

Newsletter

Inhalt

EuGH zu Vorgaben des Aufgabenträgers zur Selbsterbringungsquote bei wettbewerblichen Vergaben.....	3
VG Augsburg zu § 45a-Ausgleichszahlungen für nicht konzessionierte Verkehre	4
VGH B-W zu Voraussetzungen und Wirkungen bei Genehmigungsfiktion....	5
VK Lüneburg: Wertungskriterien bei Vergabeverfahren	5
Die Einheitliche Europäische Eigenerklärung (EEE) – Auswirkungen auf Verkehrsausschreibungen?.....	6
BFH-Urteil zur Bäderverpachtung – negative Folgen für Verpachtungen im ÖPNV?.....	7
OLG Frankfurt zu Rügepflichten bei fehlerhafter Vorinformation	8
OVG NRW zur Nachbesserung eines Genehmigungsantrags nach Ausschlussfrist	10
Neues Tariftreue- und Vergabegesetz NRW und Rechtsverordnung.....	11
Änderungen der VO 1370/2007 im Rahmen des 4. Eisenbahnpakets	12
Änderung des NNVG.....	13
VGH Baden-Württemberg zur Geltungsdauer fiktiver Liniengenehmigungen	14
VG Augsburg: „Beste Verkehrsbedienug“ nach § 8 III 2 PBefG	15
VK München hebt Vergabeverfahren wegen Zuständigkeitsfortfalls auf.....	16
Ihre Ansprechpartner	17
Bestellung und Abbestellung	17

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wir freuen uns, Ihnen die neueste Ausgabe unseres PDF-Newsletter *Public Services Legal News – Verkehr und Infrastruktur* übersenden zu können.

Mit unserem Newsletter wollen wir den eiligen Leser auf prägnante und übersichtliche Weise über die aktuellen Themen aus den Bereichen Verkehr und Infrastruktur informieren. Sie profitieren dabei von dem Expertenwissen unseres 10-köpfigen ÖPNV-Teams an den Niederlassungen Düsseldorf, Frankfurt, Hannover und Hamburg. Außerdem erhalten Sie Informationen zu unseren regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen.

Viel Spaß beim Lesen.

Ihre
Christiane Kappe

EuGH zu Vorgaben des Aufgabenträgers zur Selbsterbringungsquote bei wettbewerblichen Vergaben

Mit Urteil vom 27.10.2016 hat der EuGH zu Fragen Stellung genommen, die die Auslegung des Art. 4 Abs. 7 der VO 1370 betreffen. Nach dieser Vorschrift muss der Betreiber einen bedeutenden Teil der Leistung selbst erbringen.

Hintergrund des Urteils war ein Vorabentscheidungsersuchen der Vergabekammer Südbayern (vgl. Ausgabe 3/2015 unseres Newsletters). In dem diesem Ersuchen zugrundeliegenden Nachprüfungsverfahren hatte sich ein interessiertes Verkehrsunternehmen gegen die Vorgabe in den Vergabeunterlagen einer europaweiten Ausschreibung des Augsburger Verkehrs- und Tarifverbands (AVV) gewandt, wonach der künftige Betreiber max. 30 % der Leistung (gemessen an den Fahrplan-KM) an Subunternehmer vergeben darf, also 70 % selbst erbringen muss. Nach Ansicht des Verkehrsunternehmens findet die Beschränkung des Einsatzes von Subunternehmern nach Art. 4 Abs. 7 der VO 1370 im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung keine Anwendung, da nach der einschlägigen Vergaberichtlinie der Subunternehmereinsatz unbegrenzt möglich sei.

Dieser Auffassung hat der EuGH eine klare Absage erteilt. Zwar habe die Ausschreibung öffentlicher Dienstleistungsaufträge für Busverkehrsleistungen gemäß Art. 5 Abs. 1 Satz 2 VO 1370 nach den Vergaberichtlinien zu erfolgen. Hieraus folge aber nur, dass auf diese Aufträge die ausdrücklich genannten Sonderregelungen des Art. 5 Abs. 2-6 der VO 1370 keine Anwendung fänden. Die übrigen Vorschriften der VO 1370 – und damit auch die mögliche Beschränkung des Subunternehmereinsatzes nach Art. 4 Abs. 7 VO 1370 – blieben dagegen auch für diese Aufträge anwendbar.

Sodann führt der EuGH aus, dass Art. 4 Abs. 7 VO 1370 den Behörden ein weites Ermessen einräume. Dem Aufgabenträger stehe es frei, die Vergabe von Unteraufträgen komplett zu untersagen oder auch nur für einen Teil des Auftrags zu verbieten, solange nur ein bedeutender Teil der Leistung von dem Betreiber selbst erbracht werde. Die Auferlegung einer Selbsterbringungsquote von 70% sei demnach zulässig.

