



BECKER BÜTTNER HELD

VERKEHR

NEWS

Juli 2017



NEWSLETTER VERKEHR IN NEUER FORMATION

Der 1. BBH-Newsletter Verkehr in neuer Formation präsentiert sich so vielfältig, wie der Verkehr und seine Planung sich entwickeln. Auf aktuelle wie künftige Themen wollen wir mit diesem Newsletter aufmerksam machen, u.a. auf die jüngst ergangenen Vorlagebeschlüsse des OLG Düsseldorf an den Europäischen Gerichtshof (EuGH) zur Klärung von Voraussetzungen der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages an den internen Betreiber.

Der Verkehrssektor steht vor einem tiefgreifenden Wandel. Die Ziele zum Klimaschutz und zur lokalen Luftreinheit sind nur zu erreichen, wenn es in den kommenden Jahren zu einer deutlichen Veränderung kommt. Dies betrifft sowohl den schrittweisen Ersatz fossiler Antriebsformen durch verschiedene Formen der Elektromobilität als auch eine Anpassung im Verhältnis der verschiedenen Verkehrsträger zueinander.

Gerade in Ballungszentren bieten diese Herausforderungen aber auch Chancen zur Neugestaltung des öffentlichen Raumes. Der vorliegende Newsletter informiert daher in der gebotenen Kürze über aktuelle Entwicklungen und konzentriert sich in dieser Folge auf die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und neue Rahmenbedingungen für Carsharing-Modelle.

NEWS

INHALT

TEIL 1: ÖPNV – VORLAGEFRAGEN AN DEN EUGH ZUR KLÄRUNG VON DIREKTVERGABE-VORAUSSETZUNGEN...	4
I. DIE JEWEILIGEN VERFAHREN VOR DEM OLG	4
II. FOKUS: ZEITPUNKT DES BESTEHENS DER DIREKTVERGABE-VORAUSSETZUNGEN	6
TEIL 2: INFRASTRUKTUR FÜR ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE.....	7
III. STROM	8
IV. BRENNSTOFFZELLE / WASSERSTOFF.....	9
V. ERDGAS	10
TEIL 3: STAND UND ENTWICKLUNG BEIM CARSHARING	10
I. CARSHARING-GESETZ.....	10
II. QUARTIERSLÖSUNGEN IM TREND	11
TEIL 4: VERANSTALTUNGSHINWEISE	11

NEWS

TEIL 1: ÖPNV – VORLAGEFRAGEN AN DEN EUGH ZUR KLÄRUNG VON DIREKTVERGABEVORAUSSETZUNGEN

Zur Direktvergabe von Verkehrsleistungen an einen internen Betreiber wurden bestimmte Kriterien, die von den Vergabekammern und Oberlandesgerichten unterschiedlich ausgelegt werden, nun dem EuGH zur Vorabentscheidung ([Art. 267 AEUV](#)) vorgelegt. Das OLG Düsseldorf hat mit zwei Vorlagebeschlüssen vom 03.05.2017 (Az. VII-Verg 17/16, VII-Verg 18/16 - miteinander verbunden sowie VII-Verg 51/16) zentrale Fragen der Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Verkehr dem EuGH zur Vorabentscheidung unterbreitet und jeweils ein eigenes Votum dazu formuliert. Dabei nimmt das OLG Düsseldorf insgesamt eine tendenziell positive Haltung zugunsten von Direktvergaben durch die zuständigen Behörden ein. Die letztinstanzliche Klärung dieser Auslegungsfragen durch den EuGH darf nun mit Spannung erwartet werden.

I. DIE JEWEILIGEN VERFAHREN VOR DEM OLG

Die OLG-Verfahren unterscheiden sich zunächst darin, dass es jeweils zu unterschiedlichen Entscheidungen der vorausgegangenen Vergabekammer kam. In dem verbundenen Verfahren VII-Verg 17/16 und VII-Verg 18/16 wurde im zu Grunde liegenden Nachprüfungsverfahren jeweils der Zuschlag untersagt. Auch waren hierbei Antragsgegner und damit Aufgabenträger eine Gebietskörperschaft als Teil eines als Zweckverband

gebildeten Verkehrsverbundes. Der Zweckverband selbst übernahm lediglich die Aufgabe Tarif, während die Durchführung der Verkehrsleistungen bei den im Verkehrsverbund tätigen Unternehmen lag. Dementsprechend sind die Vorlagefragen in diesem OLG-Verfahren an der besonderen Struktur – dem Zusammenschluss mehrerer Gebietskörperschaften in einem Aufgabenträgerverbund – ausgerichtet. Dabei wurden die Befugnisse zwischen der Behörde, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt und den übrigen Mitgliedern des Verkehrsverbundes als Behördengruppe aufgeteilt.

