



BECKER BÜTTNER HELD

VERKEHR

NEWS

---

November 2017



## 2. NEWSLETTER VERKEHR

Der 2. Newsletter Verkehr steht vornehmlich im Zeichen der aktuellen Rechtsprechung zu den Diesel-Fahrverboten. Ein derzeit beim BVerwG laufendes Verfahren wird im Jahr 2018 Klarheit darüber bringen, ob ein mögliches Verkehrsverbot für (bestimmte) Dieselfahrzeuge in Städten mit den bereits bestehenden bundesrechtlichen Regelungen vollzogen werden kann oder die rechtlichen Grundlagen dafür erst geschaffen werden müssten.

Dauerhaft aktuell sind ebenfalls die Voraussetzungen für die Direktvergabe öffentlicher Verkehrsaufträge an interne Betreiber. Viele öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) laufen in den kommenden Jahren, also 2019, 2020 oder 2021, aus. Das Inkrafttreten der EG-Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste am 3.12.2009, die Umsetzung der Vorgaben in das PBefG zum 1.1.2013 sowie die Festlegung von Höchstlaufzeiten und Übergangsbestimmungen führen dazu, dass alte Betrauungen und Konzessionen zu inkongruenten Zeitpunkten in den kommenden Jahren enden. Für die Neuvergaben sind noch viele rechtliche Fragen nicht eindeutig geklärt oder besonders zu berücksichtigen, wie die hier vorgestellten (Vergabekammer-)Entscheidungen zeigen.

# NEWS

November 2017

## INHALT

<b>TEIL 1: DIESEL-FAHRVERBOTE .....</b>	<b>4</b>
I. URTEIL DES VG DÜSSELDORF VOM 13.9.2016 – 3 K 7695/15 .....	4
II. BESCHLUSS DES VGH MÜNCHEN VOM 27.2.2017 – 22 C 16.1427 .....	4
III. URTEIL DES VG STUTTGART VOM 26.7.2017 – 13 K 5412/15.....	4
IV. SPRUNGREVISION ZUM BVERWG – 7 C 26.16 .....	5
V. AUSBLICK.....	5
<b>TEIL 2: AKTUELLES VON DEN VERGABEKAMMERN ZUR DIREKTVERGABE.....</b>	<b>6</b>
I. VK SAARLAND VOM 18.7.2017 – WESENTLICHE AUFTRAGSÄNDERUNGEN	6
II. VK RHEINLAND VOM 19.9.2017 – VERKEHRSMANAGEMENTGESELLSCHAFT UND SELBSTERBRINGUNGSKRITERIUM ...	7
<b>TEIL 3: LAG DÜSSELDORF VOM 7.7.2017 .....</b>	<b>8</b>
<b>TEIL 4: VERANSTALTUNGSHINWEISE/SEMINARE UND PUBLIKATIONEN .....</b>	<b>10</b>
I. VERANSTALTUNGSHINWEISE.....	10
II. PUBLIKATIONEN .....	11

## NEWS

## TEIL 1: DIESEL-FAHRVERBOTE

In vielen deutschen Städten werden die vorgeschriebenen Grenzwerte für Stickoxide nach wie vor deutlich überschritten. Dazu tragen in starkem Maße Dieselfahrzeuge bei. Um dem zu begegnen, wird die Möglichkeit der Einführung von Dieselfahrverboten diskutiert. Problematisch ist hierbei, ob Länder und Kommunen die erforderlichen Zuständigkeiten und Befugnisse für derartige Verkehrsbeschränkungen haben und ob diese mit dem zur Verfügung stehenden straßenverkehrsrechtlichen Instrumentarium in rechtlich zulässiger Weise durchgesetzt werden können. Konkret geht es insbesondere um die Frage, ob die Kompetenz der Straßenverkehrsbehörden nach [§ 40 Abs. 1 BImSchG](#) ausreichend ist oder ob es für die Einführung von Fahrverbotszonen für Dieselfahrzeuge einer Bundesverordnung (nach [§ 40 Abs. 3 BImSchG](#)) bedarf.