Praxishinweis:

Schnittstellenfragen zwischen der VO 1370 und dem allgemeinen Vergaberecht sind in der Praxis häufig anzutreffen, etwa mit Blick auf Veröffentlichungspflichten oder Inhousevergaben. Das klare Votum des EuGH ist insofern sehr zu begrüßen. Das Urteil dürfte über den Fall hinaus bei der Beurteilung des Verhältnisses zwischen diesen beiden ineinander greifenden Regelungsregimen erhebliche Hilfestellung bieten: Die VO 1370 geht den vergaberechtlichen Regelungen vor, sofern nicht ausdrücklich – wie etwa für die Fälle der Absätze 2-6 des Art. 5 VO 1370 – etwas anderes bestimmt ist. Hieran ändert auch die Tatsache nichts, dass das Urteil zu der „alten“ Vergaberichtlinie ergangen ist. Denn die Aussagen des EuGH sind als Grundsätze zu betrachten, die sich 1:1 auf die neue Rechtslage übertragen lassen.

Keine Aussage hat der EuGH freilich zu der Frage getroffen, in welcher Höhe der „bedeutende Teil“ der Selbsterbringung im Sinne des Art. 4 Abs. 7 VO 1370 anzusetzen ist. Fraglich bleibt zudem, ob auf der Grundlage des vorliegenden Urteils zeitnah auch die inzwischen durch drei OLG (Düsseldorf, München und Frankfurt) unterschiedlich bewertete Frage aufgelöst werden könnte, welches Vergaberechtsregime bei der Inhouse-Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen über ÖPNV-Leistungen Anwendung findet.

VG Augsburg zu § 45a-Ausgleichszahlungen für nicht konzessionierte Verkehre

Das Verwaltungsgericht Augsburg lehnte in einem Urteil vom 08.11.2016 Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG an den Kläger für eine bei diesem nicht konzessionierte Teilleistung ab.

Die Klägerin, ein Busunternehmen, wendete sich gegen eine Teilablehnung von Zahlungen durch die zuständige Regierung, soweit sie den Verkehr an Samstagen erbracht hatte. Die Fahrten hatte das Busunternehmen auf der Basis eines Kooperationsvertrages mit einem anderen Verkehrsunternehmen durchgeführt. Nach Feststellungen des Gerichtes hatte dieses andere Unternehmen den betreffenden Verkehr aber in den Fahrplan seiner eigenen Linie integriert. Der Verkehr war somit letztlich bei der Klägerin nicht konzessioniert.

Das Gericht stellt zunächst fest, dass Ausgleichsleistungen nur für tatsächlich erbrachte Beförderungsleistungen im Ausbildungsverkehr gewährt werden müssen. Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG kämen aber dennoch hier nicht in Betracht, weil der in Rede stehende Samstagsverkehr nicht im Rahmen eines genehmigten Linienverkehrs der Klägerin erfolgt sei. Der Ausgleichsanspruch nach § 45a PBefG sei auf den Umfang der Genehmigung beschränkt, ohne dass es darauf ankomme, ob jenseits der Genehmigung weitere Verkehrsleistungen erbracht worden seien. Auch soweit ein Unternehmer einen Linienverkehr fahrplanabweichend betreibe, handele er ohne Genehmigung. Die Änderung eines Fahrplans bedürfe der Zustimmung der Genehmigungsbehörde; bei erstmaliger Genehmigungserteilung bzw. bei Wiedererteilung nach Ablauf erfolge die Zustimmung im Rahmen der Genehmigungserteilung. Der Fahrplan werde somit Bestandteil der Genehmigung.

Praxishinweis:

Gerade in Kooperationsfällen sind teilweise unscharfe Regelungen im Hinblick auf tatsächliche Fahrleistung einerseits und konzessionierte Verkehre andererseits anzutreffen. Das Urteil gibt hierzu den nicht überraschenden Hinweis, dass solche Unschärfen Auswirkungen auch auf die Gewährung von Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG haben können. Bei Verhandlung solcher Kooperationen sollten die Beteiligten dies in den Blick nehmen und diesbezüglich für Klarheit sorgen.

VGH B-W zu Voraussetzungen und Wirkungen bei Genehmigungsfiktion

Der Kläger beantragte bei der beklagten Genehmigungsbehörde Genehmigungen zum Gelegenheitsverkehr mit Taxen. Als beabsichtigter Beginn der Geltungsdauer der als Ersterteilung beantragten Genehmigungen vermerkte der Kläger in den amtlichen Antragsformularen „sofort“.

Die Parteien stritten im Folgenden u.a. um den Beginn der dreimonatigen Entscheidungsfrist der Genehmigungsbehörde nach § 15 Abs. 1 S. 2 PBefG bzw. den Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Genehmigung im Falle einer Genehmigungsfiktion.

Der VGH Baden-Württemberg entschied hierzu mit Urteil vom 27.10.2016:

Der Beginn der dreimonatigen Entscheidungsfrist nach § 15 Abs. 1 S. 2 PBefG setze grundsätzlich voraus, dass der Antrag bei der zuständigen Genehmigungsbehörde eingegangen sei und ihr vollständig vorliege. Diese Sichtweise entspreche dem Sinn und Zweck der – nach unterbliebener Entscheidung der Genehmigungsbehörde innerhalb des Dreimonatszeitraums – eintretenden Genehmigungsfiktion. Denn diese Bestimmung solle ersichtlich die Position des Antragstellers gegenüber einer untätigen Genehmigungsbehörde stärken. Um jedoch in schutzwürdiger Weise auf den Eintritt der Genehmigungsfiktion vertrauen zu können, müsse der Antragsteller seinerseits zunächst die Behörde durch die Einreichung vollständiger Antragsunterlagen in die Lage versetzt haben, über den Antrag zu entscheiden.