Das Nachprüfungsverfahren, welches Gegenstand des zweiten OLG-Verfahrens (VII-Verg 51/16) war, wurde dagegen erfolglos geführt, allerdings wurde dem Aufgabenträger die Erfüllung der Anforderungen an die Selbsterbringungsquote auferlegt.

1. VERFAHREN VII-VERG 51/16

Beide OLG-Verfahren beabsichtigen mit der jeweils **1. Vorlagefrage** Klärung darüber, ob Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 (nachfolgend VO) auch auf Aufträge anwendbar ist, die nicht als Aufträge i.S.d. Art. 5 Abs. 1 VO in Form von Dienstleistungskonzessionen erfolgen. Grund sind die unterschiedlichen Auffassungen der Oberlandesgerichte (vgl. nur OLG München v. 31.03.2016, Az. Verg 14/15 – VergabeR 2016, 613 (624)) zu Inhouse-Vergaben und der Ausgestaltung der entsprechenden Beschaffungsverhältnisse.

NEWS

Von der Bejahung dieser Fragen sollen dann die übrigen Vorlagefragen abhängen. Diese (Fragen 2 bis 4) betreffen im Verfahren VII-Verg 51/16

2: die Frage, ob die ausschließliche **Zuständigkeit** i.S.d. VO eine einzelne Behörde oder eine Gruppe von Behörden voraussetzt oder ob eine einzelne Behörde auch Mitglied einer Gruppe von Behörden sein und dieser Gruppe einzelne Aufgaben übertragen kann (zugleich aber die Interventionsbefugnis behalten);

3: die **Selbsterbringungsquote** und ob es ihr entgegensteht, wenn der interne Betreiber diesen überwiegenden Teil der zu erbringenden Dienste durch eine 100 %-ige Tochtergesellschaft erbringen lässt;

4: die Frage, zu welchem **Zeitpunkt** die Direktvergabevoraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 VO vorliegen müssen (Zeitpunkt der Veröffentlichung einer beabsichtigten Direktvergabe nach Art. 7 VO oder Zeitpunkt der Direktvergabe selbst).

Zu sämtlichen Vorlagefragen in diesem Verfahren hat sich das **OLG Düsseldorf** positioniert. Das OLG hält die Interventionsbefugnis als Mitglied einer Gruppe als „*zulässige rechtliche Gestaltung*“. Hinsichtlich der Selbsterbringungsquote schlägt das OLG vor, die Leistung einer 100 %-igen Tochtergesellschaft des internen Betreibers als eine Leistung des internen Betreibers selbst anzusehen. Auch schlägt das OLG vor, die Vorlagefrage hinsichtlich des Zeitpunktes des Bestehens der (end-



gültigen) Direktvergabevoraussetzungen dahingehend zu beantworten, dass diese zum Zeitpunkt der Direktvergabe (Auftragserteilung) vorliegen müssen.

2. VERFAHREN VII-VERG 17/16 UND 18/16

Im OLG-Verfahren VII-Verg 17/16 und 18/16 betreffen die weiteren Vorlagefragen (Fragen 2 bis 6) ähnliche Fragen der Auslegung der Anforderungen aus Art. 5 Abs. 2 VO. Zu entscheiden ist über

2: die Frage, ob bei der Direktvergabe an einen internen Betreiber durch eine einzelne zuständige Behörde es der **gemeinsamen Kontrolle** dieser Behörde mit den weiteren Gesellschaftern des internen Betreibers entgegensteht, wenn die **Interventionsbefugnis** zwischen der einzelnen Behörde und der Gruppe von Behörden **aufgeteilt** ist (Befugnis zur Vergabe bei der einzelnen Behörde, Aufgabe der Tarifgestaltung beim Verkehrsverbund, - bestehend aus weiteren zuständigen Behörden);