### I. URTEIL DES VG DÜSSELDORF VOM 13.9.2016 – 3 K 7695/15

Nach Auffassung des VG Düsseldorf erlauben die gegenwärtigen bundesrechtlichen Regelungen schon heute die Anordnung von Fahrverboten für (bestimmte) Dieselfahrzeuge. Hierfür sei die Befugnis für Landes- und Kommunalbehörden aus [§ 40 Abs. 1 BImSchG](#) ausreichend. Eine zusätzliche Rechtsverordnung des Bundes nach [§ 40 Abs. 3 BImSchG](#) hält das Gericht nicht für notwendig.



### II. BESCHLUSS DES VGH MÜNCHEN VOM 27.2.2017 – 22 C 16.1427

Dagegen hat der BayVGH Bedenken hinsichtlich der Frage, ob das geltende Recht ausreichende Befugnisnormen bereithält, um in allen Fällen, in denen das geboten ist, Ausnahmen von Verkehrsverboten für Dieselfahrzeuge rechtskonform zulassen zu können. Vor allem aber hält das Gericht es für zweifelhaft, ob solche Verbote mit dem derzeit zur Verfügung stehenden Instrumentarium der Straßenverkehrsordnung einwandfrei bekanntgegeben werden können.

### III. URTEIL DES VG STUTTGART VOM 26.7.2017 – 13 K 5412/15

Das VG Stuttgart wiederum hat bezogen auf die Umweltzone Stuttgart entschieden, dass eine entsprechende Verkehrsbeschränkung auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung ordnungsgemäß bekanntgegeben werden und daher in rechtlich zulässiger Weise durchgesetzt werden könne.

# NEWS

#### IV. SPRUNGREVISION ZUM BVERWG – 7 C 26.16

Gegen das unter [Nr. I.](#) genannte Urteil des VG Düsseldorf war sofort Sprungrevision eingelegt worden. Die Entscheidung des BVerwG hatte man bis vor kurzem noch bis Herbst 2017 erwartet. Sie soll nun aber doch erst im Jahr 2018 fallen.

Die Sprungrevision war vom VG Düsseldorf zugelassen worden, weil der Frage der inhaltlichen Anforderungen an einen Luftreinhalteplan hinsichtlich der Auseinandersetzung mit einem möglichen Verkehrsverbot für (bestimmte) Dieselfahrzeuge im Spannungsfeld der bundesrechtlichen Vorgaben grundsätzliche Bedeutung zukommt.

#### V. AUSBLICK

Außer Diskussion steht, dass das Ziel, die im Immissionsschutzrecht vorgegebenen Grenzwerte für gesundheitsschädliche Stickoxide einzuhalten, zeitnah erreicht werden muss. Sollte das BVerwG aussprechen, dass Dieselfahrverbote auf der Grundlage des geltenden Rechts zulässig sind, könnte für Kommunen ein großer Handlungsdruck entstehen. Denkbar ist nämlich, dass die rasche Einhaltung der Grenzwerte nur durch derartige Verkehrsbeschränkungen erreicht werden kann und Kommunen deshalb zu deren Anordnung verpflichtet sind. Hält das BVerwG das bestehende rechtliche Instrumentarium hingegen nicht für ausreichend, ist die Einhaltung der Grenzwerte aber nur durch Fahrverbote erreichbar, dürfte der Ordnungsgeber in der Pflicht

sein, hierfür eine rechtliche Grundlage zu schaffen. Zweckmäßigerweise bedarf es für Dieselfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (in der Regel Euro-6-Norm), die von dem Verkehrsverbot ausgenommen werden sollen, einer weitergehenden Kennzeichnungsmöglichkeit – wie beispielsweise die vorgeschlagene „Blaue Plakette“. Dies ermöglicht auch eine leichte Kontrolle der Einhaltung des Fahrverbots durch die Kommunen. Die Einführung einer „Blauen Plakette“ erforderte eine entsprechende Ergänzung der [35. BImSchV](#) und des Zusatzzeichens [46 der StVO](#) durch den Ordnungsgeber des Bundes.

In jedem Fall bleibt der Handlungsbedarf in Kommunen bestehen, da die zu hohe Schadstoffbelastung der Luft beseitigt werden muss.