Gegenüber dem Adressaten (Antragsteller) werde die als erteilt geltende Genehmigung mit Fiktionseintritt wirksam. Der Kläger hatte sich darauf berufen, dass die Genehmigung erst mit Aushändigung der Genehmigungsurkunde wirksam werden könne, da ein Unternehmer erst ab dem Zeitpunkt der Aushändigung der Urkunde in der Lage sei, Personen ohne Begehung einer Ordnungswidrigkeit zu befördern. Diese Lesart von § 61 Abs. 1 Nr. 3 PBefG hielt der Senat nicht für zwingend.

VK Lüneburg: Wertungskriterien bei Vergabeverfahren

Die VK Lüneburg befand mit ihrem Beschluss vom 13.07.2016 über die Vergabe eines Dienstleistungsauftrages zur Personen-/Schülerbeförderung im Freistellungsverkehr im offenen Verfahren.

Die VK entschied, dass die in der Gesamtheit nicht nachvollziehbare und zu unstrukturierte Darstellung der Wertungskriterien gegen das Transparenzgebot aus § 97 Abs. 1 GWB verstoße. Die strengen Anforderungen bei der Darstellung und Verwendung von Wertungsmatrizen seien nicht erfüllt. In der Vorabbekanntmachung und den Vergabeunterlagen seien die Zuschlagkriterien, deren Gewichtung und eine Begründung für die Differenzierung der jeweils erreichbaren Punktestufen nicht klar, präzise und eindeutig genannt worden.

Die VK hielt zudem das Bewertungssystem in mehreren Punkten nicht für nachvollziehbar. Problematisch sei etwa, dass bereits für die Erfüllung der Mindestanforderungen die Hälfte der Zuschlagspunkte vergeben worden sei und sich dadurch die Bewertungsspanne verkürze. Intransparent sei auch, wenn ein ohnehin gering gewichtetes Kriterium noch in etwa 50 Unterkategorien zerfasert würde. Letztendlich führte dies auch zu einer in vielen Punkten nicht nachvollziehbaren Bewertung.

Zudem trifft die VK Aussagen zur Präklusion von Verfahrensrügen. Grundsätzlich müssen Verstöße gegen Vergabevorschriften, die aufgrund der Bekanntmachung oder der Vergabeunterlagen erkennbar seien, spätestens bis zum Ablauf der Angebotsfrist gegenüber dem Auftraggeber gerügt werden. Ob der jeweilige Anbieter die Rügepflicht bezogen auf den jeweiligen Verstoß hätte erkennen müssen, hänge allerdings objektiv davon ab, wie offensichtlich dieser Verstoß sei, und subjektiv, ob solche Kenntnisse zum Berufsbild des Antragstellers gehören. Eine Rügepflicht bestehe bei schwierigen Rechtsfragen nicht, allerdings sei vom Anbieter zu erwarten, dass er unzweifelhafte rechtliche Bewertungen kenne.

Praxishinweis:

Da die Intransparenz von Wertungskriterien von unterlegenen Bietern in Nachprüfungsverfahren durchaus häufiger erfolgreich vorgebracht wird, sollten öffentliche Auftraggeber die Festlegung von Wertungskriterien auch juristisch dahingehend prüfen, ob sie hinreichend transparent und nachvollziehbar sind. Zudem sind alle Wertungskriterien bekannt zu machen, um größtmögliche Rechtssicherheit bei der Ausschreibung zu erzielen.

Bbieter sollten in Bezug auf ihre Rügepflicht und die damit verbundene Präklusionswirkung beachten, dass sie unzweifelhafte vergaberechtliche Bewertungen kennen müssen. Lediglich bei schwierigen Rechtsfragen kann eine Rügepflicht entfallen.

Die Einheitliche Europäische Eigenerklärung (EEE) – Auswirkungen auf Verkehrsausschreibungen?

Bei einer EEE handelt es sich um ein elektronisches Standardformular für eine Eigenerklärung von Wirtschaftsteilnehmern (Bietern/Unternehmen) über die Eignung und das Nichtvorliegen von Ausschlussgründen. Die EEE wurde aufgrund der reformierten Vergaberichtlinien in deutsches Recht umgesetzt.

Durch eine EEE soll der Verwaltungsaufwand, der durch Einholung einer Vielzahl umfangreicher Nachweise für die Bieter entstehen kann, reduziert werden. Insbesondere sollen dadurch die KMU (Kleinstunternehmen, kleine und mittlere Unternehmen) entlastet und zu einer Teilnahme an Ausschreibungsverfahren motiviert werden. Im Hinblick auf die öffentlichen Aufgabenträger und die Sektorenaufgabenträger soll die EEE eine bessere Vergleichsmöglichkeit und Transparenz bezüglich der Angaben der teilnehmenden Bieter eröffnen.