3: der Frage, ob es der **gemeinsamen Kontrolle** im o.g. Sinne entgegensteht, wenn nur

NEWS

der Gesellschafter stimmberechtigt ist, der den öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergibt;

4: die Gebietsfrage, sofern der interne Betreiber auch für weitere zuständige Behörden (die an ihm beteiligt sind) innerhalb **deren Zuständigkeitsbereichs** tätig ist;

5. die Frage, wie das **Zuständigkeitsgebiet** des Art. 5 Abs. 2 VO auszulegen ist im Hinblick auf die Übergangsregelung des Art. 8 Abs. 3 VO sowie

6. über die Fragen des **maßgeblichen Zeitraums**, wie im erstgenannten OLG-Verfahren.

Das **OLG Düsseldorf** lässt auch in diesem zweiten Verfahren seine eigenen Rechtsstandpunkte durchblicken. Es bejaht für jedes einzelne Mitglied einer solchen Behördengruppe seine Interventionsbefugnis und somit seine eigene Befugnis für eine Direktvergabe in seinem Zuständigkeitsgebiet. Das OLG legt das Kontrollkriterium zugunsten des Aufgabenträgers aus, wobei es auf die jeweiligen Beteiligungsverhältnisse sowie auf die Rechtsprechung des EuGH zur Inhouse-Vergabe abstellt. Auch zum Zuständigkeitsbereich äußert sich das Gericht positiv, indem es die Vorlagefrage bejaht bzw. es den „Zuständigkeitsbereich der ihn beauftragenden Behörde“ für erfüllt hält, wenn es sich um den Zuständigkeitsbereich aller beteiligten Aufgabenträger handelt. Insoweit verweist das OLG auf seine eigene frühere Rechtsprechung zum gemischt-öffentlichen Betreiber.

II. FOKUS: ZEITPUNKT DES BESTEHENS DER DIREKTVERGABE-VORAUSSETZUNGEN

Die letzte Vorlagefrage auch in dem zweiten Verfahren vor dem OLG Düsseldorf betrifft die Frage, zu welchem Zeitpunkt (Vorabbekanntmachung oder Direktvergabe) die Voraussetzungen eines internen Betreibers vorliegen müssen. In der Entscheidungspraxis der Vergabekammern war diese Frage unterschiedlich beantwortet worden.

1. UNTERSCHIEDLICHE ANSÄTZE DER VERGABEKAMMERN

Die Vergabekammer Rheinland (nachfolgend **VK Rheinland**) vom 11.11.2016 (Az. VK VOL 14/2016) als Vorinstanz des genannten OLG-Verfahrens VII-Verg 51/16 macht dazu mehr als deutlich, dass nach ihrer Auffassung die Voraussetzungen der Direktvergabe auch erst zu diesem Zeitpunkt bestehen müssen (dort S. 36). Ganz anders dagegen die Entscheidung der **VK Hessen – Darmstadt** vom 23.02.2017 (Az. 69d - VK – 33/2016, dort S. 13 f.), die auf den Zeitpunkt der Beschlussfassung des Aufgabenträgers zur Direktvergabe abstellt, demnach spätestens mit Vorabbekanntmachung. Diese Ansicht ist jedoch verfehlt, wenn sie allein auf den Wortlaut der Vorschrift des Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO abstellen will. Die Wortlautauslegung führt zu keinem Ergebnis, da insbesondere die Sprachfassungen auch anderer EU-Länder zu Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO so unterschiedlich sind. Darüber hinaus ist dieser Ansatz aus sachlichen Gründen verfehlt.

Eine vermittelnde Sichtweise vertrat die **VK Rheinland** in einer späteren Entscheidung vom

NEWS

16.05.2017 (Az. VK VOL 58/16). Dort stellt sie fest, dass als maßgeblicher Zeitpunkt das Wirksamwerden der Direktvergabe gelte. Dies wird von der Vergabekammer weiterhin davon abhängig gemacht, dass keine veränderte Tatsachengrundlage zwischen Vorabinformation und Wirksamwerden eintritt oder wenn der Aufgabenträger im Vergabenachprüfungsverfahren plausibel die Tatsachen darlegen kann, „die zum Zeitpunkt ihres Wirksamwerdens die Direktvergabe tragen sollen“ (S. 16). Gegen den Beschluss der VK Rheinland wurde ebenso sofortige Beschwerde beim OLG Düsseldorf eingelegt (Az. VII-Verg 27/17), nachdem die vorgenannten Fragen bereits dem EuGH vorgelegt worden waren. Die Entscheidung des OLG Düsseldorf steht zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch aus.