## NEWS

---

November 2017

## TEIL 2: AKTUELLES VON DEN VERGABEKAMMERN ZUR DIREKTVERGABE

### I. VK SAARLAND VOM 18.7.2017 – WESENTLICHE AUFTRAGSÄNDERUNGEN

Der bestandskräftige Beschluss der Vergabekammer (VK) Saarland vom 18.7.2017 – 3 VK 03/2017 trifft Feststellungen dazu, wann Änderungen eines öDA während seiner Laufzeit wesentlich sind und damit einer Neuvergabe gleichkommen, was wiederum die Pflicht zur Veröffentlichung einer Vorabinformation gem. [Art. 7 Abs. 2 der Verordnung \(EG\) 1370/2007](#) (nachfolgend VO) auslösen würde. Die VK Saarland hatte über einen Fall zu entscheiden, in dem eine Alt-Betrauung mit Wirkung zum 1.1.2014 im Jahr 2012 (sowie 2015) vorab bekannt gemacht wurde. Zum 1.1.2017 erfolgten gemäß Stadtratsbeschluss Änderungen des öDA, die eine Reduzierung des Fahrplanangebotes und somit des Leistungsvolumens um ca. 10 % umfasste – ohne weitere Vorabkennzeichnung. Die VK legt die Rechtsprechung des EuGH (Urt. v. 19.6.2010 – [C-454/06](#) - Presstext; und Urt. v. 13.4.2010 – [C-91/08](#)) sowie des OLG Düsseldorf (Beschl. v. 28.11.2011 – [VII Verg 20/11](#)) zugrunde, welche eine **wesentliche Änderung** des Altvertrages annimmt, wenn der ursprüngliche Auftrag in großem Umfang erweitert und damit der Wettbewerb tangiert wird, wenn die Vertragsänderung wesentliche andere Merkmale aufweist als der ursprüngliche Auftrag, aber auch wenn sich das wirtschaftliche Gleichgewicht des Vertrages in einer im ursprünglichen

Auftrag nicht vorgesehenen Weise zugunsten des Auftragnehmers ändert.



Dies sah die VK Saarland als nicht erfüllt an mit der Begründung, dass die Reduzierungen lediglich zu quantitativen Einschränkungen (i.S.v. Optimierungen der Linienbündel), nicht aber zu Erweiterungen des Vertragsgegenstandes führten. Die Änderungen wiesen im konkreten Fall keine wesentlichen anderen Merkmale auf, und vor allem hatte sich der **Auftraggeber im Altvertrag Anpassungen vorbehalten**. Der Entscheidung ist zu entnehmen, dass der **ursprüngliche Betrauungsgegenstand** nicht berührt werden darf, um unwesentliche und im Vertrag vorbehaltene Änderungen vornehmen zu können. Die gesetzliche Umsetzung der o.g. Rechtsprechung findet sich mittlerweile in [§ 132 GWB](#), der jedoch – wegen [§ 8 Abs. 7 PBefG](#) – auf Direktvergaben i.S.d. VO 1370/2007 nicht direkt zur Anwendung kommt.

## NEWS

November 2017

## II. VK RHEINLAND VOM 19.9.2017 – VERKEHRSMANAGEMENTGESELLSCHAFT UND SELBSTERBRINGUNGSKRITERIUM

Gleichfalls bestandskräftig sind die beiden Beschlüsse der VK Rheinland vom 19.9.2017 (VK VOL 12/17 und VK VOL 13/17). Zu klären waren dort Fragen der Direktvergabe im Zusammenhang mit einer Verkehrsmanagementgesellschaft. Die VK Rheinland stellt im erstgenannten Verfahren klar heraus, wann die Selbsterbringungsquote als eines der Voraussetzungen der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2017 als erfüllt gilt, sofern die Verkehrsgesellschaft zwar selbst Inhaber der Linienverkehrsgenehmigung ist, sämtliche Leistungen aber an Subunternehmer vergibt. Die beiden ersten Voraussetzungen sah die VK als erfüllt an, insbesondere das **Kriterium der Kontrolle**, wie über eine eigene Dienststelle. Auch das **Gebietskriterium** war erfüllt. Zu deren Erfüllung mussten jedoch die Beteiligungsverhältnisse des internen Betreibers an einer Verkehrsgesellschaft, die Verkehrsdienste außerhalb des Zuständigkeitsgebietes erbringt, noch geändert werden – was zum Zeitpunkt der Direktbeauftragung erfolgen sollte.