Die Aufgabenträger müssen die Vorlage einer EEE als vorläufigen Beleg hinsichtlich der Eignung und des Nichtvorliegens von Ausschlussgründen akzeptieren. Daraus folgt für die Aufgabenträger jedoch nicht die Verpflichtung, die EEE grundsätzlich als Eignungsnachweis von den Bietern zu verlangen. Es bleibt weiterhin den Aufgabenträgern überlassen, welche Eignungsnachweise sie in ihren Ausschreibungen fordern. Den Aufgabenträgern bleibt unbenommen, die Bieter aufzufordern, sämtliche oder einen Teil der für die Eignung geforderten Unterlagen beizubringen, wenn dies zur angemessenen Durchführung des Verfahrens erforderlich ist. Letztlich muss der Bieter, der den Zuschlag erhalten soll, ohnehin alle geforderten Belege und Nachweise vor Zuschlagserteilung dem Aufgabenträger vorlegen, sodass die EEE die Eignungsnachweise für das erfolgreiche Unternehmen eben nicht ersetzt.

Praxishinweis:

Die EEE kann elektronisch – mit Hilfe eines Webdienstes – ausgefüllt werden (<https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/espd/filter?lang=de>). Es wäre wünschenswert, wenn die EEE zu einer Vereinfachung und Erleichterung für die Beteiligten in der Vergabepaxis führen würde. Jedoch ist gerade im Bereich der Ausschreibungen mit Verkehrsbezug fraglich, ob die nötigen Nachweise durch die EEE vorab adäquat ersetzt werden können. Denn Vergabeverfahren in Bezug auf Verkehrsleistungen erfordern eine Vielzahl an spezifischen Anforderungen, der die EEE – als allgemein gültiges Instrument für alle Vergabeverfahren – nicht gerecht werden kann. Erleichterungen für die Teilnehmenden sind insoweit nur ansatzweise zu erkennen.

BFH-Urteil zur Bäderverpachtung – negative Folgen für Verpachtungen im ÖPNV?

Der Bundesfinanzhof (BFH) hat mit Urteil vom 09.11.2016 die Auffassung vertreten, dass die steuerliche Begünstigung sog. dauerdefizitärer Tätigkeiten einer von der öffentlichen Hand beherrschten Kapitalgesellschaft gem. § 8 Abs. 7 Satz 1 Nr. 2 KStG voraussetze, dass die Kapitalgesellschaft das Dauerverlustgeschäft selbst ausübe. Übe die Kapitalgesellschaft das Dauerverlustgeschäft nicht selbst am Markt aus, sondern verpachte sie den verlustbringenden Freibadbetrieb lediglich an einen eingetragenen Verein, sei die Verpachtungstätigkeit nicht begünstigt.

Es gibt gewisse Indizien dafür, dass die Finanzverwaltung diese Grundsätze auch auf die nichtkostendeckende Überlassung von ÖPNV-Infrastruktur (Schienenwege, Fahrzeuge etc.) und/oder Fahrpersonal übertragen will. Dies betrifft diejenigen – in der Praxis tatsächlich häufiger vorkommenden Fälle – in denen z.B. Tunnelanlagen nicht im Eigentum des konzessionierten kommunalen Verkehrsunternehmens stehen, sondern diesem unentgeltlich oder zumindest nichtkostendeckend von einer anderen kommunalen Gesellschaft oder einem BgA zur Verfügung gestellt werden. Schließlich übt auch nur das konzessionierte Verkehrsunternehmen die (eigentlich) dauerdefizitäre Tätigkeit nach außen sichtbar am Markt aus, während das überlassende Unternehmen keinerlei

erkennbare Aktivitäten am Markt entfaltet, sondern lediglich Wirtschaftsgüter oder Personal dem Betreiber zur Verfügung stellt.

Richtig ist, dass die Vorschrift des § 8 Abs. 7 Satz 2 KStG nach ihrem Wortlaut „*wirtschaftliche Betätigungen*“ begünstigt, die u.a. aus „*verkehrs- ... oder gesundheitspolitischen Gründen ... ohne kostendeckendes Entgelt unterhalten*“ werden. Und Abs. 7 Satz 1 des § 8 KStG spricht – worauf der BFH auch hinweist – in der Tat von dem „Ausüben“ des Dauerverlustgeschäfts. Die passive Verpachtung eines kompletten Freibads mag demnach evtl. wirklich keine „unterhaltene Betätigung“ und kein „Ausüben“ sein.

Es kann natürlich versucht werden, dieser Lesart mit der Behauptung entgegen zu treten, dass im Verkehrsbereich – anders als bei dem Freibad-Fall des BGH - die Überlassung von Infrastruktur (Parkhäuser, Flughäfen, DB Netz AG) eine mit gewissem Aufwand verbundene „Tätigkeit“ ist.

Soweit im Verhältnis zwischen dem aktiven, d.h. konzessionierten (kommunalen) Verkehrsbetrieb und einem Wirtschaftsgüter überlassenden Infrastrukturbetrieb die steuerlichen Voraussetzungen einer sog. „Betriebsaufspaltung“ erfüllt sind, kann u.E. zudem argumentiert werden, dass die unstreitig steuerbegünstigte Beförderungstätigkeit der Betriebskapitalgesellschaft auf die „Überlassungstätigkeit“ abfärbe.

