NOERR

Rechtliche Fragen zur Ausschreibung von Ladeinfrastruktur

Online-Sprechstunden rund um den Ladeinfrastruktur-Aufbau

RA Christian A. Mayer

München, 05.12.2024

Wettbewerb um Flächen für Ladeinfrastruktur

A. Klassische Beschaffung / Konzessionsvergabe

- Die Kommune könnte den Betrieb der öffentlichen Ladeinfrastruktur
  - als öffentlichen Auftrag ausschreiben,
  - in Form einer Dienstleistungskonzession vergeben (wirtschaftliches Risiko beim Konzessionär) oder
  - im Wege der Inhouse-Vergabe an kommunales – inhousefähiges (!) – Unternehmen freihändig vergeben.

B. Initiative privater Wirtschaftsteilnehmer

- Es liegt eine Verteilungs-, aber keine Beschaffungssituation vor;
- Aufgabe: Gerechte Verteilung des Straßenraums;
  - Erteilung der Sondernutzungserlaubnis nach Landes-StrG im pflichtgemäßen Ermessen
  - Ermessensentscheidung bleibt streng straßenbezogen (anders bei öffentl. Einrichtung),
  - aber: Teilhaberechte anderer Wirtschaftsteilnehmer (Art. 3, 12 GG) sind zu beachten; darum
- Auswahl muss in einem transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren getroffen werden – ähnlich § 5 CsgG & Umsetzung der Länder in den Landes-StrG.

Handlungsoptionen

Handlungsoptionen

bei der Verteilung von öffentlichem Raum
– Errichtung und Betrieb von LIS –

Option 1
Abwarten

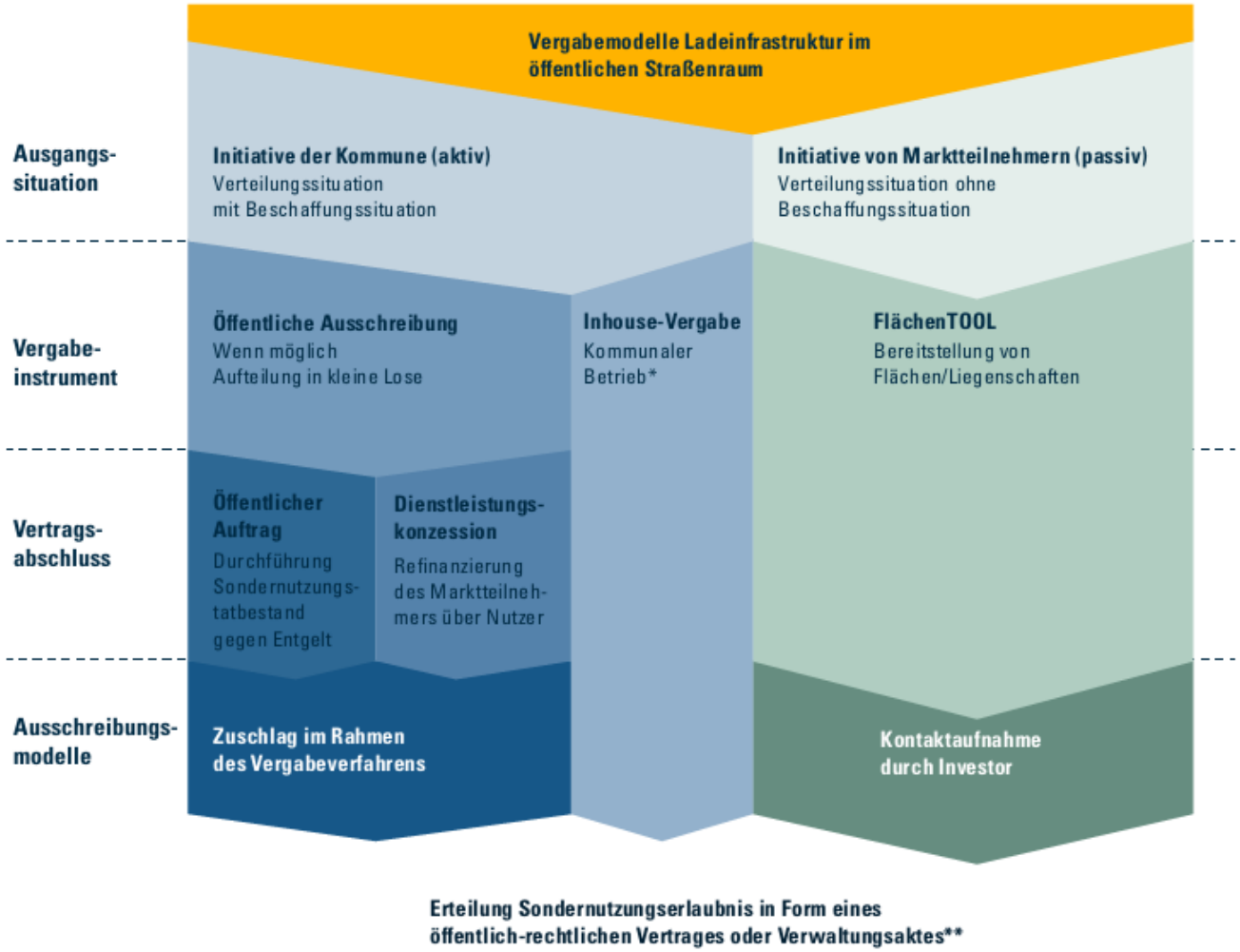
Option 2
„Sondernutzungsrichtlinie" als Ermessensleitlinie