Zu der Frage des maßgeblichen Zeitpunktes bleibt sich die VK Rheinland treu (vgl. Beschl. v. 11.11.2016 – VK VOL 14/2016), wonach auch dessen Anforderungen **erst zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Direktbeauftragung** erfüllt sein müssen. Dazu verlangt die VK Rheinland, dass sich entweder die Tatsachengrundlage zwi-

schen Vorabkennzeichnung und Wirksamwerden nicht ändert, oder aber in einem Nachprüfungsverfahren der Auftraggeber (wie hier) durch Tatsachen belegen kann, dass die Anforderungen der Direktbeauftragung (im konkreten Fall die Umsetzung und Änderung der Beteiligungsverhältnisse) bei Wirksamwerden erfüllt sein werden.

Die VK lässt jedoch die Direktvergabe am **Kriterium der Selbsterbringung** scheitern. Nach Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. e) VO 1370/2007 muss der Betreiber, hier die Verkehrsmanagementgesellschaft, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst erbringen. Eine Ausnahme für den Fall, dass der öDA gleichzeitig Planung, Aufbau und Betrieb der Verkehrsdienste umfasst und damit eine vollständige Übertragung des Betriebs an Unterauftragnehmer vorsieht, will die VK bei der Direktvergabe nicht anerkennen. Statt eines „bedeutenden Teils“ i.S.d. Art. 4 Abs. 7 Satz 2 VO 1370/2007, räumt die VK dem **„überwiegenden Teil“** des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. e) VO 1370/2007 als speziellere Vorschrift bei Direktvergaben den Vorrang ein. Im Zuge einer **Gewichtung der Bestandteile Planung, Aufbau und Betrieb** will die VK Rheinland bereits **im Betrieb selbst den überwiegenden Teil** sehen und stellt fest, dass die Verkehrsmanagementgesellschaft im konkreten Fall diesen selbst nicht erbringt. Dass Art. 4 Abs. 7 Satz 3 VO 1370/2007 im Rahmen einer Direktvergabe leerlaufe, sei nach der VK Rheinland die unvermeidbare Folge des Vorrangs des Art. 5 Abs. 2 Satz 3 lit. e) VO 1370/

# NEWS

2007. Immerhin bestätigt die VK die Auffassung des OLG Düsseldorf vom 3.5.2017 hinsichtlich der Vorlagefrage an den EuGH (vgl. [BBH-News Juli 2017](#)), dass die Leistung einer 100%-igen Tochtergesellschaft des internen Betreibers als Leistung des internen Betreibers selbst anzusehen sei. Dies macht deutlich, dass seitens der Gerichte zum Thema Verkehrsmanagementgesellschaft und die Erfüllung der Selbsterbringungsquote sicherlich noch nicht das letzte Wort gesprochen worden ist. Dass der Betrieb des Gesamtauftrages generell als überwiegender Teil der Gesamtleistung eines öffentlichen Verkehrsauftragnehmers zu qualifizieren ist, scheint an dieser Stelle jedoch zu weit zu gehen. Es wird daher abzuwarten sein, inwiefern sich die Rechtsprechung zu diesem Thema weiter entwickeln wird.



Am gleichen Tag entschied die VK Rheinland (VK VOL 13/17), dass die Verkehrsmanagementgesellschaft selbst kein wettbewerbliches Verfahren nach Art. 5 Abs. 3 VO durchführen dürfe; als Empfänger der Direktvergabe und somit internem Betreiber könne sie nicht „in die Funktion einer zuständigen Behörde hineinwachsen“.

### TEIL 3: LAG DÜSSELDORF VOM 7.7.2017

Kostenlose Nutzung des Nahverkehrs für Mitarbeiter im Ruhestand und deren Ehegatten können als Leistung der betrieblichen Altersversorgung besonders geschützt sein.