Praxishinweis:

Die Verkehrsunternehmen der öffentlichen Hand und ihre Gesellschafter sollten im ersten Schritt überprüfen, ob die steuerliche Nutzung von solchen „Überlassungsverlusten“ durch verbindliche Auskünfte der Finanzverwaltung bis auf weiteres abgesichert ist. Sollte dies nicht der Fall und will man sich nicht auf die vorstehend skizzierte, aber letztlich ergebnisoffene Diskussion mit der Finanzverwaltung einlassen, können solche Überlassungen auch „aktiver“ gestaltet oder ggf. auch die Voraussetzungen einer Betriebsaufspaltung herbeigeführt werden.

OLG Frankfurt zu Rügepflichten bei fehlerhafter Vorinformation

Der Vergabesenat des OLG Frankfurt hat sich in einem Beschluss vom 24.01.2017 mit den vergaberechtlichen Auswirkungen einer fehlerhaften Vorabkennzeichnung nach Art. 7 Abs. 2 VO 1370 und der Beachtlichkeit des sog. Vorrangs der Eigenwirtschaftlichkeit auseinandergesetzt.

Dem Vergaberechtsstreit lag eine europaweite Ausschreibung von vier Linienbündeln zugrunde. Die zuständigen Aufgabenträger hatten vor Einleitung des eigentlichen Vergabeverfahrens eine Vorabkennzeichnung nach Art. 7 Abs. 2 VO 1370 veröffentlicht. Diese Vorabkennzeichnung litt an mehreren Mängeln. Zum einen enthielt sie nicht die vorgeschriebenen Inhalte. Es fehlte an einer Beschreibung der betroffenen Linienverkehre sowie an dem gesetzlich vorgesehenen Hinweis darauf, dass eigenwirtschaftliche Anträge innerhalb von drei Monaten nach Veröffentlichung der Vorabkennzeichnung bei der

zuständigen Genehmigungsbehörde gestellt werden müssen. Ferner wurde das wettbewerbliche Verfahren unter Verstoß gegen die in Art. 7 Abs. 2 VO 1370 verankerte einjährige Wartefrist bereits nach elf Monaten begonnen. In der eigentlichen Ausschreibung gab die Antragstellerin – ein Busverkehrsunternehmen – ihr Angebot ab. Die Aufgabenträger informierten die Antragstellerin darüber, dass ihr Angebot wegen der Höhe des Preises nicht bezuschlagt werden konnte. Erst nach dieser Mitteilung rügte die Antragstellerin, dass die Vorabbekanntmachung wegen der genannten Mängel unwirksam sei und deshalb eigenwirtschaftliche Anträge weiterhin gestellt werden könnten.

Der gegen die Zuschlagserteilung gerichtete Nachprüfungsantrag blieb ohne Erfolg.

Der Vergabesenat stellte klar, dass der Nachprüfungsantrag u.a. wegen verspäteter Rügen und mangels Antragsbefugnis bereits unzulässig gewesen sein dürfte. Da das Vergabeverfahren bereits mit der Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung im Amtsblatt der EU begonnen wurde, hätten alle Mängel der Vorabbekanntmachung (fehlende Bezeichnung der betroffenen Linienverkehre, fehlende Antragsfrist für eigenwirtschaftliche Anträge, Nichteinhaltung der Wartefrist von einem Jahr) idealerweise unverzüglich nach Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung, spätestens aber bis zum Ablauf der Angebotsfrist gerügt werden müssen. Im Übrigen hätten die Fehler der Vorabbekanntmachung die Antragstellerin nicht an der Abgabe eines Angebots gehindert. Insofern konnte die Antragstellerin nicht darlegen, dass ihre Zuschlagschancen durch die Vorabbekanntmachung beeinträchtigt wurden.

Mit Blick auf die verfrühte Einleitung der Ausschreibung stellte das OLG zudem heraus, dass hieraus nur ausnahmsweise ein Verstoß gegen den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit (Stichwort: Vergabereife) resultiert. Nämlich nur dann, wenn die Durchführung des Verkehrs durch den Ausschreibungsgewinner daran scheitern könnte, dass einem Dritten vorrangig eine eigenwirtschaftliche Genehmigung erteilt werden müsste. Dies war im vorliegenden Fall aber bereits deshalb ausgeschlossen, weil die Antragstellerin innerhalb der Jahresfrist ihrerseits gar keinen solchen Antrag gestellt hat und ihr aus der verfrühten Einleitung der Vergabe deshalb auch kein Schaden entstehen konnte.

Praxishinweis:

Die Entscheidung des Vergabesenats besitzt eine hohe praktische Relevanz für die wettbewerblichen Vergabe von Busverkehrsleistungen. Die Aussagen überzeugen und erhöhen insgesamt die Rechtssicherheit für wettbewerbsorientierte Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Für letztere gilt, dass diese bereits die Vorabbekanntmachung auf vermeintliche Vergabeverstöße umfassend prüfen sollten und diese bei Bedarf gegenüber der Vergabestelle rügen müssen. Anderenfalls kann ihnen im späteren Ausschreibungsverfahren eine Präklusion entgegengehalten werden. Spiegelbildlich dazu können aus der Vorabbekanntmachung erkennbare Vergabeverstöße regelmäßig nicht mehr nach Ablauf der einjährigen Wartefrist des Art. 7 Abs. 2 VO 1370 Gegenstand einer Nachprüfung werden.

