr lang die Mobilität der Zukunft*



FOTO: ENBW

einer Beschaffungsinitiative für Fahrzeuge mit einem Kohlendioxid-Ausstoß von weniger als 50 Gramm pro Kilometer prüft. Gleichzeitig sollen Gespräche mit Ländern und Kommunen sowie privaten Flottenbetreibern geführt werden, in gleicher Weise aktiv zu werden.

Neben den anderen Maßnahmen ist der Ansatz der staatlichen und kommunalen Elektroflotte aus mehreren Gründen besonders Erfolg versprechend: Die staatliche Nachfrage nach Elektromobilität schafft die dringend benötigten technischen Standardisierungen. Sind diese einmal durch die öffentlichen Fahrzeugflotten etabliert, können private Nutzer den Einstieg deutlich risikoloser wagen als es derzeit aufgrund der Unsicherheit hinsichtlich zukünftiger Leittechnologien der Fall ist. Darüber hinaus führen großvolumige Bestellungen öffentlicher Bedarfsträger zu deutlichen Kostensenkungen.

Diese Überlegungen unter dem Aspekt der gebündelten Nachfrage greifen auch bei den derzeit praktizierten Modellversuchen, bei denen elektronische Fahrzeugflotten der Bevölkerung – teilweise kostenlos, teilweise gegen Miete – zur Verfügung gestellt werden. Ein entscheidender Unterschied kommt bei den Elektroflotten für den kommunalen oder staatlichen Bedarf aber noch hinzu: Die beim Privatanutzer vorhandenen Berührungängste vor Alternativen zu herkömmlichen Fortbewegungsmitteln kann der Staat wirkungsvoll durch eine erfolgreiche Deckung seines eigenen Bedarfs abbauen – und zwar effektiver als durch jede andere Form staatlicher Förderung. Denn nichts ist überzeugender als Überzeugung selbst.

### Herausforderungen und Fragestellungen

Neben den vielen technischen Herausforderungen besteht eine ganze Reihe von rechtlichen und wirtschaftlichen Fragestellungen, die insbesondere im Zusammenhang mit staatlichen und kommunalen Nutzern beantwortet werden müssen, um der Elektromobilität freie Bahn zu schaffen. So fällt die Beschaffung einer kommunalen Elektroflotte unter das öffentliche Auftragswesen und ist deshalb durch zahlreiche kartell-



**UNICEF-Aktion**

**Flutkatastrophe:  
Helfen Sie den Kindern in Pakistan!**

Spendenkonto 300 000  
Bank für Sozialwirtschaft  
Köln BLZ 370 205 00  
[www.unicef.de/pakistan](http://www.unicef.de/pakistan)

**unicef**   
Gemeinsam für Kinder

und vergaberechtliche Regelungen geprägt. Es gibt erste konkrete Lösungskonzepte, wie ein entsprechendes europaweites Vergabeverfahren zur Beschaffung von Elektrofahrzeugen optimal ausgestaltet werden kann. Bedeutsam sind hierbei nicht zuletzt der Einsatz von technisch angemessenen, aber dennoch rechtskonformen Eignungs- und Wertungskriterien. Auch die Antipoden Standardisierung und Wettbewerb sind unter Einhaltung des europäischen Vergaberechts unter einen Hut zu bringen.

Weiterhin sind unterschiedliche vertragliche Gestaltungen einer Zusammenarbeit zwischen dem Anbieter von Elektroflotten und der nachfragenden öffentlichen Hand denkbar. Besonders interessant sind hierbei Lebenszyklusmodelle, die den privaten Vertragspartner über die gesamte Lebensdauer der Flotte samt Ladeinfrastruktur – beim derzeitigen Stand der Technik etwa zehn bis maximal 15 Jahre – in die Verantwortung einbinden. Die vertraglichen Regelwerke können den Anbieter verpflichten, für die Instandhaltung der Fahrzeuge als auch der Ladeinfrastruktur Sorge zu tragen. Spezielle Risiken, etwa das Langzeitverhalten der nachladbaren Batterien, müssen vertraglich verankert und einer für beide Seiten annehmbaren Regelung unterworfen werden.

Die nachhaltige Verantwortlichkeit des Auftragnehmers kann darüber hinaus mit Energielieferungsverträgen oder Energie-Contracting kombiniert werden, so dass der Kommune über die gesamte Vertragslaufzeit günstige Stromkonditionen gesichert sind. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls

sowohl vertrags- als auch vergaberechtlich zu prüfen, inwieweit der Vertragspartner verpflichtet werden kann, ausschließlich „grünen Strom“, also Energie aus regenerativen Quellen, anzubieten – für viele Marktbeobachter eine zwingende Voraussetzung für die Durchsetzung der E-Mobilität.

Um der Idee gerecht zu werden, durch staatliche Bedarfsdeckung der Elektromobilität zum breiten Durchbruch zu verhelfen, sollten die Vertragsmodelle vorsehen, dass auch private Nutzer die Zapfsäulen nutzen können, die durch die öffentliche Hand zur Aufladung ihrer Elektroflotte beschafft

werden. Darüber hinaus kann der Private hierdurch Zusatzeinnahmen generieren, die sich positiv auf die Gesamtbilanz des Projektes auswirken. Während dies von technischer Seite her vergleichsweise unproblematisch ist, sofern der Private sich auf die von öffentlicher Seite gewählten Standards einlässt, stellt es aus rechtlicher und wirtschaftlicher Sicht eine Herausforderung dar. Da die Nutzungsintensität durch Dritte nicht verlässlich prognostizierbar ist, stellt dieser Aspekt ein nur schwer kalkulierbares Risiko für den Auftragnehmer dar.

Entscheidend sind neben einem vergaberechtskonformen Leistungsverzeichnis ausgewogene Vertragswerke, die die technischen Besonderheiten einerseits und die juristischen Erfahrungen aus langfristigen Kooperationsmodellen andererseits einfließen lassen. Der kontinuierliche Dialog zwischen Nachfragern und der gesamten Wertschöpfungskette auf Anbieterseite ist erforderlich, um hier geeignete rechtliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen für die Elektromobilität zu schaffen.

Zur Förderung dieser Idee ist die Initiative Kommunale Elektroflotte ins Leben gerufen worden. Vertreter aller Interessensgruppen entwickeln im Bereich der Elektromobilität Modelle für eine nachhaltige Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und der Industrie. ■

### INFORMATIONEN

Informationen zur Initiative Kommunale Elektroflotte gibt es auf der Internetseite [www.hfk.de](http://www.hfk.de).