2. LINIE DES OLG DÜSSELDORF UND ERWARTUNG DER EUGH-ENTSCHEIDUNG

Das OLG fährt ebenso, wie aus den jeweiligen Positionierungen zu den entsprechenden Vorlagefragen erkennbar ist, aktuell wie schon früher die Linie, die der Realität kommunaler Betrauung im ÖPNV entspricht. Es bleibt daher abzuwarten, ob dies der EuGH ebenso erkennt und wie er letztlich die Kriterien der Direktvergaben nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 auslegt.

TEIL 2: INFRASTRUKTUR FÜR ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE

Ohne den kurzfristigen Aufbau einer leistungsfähigen Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative



Kraftstoffe wird die Energiewende im Verkehrsbereich nicht gelingen. Die Umsetzung der [Richtlinie 2014/94/EU](#) über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe dient dem erforderlichen Markthochlauf. Dieses Ziel verfolgt die Bundesregierung zudem mit der Weiterentwicklung ihrer [Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie \(MKS\)](#).

Das Bundeskabinett hat am 09.11.2016 den [Nationalen Strategierahmen \(NSR\)](#) für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe beschlossen und damit Ziele und Maßnahmen für den Infrastrukturaufbau der alternativen Kraftstoffe Strom, Wasserstoff und Erdgas formuliert.

Die Investitionen für die einzelnen Umsetzungsmaßnahmen in Höhe von rund einer Milliarde Euro setzen sich wie folgt zusammen: € 300 Millionen vom [Förderprogramm Ladeinfrastruktur Elektromobilität](#), € 140 Millionen vom [Förderprogramm "Elektromobilität vor Ort"](#), € 247 Millionen vom [Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie \(NIP\)](#) und € 268 Millionen aus der [Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie](#).

NEWS



III. STROM

In Artikel 4 der Richtlinie 2014/94/EU werden spezifische Anforderungen an den Aufbau von Ladeinfrastruktur gestellt. Insbesondere soll der Strategierahmen die angemessene Anzahl von notwendigen Ladepunkten bis zum 31.12.2020 nennen. Die Angemessenheit ist danach gegeben, wenn batterieelektrische Fahrzeuge mindestens in Ballungsräumen und dicht besiedelten Gebieten verkehren können.

1. FÖRDERMAßNAHMEN FÜR DIE ELEKTROMOBILITÄT

Im Bereich Strom wurde im Mai 2016 ein [Markt-anreizpaket](#) für die Elektromobilität beschlossen, bestehend aus zusätzlichen Mitteln für den Ausbau der Ladeinfrastruktur, zeitlich befristeten Kaufanreizen, zusätzlichen Anstrengungen bei der öffentlichen Beschaffung von Elektrofahrzeugen sowie aus steuerlichen Maßnahmen.

Der mittlerweile beendete erste Aufruf zur Antragseinreichung stieß auf unerwartet große Resonanz. Ein zweiter Aufruf soll Ende 2017/Anfang 2018 erfolgen. Voraussichtlich wird der Aufruf in

Form einer Ausschreibung durchgeführt. Zentrales Kriterium werden die „Geringsten Förderkosten pro kW Ladeleistung“ sein.

2. NOVELLIERUNG DER LADESÄULENVERORDNUNG („LSV II“) FÜR ALLE ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHEN LADEPUNKTE

Der Bundesrat hat am 12.05.2017 mit seiner Zustimmung den Weg für die [Novellierung der Ladesäulenverordnung](#) freigemacht. Darin werden weitere Aspekte der EU-Richtlinie über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe umgesetzt.