Option 3
Vergaberechtliches Verfahren

Zusammenfassung

Option 1 Abwarten	• Abwarten als Handlungsoption **entbehrt** einer **Steuerungsmöglichkeit** und ist mit **Kosten- und Verwaltungsaufwand** verbunden.
Option 2 Sondernutzungsrichtline	• **Steuerung** des Auswahlverfahrens durch Erstellung einer Sondernutzungsrichtlinie mit Kriterien mit Straßenbezug, insbesondere unter **Ausweisung von geeigneten Flächen**. • Pflicht zum transparenten und chancengleichen Auswahlverfahren mit Pflicht zur **Benachrichtigung** bisheriger (Alt-)Antragsteller von der Richtlinie. • **Ablehnung von Alt-Anträgen**, die nicht den Kritierien der Richtlinie entsprechen (und keinen atypischen Einzelfall darstellen.
Option 3 Vergaberechtliches Verfahren	• Bei **Vergabe-Initiative** der Stadt besteht die Pflicht zur Durchführung Vergabeverfahrens unter Bindung aller Teilnehmer mit größtmöglicher Steuerungsmöglichkeit der Stadt, da auch **wettbewerbliche Kriterien** berücksichtigungsfähig sind. • **Alt-Antragsteller** müssen am **Vergabeverfahren teilnehmen, um berücksichtigt** zu werden. • **Verfahrensvorschriften** sind abhängig von Schwellenwert und Binnenmarktrelevanz. • Häufig wohl Unterschwellenvergabe ohne Binnenmarktrelevanz, sodass bloß ein transparentes, diskriminierungsfreies und wettbewerbliches Verfahren gewährleistet sein muss.

Überblick Vergabemodelle



* Zur Praxis der Inhouse-Vergabe an kommunale Stadtwerke läuft derzeit eine Untersuchung des Bundeskartellamtes auf Basis einer kritischen Einordnung der Monopolkommission.

** Ein Gestattungsvertrag anstelle des öffentlich-rechtlichen Sondernutzungsvertrages kommt nur in Frage, wenn die Sondernutzung nicht den Gemeingebrauch beeinträchtigt, was bei Ladeinfrastruktur, die zumeist an Bürgersteigen oder auf Parkflächen errichtet wird, unwahrscheinlich scheint.

NOERR

Einbindung Dienstleister für Ladepunktbetrieb

Eigentum & Betrieb Kommune	– Vertrag über Kauf & Errichtung der Ladeinfrastruktur (Ausschreibung) – Ggf. Wartung / technische Betriebsführung (Instandhaltung, Störungsbeseitigung) – Ggf. kaufmännische Betriebsführung (Vorbereitung Abrechnung, Inkasso)
Eigentum Kommune Betrieb Dienstleister	– „Festlegung“ des Betreibers des Ladepunkts: „Wer unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände bestimmenden Einfluss auf den Betrieb eines Ladepunktes ausübt“ – Vollständige Übertragung Betrieb der LIS an Dienstleister, inkl. Netzanschluss, Belieferung & Steuerung – Kein (überwiegendes) wirtschaftliches Risiko bei der Kommune (ggf. Miete der LIS o.ä.) – Ausschreibung je nach Gestaltungsmodell (Konzession bspw.)
Eigentum & Betrieb Dienstleister	– Gestattungsvertrag zur Fläche / Sondernutzungserlaubnis – Ausschreibung je nach Gestaltungsmodell (Konzession oder wettbewerbl. Verfahren Art. 3 GG) – Vertragsbeendigung beachten; Rückbau der LIS, Entschädigung für vorgelagerte Infrastruktur die im Eigentum der Kommune verbleibt

Einbindung Dienstleister für Ladepunktbetrieb

Grundregel Haftung:

Wer in seinem **Verantwortungsbereich** eine **Gefahrenquelle** schafft, muss zumutbare Maßnahmen und Vorkehrungen zur Sicherung treffen.