OVG NRW zur Nachbesserung eines Genehmigungsantrags nach Ausschlussfrist

Das OVG NRW lehnte mit Beschluss vom 18.01.2017 einen Antrag auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des VG Münster vom 14.12.2015 ab, mit dem die Klage eines Verkehrsunternehmens auf Erteilung einer Liniengenehmigung abgewiesen wurde.

Dem Urteil des VG Münster lag folgender Sachverhalt zugrunde: Mit Bekanntmachung im Amtsblatt forderte der zuständige Aufgabenträger im Dezember 2012 unter Fristsetzung zur Abgabe von Angeboten für den eigenwirtschaftlichen Betrieb von Buslinien auf. Die Klägerin, ein Verkehrsunternehmen, stellte im Rahmen der vom Aufgabenträger gesetzten Antragsfrist einen eigenwirtschaftlichen Antrag. Nach Ablauf dieser Frist stellte die Klägerin erneut einen Antrag auf „Nachbesserung der beantragten Genehmigung“. Dieser enthielt Änderungen zu dem fristgerecht gestellten Antrag und erstreckte sich nunmehr auch auf weitere Linien.

Das OVG bestätigte die Entscheidung des VG Münster und stellte für die Beurteilung des Vorliegens des Versagungsgrundes i.S.d. § 13 PBefG lediglich auf den fristgerecht eingereichten Antrag ab. Dem OVG zufolge konnte der Aufgabenträger in seiner Aufforderung zur Angebotsabgabe ohne Veröffentlichung im EU-Amtsblatt wirksam eine Ausschlussfrist setzen.

Nach Auffassung des OVG wäre nach der bis zum 31.12.2012 geltenden Rechtslage eine Nachbesserung ausgeschlossen gewesen. Der Ablauf der Ausschlussfrist habe zur Folge, dass im Falle konkurrierender Bewerbungen aus Gründen der Chancengleichheit, ein nachträglich eingehender eigenwirtschaftlicher Antrag eines Verkehrsunternehmers nicht dazu führe, dass das Initiativrecht wieder an diesen zurückfalle.

Nach Maßgabe der seit dem 01.01.2013 geltenden Regelungen des § 12 Abs. 5 und 6 PBefG, in welchem der Gesetzgeber, um eine transparente und diskriminierungsfreie Erteilung der Genehmigung zu ermöglichen, Antragsfristen bestimme, gelte nichts anderes. Da kein Genehmigungsantrag vor Ablauf der Zwölfmonatsfrist vorlag und die Genehmigungsbehörde keine eigene Frist zur nachträglichen Änderung gesetzt hat, fehle es am Initiativrecht des Verkehrsunternehmens zur Einreichung der Nachbesserung.

Demnach war nur der ursprüngliche Antrag zu werten, der nur zwei der fünf Linien des Linienbündels umfasste. Die Versagung stütze sich deshalb neben der Nichterfüllung der Vorgaben der Bekanntmachung auch auf den Vorwurf des „Rosinenpickens“.

Praxishinweis:

Die Entscheidung des OVG NRW verdeutlicht die große Bedeutung einer sorgfältigen Ausarbeitung des Genehmigungsantrags. Fehler können allenfalls innerhalb geltender Fristen, nicht jedoch nach Ablauf der vom Aufgabenträger gesetzten Ausschlussfrist korrigiert und verbessert werden.

Neues Tariftreue- und Vergabegesetz NRW und Rechtsverordnung

Am 17.02.2017 wurde das Gesetz über die Sicherung von Tariftreue und Sozialstandards sowie fairen Wettbewerb bei der Vergabe öffentlicher Aufträge (TVgG NRW) vom Landtag in NRW beschlossen. Die damit einhergehende Änderung des TVgG NRW - a.F. verfolgt das Ziel, das Gesetz sowohl für Vergabestellen als auch für Unternehmen zu vereinfachen, zu entbürokratisieren und anwenderfreundlicher zu gestalten.

Im Zuge des neuen TVgG NRW ergaben sich folgende Änderungen:

Das TVgG NRW ist grundsätzlich ab einem Schwellenwert in Höhe von 20.000 EUR anwendbar. Ein niedrigerer Schwellenwert in Höhe von 5.000 EUR gilt für die Berücksichtigung von Aspekten des Umweltschutzes und der Energieeffizienz, sowie der Beachtung der ILO-Kernarbeitsnormen.

Der vergabespezifische Mindestlohn orientiert sich am bundesweiten gesetzlichen Mindestlohn nach dem Mindestlohngesetz (MiLoG) und beträgt mindestens 8,84 EUR.

Neu eingeführt wird das Bestbieterprinzip. Danach sind die Anforderungen des TVgG nur noch von demjenigen Bieter schriftlich nachzuweisen, dem nach Durchführung der Angebotswertung der Zuschlag erteilt werden soll. Dies soll die Vergabestellen von der Prüfung der Nachweise der übrigen Bieter entlasten.

Die Pflicht zur Beachtung der ILO-Kernarbeitsnormen besteht weiterhin, allerdings wird die Erbringung der Nachweise bezüglich der Einhaltung dieser Normen durch die Rechtsverordnung zum TVgG NRW vereinfacht.