Die Neuregelung sieht in erster Linie Verbesserungen bei der Authentifizierung und der Bezahlung von Ladevorgängen vor. Fahrer sollen künftig flexibel alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte nutzen können, auch wenn sie keinen (längerfristigen) Vertrag abgeschlossen haben. Dies wird dadurch erreicht, dass alle Betreiber nunmehr verpflichtet sind, punktuelles Aufladen für die Nutzer ohne Abschluss eines Dauerschuldverhältnisses zu ermöglichen.

Es sind vier Varianten des punktuellen Aufladens vorgesehen, die bundesweit einheitlich verwendet werden können: Bei einer Nutzung der Ladesäule ohne direkte Gegenleistung oder gegen Bargeldzahlung in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt bedarf es keiner Authentifizierung. Beim bargeldlosen Bezahlvorgang kann die erforderliche Authentifizierung mit einem gängigen kartenbasierten Bezahlssystem (EC-Karte, Kreditkarte) oder einem webbasierten System (QR-Code, App

NEWS

oder Webseite) in unmittelbarer Nähe zum Lade-
punkt erfolgen.

3. KOMMUNALE KONZEPTE ZUM AUFBAUE EINER LA- DEINFRASTRUKTUR

Kommunen können und sollten den Aufbau einer
Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum aktiv ge-
stalten.

Bislang erfolgte der Aufbau vielfach auf Grund-
lage von Einzelfallentscheidungen über Anträge
auf Sondernutzungserlaubnisse. Zukünftig bietet
sich Kommunen die Chance, den Aufbau nach ein-
heitlichen Kriterien zu steuern.

Erforderlich ist hierfür ein kommunales Elektro-
mobilitätskonzept, in dessen Rahmen die Kom-
munen die verkehrlichen sinnvollen Punkte einer
Ladeinfrastruktur definiert, überwacht und an
veränderte Nutzungen anpasst. Der große Vorteil
eines solchen Konzepts liegt darin, dass sich dann
sämtliche Anträge auf Sondernutzung in dieses
Konzept einfügen müssen. Anbieter, die nicht be-
reit sind, den entsprechenden Vorgaben zu ent-
sprechen, erhalten keine Sondernutzungserlaub-
nis.

Die Kommune kann so den Aufbau paralleler Inf-
rastrukturen im knappen öffentlichen Raum ver-
hindern und den Nutzern von Elektrofahrzeugen
eine einheitlich nutzerbare Ladeinfrastruktur ga-
rantieren. Auch die Auswahl eines festen Koope-
rationspartners – wie insbesondere kommunale
Unternehmen – ist dabei rechtlich zulässig, wenn

die entsprechenden Auswahlbedingungen beach-
tet werden.

IV. BRENNSTOFFZELLE / WASSERSTOFF

Die Richtlinie 2014/94/EU fordert in Bezug zur
Wasserstoffversorgung des Verkehrs in Artikel 5
Angaben zu einer angemessenen Anzahl an Was-
serstofftankstellen bis zum 31.12.2025.

Ausgehend von 21 Wasserstofftankstellen (Stand:
Juni 2016) soll in Deutschland eine Basisabde-
ckung bereits 2020 durch den (fahrzeugunabhän-
gigen) Aufbau von mindestens 100 Wasserstoff-
tankstellen mit 700-bar-Technologie erreicht
werden. Danach erfolgt der weitere Ausbau in Ab-
hängigkeit der Entwicklung des tatsächlichen
Fahrzeugbestands, so dass bis zum Jahr 2025
deutschlandweit insgesamt bis zu 400 Tankstel-
len verfügbar sein werden.

Dazu ist die Schaffung eines initialen Netzes
durch das 50-Tankstellenprogramm beschlossen
worden. Zusätzlich werden weitere Fördermittel
in Höhe von € 247 Millionen im Zeitraum von
2016 bis 2019 für die Weiterentwicklung und
Marktetablierung der Wasserstoff- und Brenn-
stoffzellentechnologie bereitgestellt. Zu nennen
ist auch die Unterstützung des Aufbaus einer
Wasserstoffinfrastruktur für den Straßenverkehr
durch die Industrie. Mit der hierfür gegründeten
[H2 Mobility Deutschland GmbH und Co. KG](#) haben
die beteiligten Unternehmen die organisatorische
Grundlage für den Aufbau eines flächendecken-
den Netzwerks von Wasserstofftankstellen und

NEWS



damit eine landesweite Versorgung mit Wasserstoff geschaffen.