Wesentliche Haftungsgründe bei LIS:

- Allgemeine zivilrechtliche Haftung (vertragliche Haftung & Gewährleistung; gesetzliche (deliktische) Haftung)

  „Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.“

- Halter des Fahrzeugs („Halterhaftung“):

  „Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs […] so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.“

- Produkthaftungsgesetz

  „Wird durch den Fehler eines Produkts jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Hersteller des Produkts verpflichtet, dem Geschädigten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.“

Gestattungs- / Kooperationsvertrag (Zivilrechtlicher Vertrag; mietähnliches Rechtsverhältnis)

- Aufstellung einer Ladesäule
- Verlegung und Betrieb notwendigen Stromversorgungs- und Steuerungsleitungen

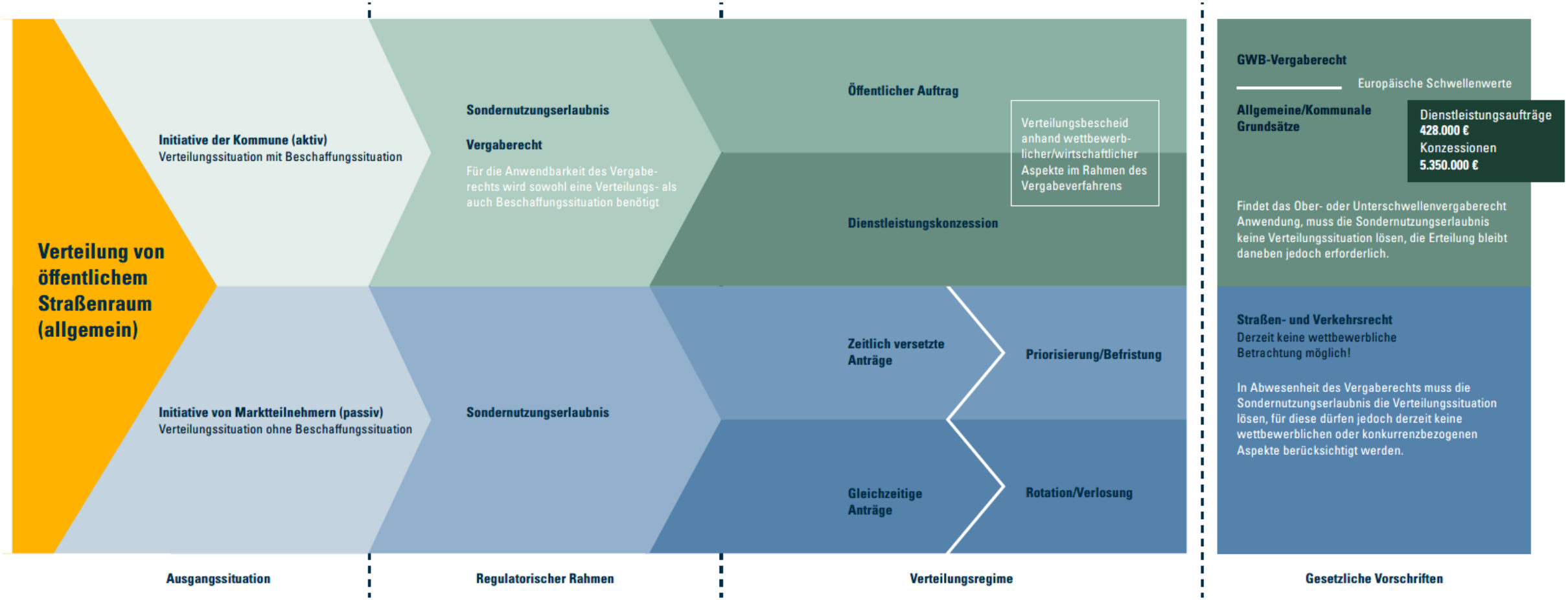
Weitere wichtige Regelungen:

- Instandhaltung und Reparatur der Anlagen
- Haftung
- Werbung (stationär und online)
- Ggf.: Finanzielle Entschädigung,
- Rückbauverpflichtung, Vertragsdauer etc.

sowie je nach Objekt / Eigentümer weitere vertragliche Regelungen;

Praxistipp: „Weniger ist mehr“ – regeln Sie nur das Nötigste, aber das zu Ihren Gunsten.