Am 03.03.2017 wurde die Verordnung zur Durchführung des TVgG NRW veröffentlicht. Diese Verordnung regelt die Umsetzung der Vorgaben des Tariftreue- und Vergabegesetzes NRW. Dabei konkretisiert sie dessen Vorgaben insbesondere zur Tariftreuepflicht, dem Mindestlohn, zu Maßnahmen der Frauenförderung sowie der Einhaltung der ILO-Kernarbeitsnormen. Die Verordnung enthält zudem auch Formularvordrucke für die Nachweise, die das TVgG NRW verlangt.

Sowohl das TVgG-NRW als auch die Rechtsverordnung traten am 01.04.2017 in Kraft.

Praxishinweis:

Die auf Basis des TVgG NRW - a.F. ergangene Verordnung zur Feststellung der Repräsentativität von Tarifverträgen im Bereich des ÖPNV (RepTVVO) bleibt unabhängig vom vorher Gesagten bestehen und tritt erst am 31.05.2021 außer Kraft. Als repräsentativ sind gegenwärtig der kommunale Spartentarifvertrag TV-N und der Tarifvertrag für das private Omnibusgewerbe (TV-NWO) geregelt.

Änderungen der VO 1370/2007 im Rahmen des 4. Eisenbahnpakets

Das EU-Parlament hat am 14.12.2016 im Zuge des 4. Eisenbahnpakets eine Änderung der VO 1370/2007 beschlossen. Neben Neuerungen, die vor allem den SPNV betreffen (insb. SPNV-Direktvergaben und Zugang zu rollendem Material), und Klarstellungen sind auch für die (Direkt-)Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (öDA) im ÖSPV relevante Regelungen enthalten, die u.a. erhebliche Auswirkungen auf die Vergabepaxis der Aufgabenträger haben werden. Im Einzelnen:

- ÖDA müssen zukünftig im Einklang mit sog. „politischen Zielen aus Strategiepapieren“ stehen (höhere rechtliche Relevanz der Nahverkehrsplanung).
- Klarstellung, dass kostendeckende und nicht kostendeckende Verkehre in öDA zusammengefasst werden dürfen.
- Präzisierung des geografischen Geltungsbereichs von öDA, die an einen internen Betreiber direkt vergeben werden. Dieser darf sich nur auf „den Verkehrsbedarf städtischer Ballungsräume und ländlicher Gebiete oder beides“ erstrecken.
- Im öDA muss der Betreiber verpflichtet werden, für Folgevergaben relevante Informationen heraus zu geben.
- Der Aufgabenträger muss in den Ausschreibungsunterlagen den Bietern die relevanten Informationen (unter Wahrung des legitimen Schutzes vertraulicher Geschäftsgeheimnisse) zur Verfügung stellen.
- Klarstellungen zum sog. angeordneten Betriebsübergang von Arbeitnehmern im Rahmen von Vergabeverfahren (Informationspflichten, Anwendbarkeit der Betriebsübergangsrichtlinie).
- Transparentere Zugänglichkeit des jährlichen Gesamtberichts und erweiterte Berichtspflicht des Aufgabenträgers über „politische Ziele aus Strategiepapieren“ (Nahverkehrsplan).
- Letztlich muss im Rahmen der Vorabbekanntmachung zukünftig das Datum des Laufzeitbeginns des öDA als Pflichtangabe genannt werden.

Die vorgenannten Änderungen der VO 1370/2007 treten am 24.12.2017 in Kraft. Von überaus hoher praktischer Bedeutung – vor allem auch im Hinblick auf eigenwirtschaftliche Initiativen – ist die gesteigerte rechtliche Bedeutung der Nahverkehrsplanung im Rahmen von (Direkt-)Vergabeverfahren. Die Inhalte von öDA und dementsprechend auch von Vorabbekanntmachungen müssen sich im Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers widerspiegeln bzw. auf die dort niedergelegten Zielsetzungen rückführbar sein. Ist dies nicht der Fall, ist nicht nur die beabsichtigte Vergabe im Zweifel angreifbar. Da nach PBefG die Inhalte der Vorabbekanntmachung die wesentlichen Anforderungen an eigenwirtschaftliche Initiativen vorgeben, kann eine fehlende Konsistenz zwischen Nahverkehrsplan und Vorabbekanntmachung u.U. dazu führen, dass eigenwirtschaftlichen Anträge, die die wesentlichen (Mindest-)Standards der Vorabbekanntmachung unterschreiten, stattgegeben werden muss.

Praxishinweis:

Aufgrund der Änderung der VO 1370/2007 sind Aufgabenträger mehr denn je gefordert, im Rahmen der Vorbereitung von (Direkt-)Vergabeverfahren umsichtig und sorgfältig zu verfahren. Mängel in der Konsistenz zwischen Nahverkehrsplan und Inhalten des öDA bzw. der Vorabbekanntmachung werden zukünftig für alle Vergaben ein erhebliches Risiko darstellen. Dies unterstreicht erneut die zunehmende rechtliche Bedeutung der Nahverkehrsplanung.