V. ERDGAS

Für die Versorgung mit komprimiertem Erdgas (CNG) formuliert die Richtlinie die Zielsetzung, dass entsprechende Fahrzeuge bis 2020 in sämtlichen Ballungsräumen und dicht besiedelten Gebieten verkehren können. Die Angemessenheit im Straßen- und Straßengüterverkehr ist nach Brancheninformation dann gegeben, wenn der Abstand zwischen CNG-Tankstellen in Ballungsräumen maximal 5 km oder eine Fahrzeit von 15 Minuten nicht überschreitet sowie ein Abstand von 150 km zwischen Tankstellen entlang des TEN-V-Netzes nicht überschritten wird.

Das CNG-Tankstellennetz in Deutschland umfasste Anfang 2016 über 900 Stationen für Erdgas, die überwiegend in bestehende Tankstellen integriert wurden. Mit ca. 90 Pkw pro Tankstelle ist das Verhältnis von Fahrzeugen pro Tankstelle im Vergleich zu den konventionellen Kraftstoffen sehr gering. 2014 kamen rund 2.100 Benzin- und 980 Diesel-Pkw auf eine Straßentankstelle. Die

CNG-Tankstellen sind über ganz Deutschland verteilt mit Konzentrationen in Ballungsräumen wie dem Ruhrgebiet oder in Großstädten wie Berlin oder München.

Ein LNG-Tankstellennetz für den schweren Straßengüterverkehr ist in Deutschland noch nicht verfügbar.

TEIL 3: STAND UND ENTWICKLUNG BEIM CARSHARING

I. CARSHARING-GESETZ

Das am 30.03.2017 durch den Bundestag verabschiedete (und mit Zustimmung des Bundesrates am 12.05.2017) ergangene neue [Carsharing-Gesetz](#) ermöglicht Kommunen unterschiedliche Privilegierungen von Carsharing-Anbietern.

Für Carsharing-Anbieter, die ihre Fahrzeuge an festen Stationen zur Verfügung stellen („stationsbasiertes Carsharing“), können reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum eingerichtet werden. Diese können einzelnen Anbietern nunmehr unternehmensbezogen exklusiv zugewiesen werden. Dafür können Kommunen auch Gegenleistungen, etwa in Form der Vorgabe der Benutzung emissionsarmer Fahrzeuge, fordern. Zur Vergabe der exklusiven Flächen ist jedoch jeweils ein Auswahlverfahren durchzuführen.

Für stationsunabhängige („free-floating Carsharing“) Angebote können zusätzlich allgemein zugängliche Stellplätze ausgewiesen werden. Diese

NEWS

können von allen als berechtigt gekennzeichneten Carsharing-Fahrzeugen genutzt werden.

Das Gesetz sieht neben der Einrichtung reservierter Stellplätze auch die Möglichkeit vor, Ermäßigungen oder Befreiungen von Parkgebühren für Carsharing-Fahrzeuge zu gewähren.

Das Carsharing-Gesetz bezieht sich jedoch ausschließlich auf Bundesstraßen. Es fehlen bisher die entsprechenden Landes-Carsharing-Gesetze, die auch die übrigen Straßen erfassen. Zwar sind vielfach auf Grundlage der Landesstraßengesetze bereits entsprechende Privilegierungen denkbar; klare und eindeutige Regelungen zum Carsharing wären gleichwohl eine sinnvolle Ergänzung und sind bereits von mehreren Bundesländern angekündigt worden.

II. QUARTIERSLÖSUNGEN IM TREND

Neben dem stationsunabhängigen Carsharing ist derzeit eine Tendenz zu stationsbasiertem Carsharing in (neuen) Wohnquartieren zu erkennen. Unternehmen der Wohnungswirtschaft haben zunehmend Interesse an einer Zusammenarbeit mit Carsharing-Anbietern. Dabei werden in bestehenden oder neuen Wohnquartieren Carsharing-Konzepte entwickelt und umgesetzt.