Räumt ein Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs seinen Arbeitnehmern, Betriebsrentnern und auch den jeweiligen Ehegatten großzügige betriebliche Regelungen zu kostenlosen Freifahrten ein und will es diese Zusagen später einschränken oder abschaffen, ist dies zwar in der Regel nach den Grundsätzen der ablösenden Betriebsvereinbarung im Einvernehmen mit dem Betriebsrat möglich. Soweit die kostenlose Nutzung auch für die Zeit ab dem Ruhestand zugesagt wurde und damit als Leistung der betrieblichen Altersvorsorge anzusehen ist, sind die besonderen, strengen Grundsätze für Eingriffe in Betriebsrentenleistungen zu beachten, die für Einschränkungen bzw. Abschaffung der Leistungen hohe Hürden vorsehen.

Das LAG Düsseldorf hatte in zwei Verfahren (Urt. v. 23.6.2017 – [6 Sa 110/17](#) und Urt. v. 7.7.2017 – [6 Sa 172/17](#)) über verschiedene Klagen auf Überlassung kostenloser Tickets für den öffentlichen Personennahverkehr an Mitarbeiter, Ruheständler sowie deren Ehegatten zu entscheiden. Hintergrund war, dass ein städtisches Nahverkehrsunternehmen jahrzehntelang auf Grundlage verschiedener Regelungen seinen Mitarbeitern, Be-

## NEWS

November 2017



etriebsrentnern wie auch deren Ehegatten kostenlose Freifahrtmöglichkeiten zur Verfügung gestellt hatte, und hiermit sogar öffentlich zur Gewinnung von Mitarbeitern geworben hatte. Diese Zusagen wurden dann mit einer neuen Betriebsvereinbarung erheblich eingeschränkt, insbesondere bei den Leistungen an Ehegatten.

Gegen diese Einschränkungen klagten einzelne Mitarbeiter insbesondere für ihre jeweiligen Ehegatten und für sich bzw. ihre Ehegatten auf „lebenslange“ Freifahrttickets zu den früher zugesagten Tarifbedingungen. Das LAG urteilte, dass die bisherigen Regelungen hier „betriebsvereinbarungsoffen“ waren, d.h. im Einverständnis mit dem Betriebsrat ohne weiteres auch „verschlechternd“ abgelöst werden durften, und zwar unabhängig davon, ob die bisherige Gewährung auf Gesamtzusagen oder einer betrieblichen Übung beruhten. Daher wurden die neuen Einschränkungen für wirksam befunden, soweit es Leistungen an aktive Arbeitnehmer, wie auch an Arbeitnehmer in der Passivphase der Altersteilzeit sowie deren jeweiligen Ehegatten in dieser Zeit betraf.

Allerdings gab das Gericht einer Klage insoweit statt, als diese die Weitergewährung der bisherigen Freifahrten ab Eintritt in den Ruhestand betraf. Denn hier sah das Gericht aufgrund des Versorgungscharakters der kostenlosen Nutzung des Nahverkehrs für die Zeit ab dem Ruhestandseintritt eine „Leistung der betrieblichen Altersversorgung“. Im Bereich der betrieblichen Altersver-

sorgung ist jedoch nach ständiger Rechtsprechung des BAG die – grundsätzlich nach dem Ablösungsprinzip zulässige – Verschlechterung durch neue Betriebsvereinbarungen durch die sog. „Drei-Stufen-Theorie“ erheblich eingeschränkt:

Danach sind bei Einschnitten in Betriebsrentenanwartschaften besondere Grundsätze des Vertrauensschutzes und der Verhältnismäßigkeit zu beachten, die das LAG nun auch auf die Freifahrttickets für Betriebsrentner und deren Ehegatten übertragen. Dabei sind bestimmten, abgestuften Besitzständen jeweils entsprechende, unterschiedlich gewichtete Eingriffsgründe des Arbeitgebers gegenüberzustellen. Da das Gericht im vorliegenden Fall diese Voraussetzungen als nicht gegeben ansah, wurde der Ehefrau eines Klägers, wenn auch nur für die Zeit nach dessen Eintritt in den Ruhestand, die ungeschmälerete Weitergewährung der bisherigen Freifahrtmöglichkeiten zugestanden.