Zusammenfassender Überblick



NOERR

Ihr Ansprechpartner

Christian Alexander Mayer
Rechtsanwalt
Partner

+49 89 28628233
christian.mayer@noerr.com

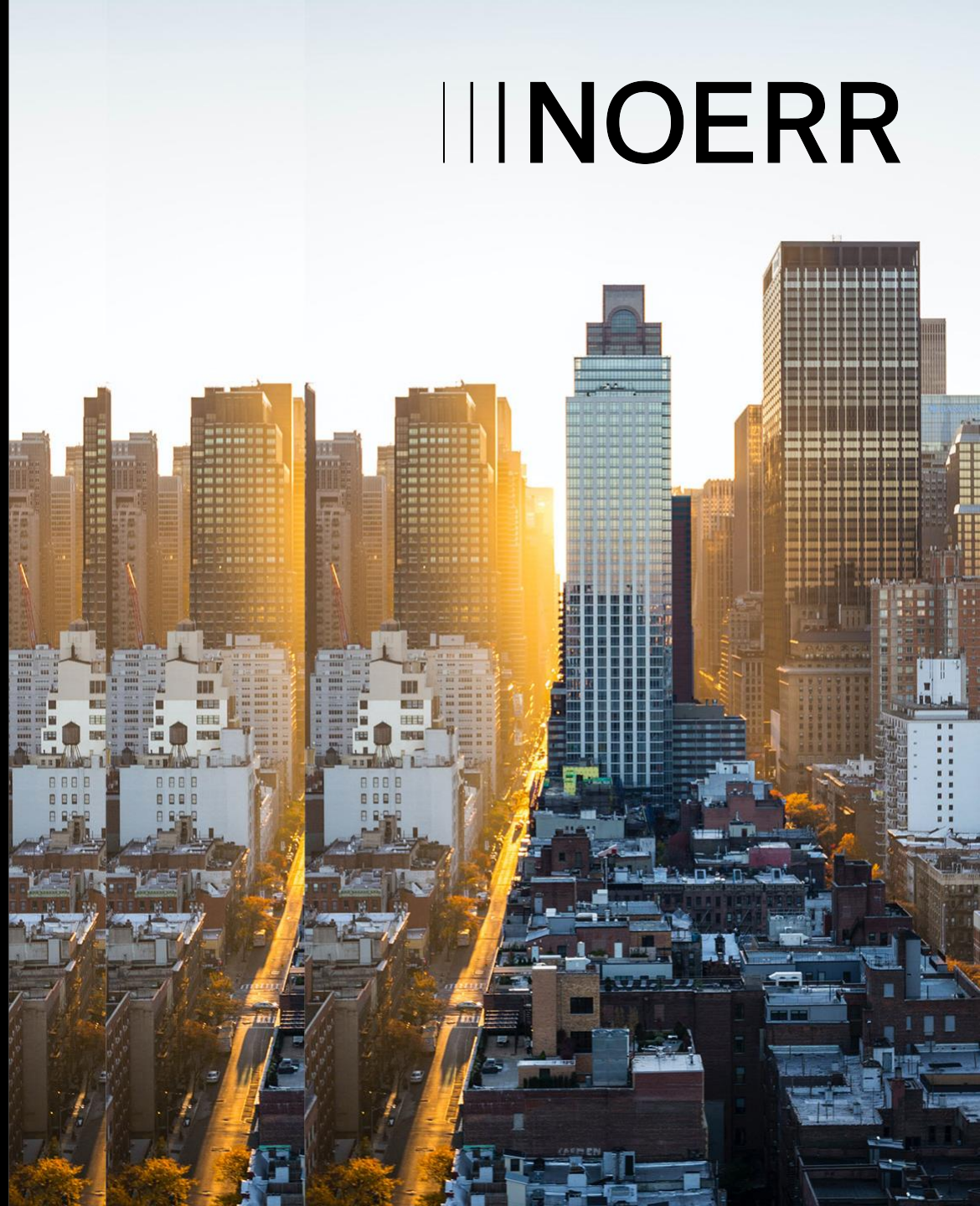
Christian Mayer ist Co-Leiter der Praxisgruppe Automotive & New Mobility und auf die Beratung zu allen regulatorischen Fragestellungen in den Bereichen Verkehr, Umwelt und Energie spezialisiert. Dies umfasst insbesondere die Begleitung und Vertretung in komplexen Verwaltungsverfahren und vor den Verwaltungsgerichten. Ein besonderer Branchenschwerpunkt bildet der Bereich alternative Mobilität.

Christian Mayer publiziert und referiert regelmäßig zu seinen Tätigkeitsschwerpunkten und begleitet diverse Forschungsinitiativen. Er ist Lehrbeauftragter für Umweltrecht und Regulierung in den Master-Studiengängen „Elektromobilität“, „Nachhaltige elektrische Energieversorgung“ und „Elektrotechnik und Informationstechnik“ an der Universität Stuttgart sowie Lehrbeauftragter für "Urban Planning & Mobility Law" im MBA Studiengang "Building Sustainability" an der Technischen Universität Berlin. Christian Mayer ist Mitglied des Beirats Mobilitätsdaten des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.

Kompetenzen

- Öffentliches Wirtschaftsrecht
- Umwelt- und Planungsrecht
- Verkehrs- und Energierecht
- Verfassungs- und Europarecht

NOERR



info@noerr.com
noerr.com
© Noerr PartGmbB