Im Idealfall geschieht dies bereits, bevor die Grundstücke verkauft bzw. die Wohnquartiere von Eigentümern und Mietern bezogen werden. Dabei können Kommunen ihre Steuerungsfunktion insbesondere über städtebauliche Verträge

ausüben, wenn Grundstücke von Kommunen an private Investoren veräußert werden. Dabei werden in der Regel (dauerhafte) Zugeständnisse im Kaufvertrag bzgl. der Überlassung von Stellplätzen oder der Ausrüstung mit Ladeinfrastruktur eingefordert und grundbuchrechtlich gesichert.

Dabei können Wohnungswirtschaft und Carsharing nachhaltig voneinander profitieren: Wohnungsunternehmen können den Wohnwert steigern und Baukosten senken. Carsharing-Anbieter können neue Zielgruppen erschließen, während Kommunen durch die aktive Gestaltung der Rahmenbedingungen Alternativen zum Individualverkehr nachhaltig fördern.

TEIL 4: VERANSTALTUNGSHINWEISE

7. Speyerer Kommunaltag „Verkehrswende – Konzepte, Lösungen, Fallbeispiele“ am 28./29.9. 2017 in Speyer

Unter der Leitung von Prof. Dr. Christian Theobald und Prof. Dr. Oliver Schwedes finden am 28./29.09.2017 in der Deutschen Universität für Verwaltungswissenschaften Speyer die 7. Speyerer Kommunaltag statt. Die Veranstaltung behandelt aktuelle Reformen, Praxisprobleme und Herausforderungen auf der kommunalen Ebene in Deutschland. Namhafte Referenten aus Wirtschaft, Verwaltung, Verbänden und Politik werden zur Neuaufteilung des öffentlichen Raums,

NEWS



BECKER BÜTTNER HELD

der Rolle von Kommunen als Gestalter der Verkehrswende, zu neuer Mobilität und ÖPNV referieren und diskutieren.

Das Programm und das Anmeldeformular finden Sie [hier](#).

9. ÖPNV-Fachtagung „Neue Mobilitätsformen“ am 16.11.2017 in Köln

Die 9. ÖPNV-Fachtagung findet am 16.11.2017 in Köln statt und steht unter dem Titel „Neue Mobilitätsformen“. Vor dem Hintergrund des Wandels im Verkehrssektor stehen im Mittelpunkt der Tagung Themen, wie die bevorstehenden sowie erforderlichen Änderungen des Rechtsrahmens auf Bundes- wie auf Landesebene sowie der Finanzierungsrahmen für den ÖPNV.

Nähere Informationen zum Programm und zur Anmeldung werden demnächst mitgeteilt.

NEWS

Juli 2017



BECKER BÜTTNER HELD

ÜBER BBH

Als Partnerschaft von Rechtsanwälten, Steuerberatern und Wirtschaftsprüfern ist BBH ein führender Anbieter von Beratungsdienstleistungen für Energie- und Infrastrukturunternehmen und deren Kunden. Weitere Schwerpunkte bilden das Medien- und Urheberrecht, die Steuerberatung und Wirtschaftsprüfung, das allgemeine Zivil- und Wirtschaftsrecht und das gesamte öffentliche Recht.

HINWEIS

Bitte beachten Sie, dass der Inhalt dieses Becker Büttner Held Newsletters nur eine allgemeine Information darstellen kann, die wir mit großer Sorgfalt zusammenstellen. Eine verbindliche Rechtsberatung erfordert immer die Berücksichtigung Ihrer konkreten Bedürfnisse und kann durch diesen Newsletter nicht ersetzt werden.

HERAUSGEBER

Becker Büttner Held
Magazinstraße 15-16
10179 Berlin

www.bbh-online.de
www.derenergieblog.de

NEWS

Juli 2017



BECKER BÜTTNER HELD

ÖPNV, NEUE MOBILITÄTSKONZEPTE UND RESTRUKTURIERUNGEN



Dr. Christian Jung

Rechtsanwalt
Magazinstraße 15-16
10179 Berlin
Telefon +49 (0)30 611 28 40-115
Fax +49 (0)30 611 28 40-99
christian.jung@bbh-online.de



Dennis Tischmacher

Rechtsanwalt
Magazinstraße 15-16
10179 Berlin
Telefon +49 (0)30 611 28 40-175
Fax +49 (0)30 611 28 40-99
dennis.tischmacher@bbh-online.de