## NEWS

---

November 2017

## TEIL 4: VERANSTALTUNGSHINWEISE/SEMINARE UND PUBLIKATIONEN

### I. VERANSTALTUNGSHINWEISE

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

Die inzwischen 9. ÖPNV-Fachtagung findet auch in diesem Jahr wieder mit Unterstützung des Deutschen Städtetages und dem Landkreistag Nordrhein-Westfalen in Köln statt. Sie steht unter dem Titel „Verkehr im Wandel – neue Herausforderungen, 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. Der Unterstützung zu diesen Themen haben wir uns wieder namhafte Experten aus Verbänden, Unternehmen und Aufgabenträgerorganisationen versichert.

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

#### BBH-Seminar „Elektromobilität rechtssicher gestalten“ am 23.11.2017 in Erfurt und am 11.12.2017 in Stuttgart

Die Umsetzung von Elektromobilitätskonzepten stellt die Unternehmen und Energieversorger sowie E-Mobility-Dienstleister weiterhin vor Herausforderungen, bspw. bei der (eichrechtskonformen) Abrechnung. Unser Seminar zur Elektromobilität setzen wir daher auch in der 2. Jahreshälfte fort und möchten Ihnen damit einen Fahrplan für die (weitere) Ausgestaltung Ihrer Elektromobilitätskonzepte an die Hand geben. Dabei setzen wir uns u.a. mit folgenden Themen auseinander:

- aktueller Rechtsrahmen für Ladeeinrichtungen (LadesäulenVO, punktueller Aufladen etc.),
- Abrechnung der Ladevorgänge,
- eichrechtliche Anforderungen,
- Betreibermodelle für Ladeinfrastruktur,
- Wer zahlt Stromsteuer und EEG-Umlage?,
- § 14a EnWG und Ladestromtarife,
- Eigenerzeugung und Ladestrom,
- Kooperation mit Bauträgern,
- Laden beim Arbeitgeber,
- emissionsarme Mobilität und Carsharing als Bestandteil von Mobilitätskonzepten.

Die [Agenda](#) und das [Anmeldeformular](#) finden Sie hier.

# NEWS

November 2017

## II. PUBLIKATIONEN

*Jung*, Der Rechtsrahmen der Verkehrswende – Appelle an den Gesetzgeber in Deutschland und Europa, IR 2017, 220 ff.

*Ringwald/de Wyl*, Mobilitätswende rechtssicher gestalten – frühzeitig integrierte Konzepte erstellen, E-Mobility Jahrbuch 2017, 23

*de Wyl/Jung/Ringwald/Weichel*, Neues aus dem Verkehrsbereich, [www.derEnergieblog.de](http://www.derEnergieblog.de) vom 5.9.2017

*Markgraf*, Anm. zu OLG Düsseldorf, Beschl. v. 3.5.2017 – VII-Verg 51/16; VII-Verg 17/16 und VII-Verg 18/16, IR 2017, 259 f.

*Markgraf/Becker*, Anm. zu VG Schleswig, Urt. v. 22.11.2016 – 3 A 351/15, IR 2017, 260 f.

# NEWS

---

November 2017



BECKER BÜTTNER HELD

## ÜBER BBH

Als Partnerschaft von Rechtsanwälten, Steuerberatern und Wirtschaftsprüfern ist BBH ein führender Anbieter von Beratungsdienstleistungen für Infrastruktur- und Energieversorgungsunternehmen sowie 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](http://www.bbh-online.de)  
[www.derenergieblog.de](http://www.derenergieblog.de)

# NEWS

---

November 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. Sascha Michaels**

Rechtsanwalt  
Magazinstraße 15-16  
10179 Berlin  
Telefon +49 (0)30 611 28 40-40  
Fax +49 (0)30 611 28 40-99  
sascha.michaels@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



### **Jan-Hendrik vom Wege**

Rechtsanwalt  
Kaiser-Wilhelm-Straße 93  
20355 Hamburg  
Telefon +49 (0)40 34 10 69-500  
Fax +49 (0)40 341 069-22  
jan-hendrik.vom.wege@bbh-online.de

# NEWS

November 2017



BECKER BÜTTNER HELD

## VERKEHRS- UND STADTPLANUNG



### Folkert Kiepe

Rechtsanwalt  
KAP am Südkai  
Agrippinawerft 26-30  
50678 Köln  
Telefon +49 (0)221 650 25-102  
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

November 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

---

November 2017