Dr. Yvonne Markgraf

Rechtsanwältin
Magazinstraße 15-16
10179 Berlin
Telefon +49 (0)30 611 28 40-115
Fax +49 (0)30 611 28 40-99
yvonne.markgraf@bbh-online.de

ELEKTROMOBILITÄT, CARSHARING UND AUTONOMES FAHREN



Dr. Christian de Wyl

Rechtsanwalt
Magazinstraße 15-16
10179 Berlin
Telefon +49 (0)30 611 28 40-20
Fax +49 (0)30 611 28 40-99
christian.de.wyl@bbh-online.de



Dr. Roman Ringwald

Rechtsanwalt
Magazinstraße 15-16
10179 Berlin
Telefon +49 (0)30 611 28 40-23
Fax +49 (0)30 611 28 40-99
roman.ringwald@bbh-online.de



Simone Mühe

Rechtsanwältin
Magazinstraße 15-16
10179 Berlin
Telefon +49 (0)30 611 28 40-43
Fax +49 (0)30 611 28 40-99
simone.muehe@bbh-online.de

NEWS

Juli 2017

VERKEHRS- UND STADTPLANUNG



Folkert Kiepe

Rechtsanwalt
KAP am Südkai
Agrippinawerft 26-30
50678 Köln
Telefon +49 (0)221 650 25-0
Fax +49 (0)221 650 25-299
folkert.kiepe@bbh-online.de



Dr. Roman Ringwald

Rechtsanwalt
Magazinstraße 15-16
10179 Berlin
Telefon +49 (0)30 611 28 40-23
Fax +49 (0)30 611 28 40-99
roman.ringwald@bbh-online.de

STEUERFRAGEN UND UNTERNEHMENSRECHT



Meike Weichel

Rechtsanwältin/Steuerberaterin
Pfeuferstraße 7
81373 München
Telefon +49 (0)89 23 11 64-222
Fax +49 (0)89 23 11 64-570
meike.weichel@bbh-online.de



Dr. Philipp Bacher

Rechtsanwalt
Pfeuferstraße 7
81373 München
Telefon +49 (0)89 23 11 64-132
Fax +49 (0)89 23 11 64-570
philipp.bacher@bbh-online.de

ARBEITSRECHT



Bernd Günter

Rechtsanwalt
Pfeuferstraße 7
81373 München
Telefon +49 (0)89 23 11 64-232
Fax +49 (0)89 23 11 64-570
bernd.guenter@bbh-online.de



Lars von Scheven

Rechtsanwalt
Pfeuferstraße 7
81373 München
Telefon +49 (0)89 23 11 64-232
Fax +49 (0)89 23 11 64-570
lars.von.scheven@bbh-online.de

NEWS

Juli 2017



BECKER BÜTTNER HELD

BERLIN

Magazinstraße 15-16
10179 Berlin
Tel +49 (0)30 611 28 40-0
Fax +49(0)30 611 28 40-99
bbh@bbh-online.de

MÜNCHEN

Pfeufferstraße 7
81373 München
Tel +49 (0)89 23 11 64-0
Fax +49 (0)89 23 11 64-570
bbh@bbh-online.de

KÖLN

KAP am Südkai/Agrippinawerft 26-30
50678 Köln
Tel +49 (0)221 650 25-0
Fax +49(0)221 650 25-299
bbh@bbh-online.de

HAMBURG

Kaiser-Wilhelm-Straße 93
20355 Hamburg
Tel +49 (0)40 34 10 69-0
Fax +49 (0)40 34 10 69-22
bbh@bbh-online.de

STUTTGART

Industriestraße 3
70565 Stuttgart
Tel +49 (0)711 722 47-0
Fax +49 (0)711 722 47-499
bbh@bbh-online.de

ERFURT

Regierungsstraße 64
99084 Erfurt
Tel +49 (0)361 644 74 49-0
Fax +49 (0)361 644 74 49-499
bbh@bbh-online.de

BRÜSSEL

Avenue Marnix 28
1000 Brüssel, Belgien
Tel +32 (0)2 204 44-00
Fax +32 (0)2 204 44-99
bbh@bbh-online.de

NEWS

Juli 2017