Änderung des NNVG

Zum 01.01.2017 ist das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) in Kraft getreten. Niedersachsen hat damit von § 64a PBefG Gebrauch gemacht und die bundesgesetzliche Ausgleichsregelung des § 45a PBefG durch Landesrecht ersetzt und die öffentliche Finanzierung des Ausbildungsverkehrs neu geregelt.

Das novellierte NNVG verpflichtet nunmehr in § 7a NNVG die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV für eine ausreichende Verkehrsbedienung im Ausbildungsverkehr Sorge zu tragen. Der Aufgabenträger ist dabei verpflichtet, die Zeitfahrausweise im straßengebundenen Ausbildungsverkehr auf sämtlichen Linienverkehren um min. 25 % gegenüber vergleichbaren Tickets des Jedermannverkehrs zu ermäßigen. Das Land Niedersachsen weist den Aufgabenträgern dazu eine Finanzierung in gesetzlich bestimmter Höhe zu.

Nach § 7 Abs. 4 NNVG ist der jeweilige Aufgabenträger dabei in seiner Entscheidung frei, wie er die ihm zugewiesenen Mittel „im Einklang mit der VO 1370“ ausreicht, d.h., die Mittel können auf der Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder auch auf Basis Allgemeiner Vorschriften ausgereicht werden.

Die Mittel, die nicht für Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr benötigt werden, dürfen gem. § 7a Abs. 3 NNVG zum Ausgleich von weiteren nicht gedeckten Kosten oder Verlusten bei der Beförderung aller Fahrgäste oder bestimmter Gruppen von Fahrgästen sowie für weitere Fördermaßnahmen im ÖPNV verwendet werden.

Praxishinweis:

Damit tritt an die bisher aus § 45a PBefG resultierende Zahlungsverpflichtung des Landes die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs durch die Aufgabenträger. Soweit diese sich hinsichtlich der Finanzierung des Ausbildungsverkehrs nicht für eine Allgemeine Vorschrift, sondern für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag entscheiden, können die Ausgleichsleistungen nicht zu einer eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistung beitragen.

VGH Baden-Württemberg zur Geltungsdauer fiktiver Liniengenehmigungen

Mit Urteil vom 20.12.2016 hat der VGH Baden-Württemberg im Berufungsverfahren eine vorangegangene Entscheidung des VG Stuttgart vom 13.04.2016 zur Geltungsdauer fiktiver Liniengenehmigungen bestätigt.

Die Klägerin hatte die Wiedererteilung von Linienverkehrsgenehmigungen für einen Zeitraum von 10 Jahren bis zum Jahre 2024 beantragt. Die Genehmigungsbehörde erteilte die Genehmigungen unter Berufung auf einen im (noch nicht beschlossenen) Nahverkehrsplan vorgesehenen früheren Harmonisierungszeitpunkt aufgrund eines Linienbündelungskonzepts allerdings nur bis zum Jahre 2019.

Die Genehmigungsbehörde entschied dabei allerdings nicht innerhalb der in § 15 PBefG vorgesehenen Frist, so dass zum Zeitpunkt der Entscheidung bereits Genehmigungsfiktion gem. § 15 Abs. 1 S. 5 PBefG eingetreten war. Die Genehmigungsbehörde vertrat diesbezüglich die Meinung, dass die Geltungsdauer einer fiktiven Genehmigung nicht weiter reichen könne, als im Falle einer fristgerechten Entscheidung. Ein Nahverkehrsplan sei schließlich gem. § 16 Abs. 2 S. 5 i.V.m. § 8 Abs. 3 PBefG bei der Befristungsentscheidung zwingend zu berücksichtigen. Zudem gelte die Bindungswirkung von Art. 8 Abs. 2 i.V.m. Art. 5 der VO 1370. Entsprechend dürften Liniengenehmigungen während des Übergangszeitraums bis 2019 nur befristet erteilt werden.

Wie auch bereits das VG Stuttgart stellte der VGH Baden-Württemberg hierzu fest, dass eine für die rechtlich grundsätzlich zulässige Höchstgeltungsdauer von 10 Jahren beantragte Genehmigung nach § 15 Abs. 1 S. 5 PBefG auch für diese Dauer als fiktiv erteilt gilt. Dies sei auch dann der Fall, wenn sich aus einem Nahverkehrsplan eigentlich ein früherer Endzeitpunkt aufgrund einer angestrebten Harmonisierung ergeben würde. Es liege im Wesen einer fingierten Genehmigung, dass sich ihr Inhalt an dem Genehmigungsantrag ausrichte. Welche inhaltlich abweichenden Entscheidungen im konkreten Einzelfall rechtmäßig zu treffen gewesen wären, könne schon deswegen nicht maßgeblich sein, da dies eine inhaltlich Entscheidung der Genehmigungsbehörde voraussetze. Hieran fehle es bei einer Fiktion aber naturgemäß. In diesen Fällen komme es daher – selbst bei enger Auffassung – nur darauf an, ob die Behörde eine entsprechende Genehmigung (abstrakt) hätte erteilen dürfen, was bei Einhaltung der gesetzlichen Höchstgeltungsdauer der Fall ist. Im Übrigen stünde vorliegend der in Aufstellung befindliche Nahverkehrsplan dem auch bereits deshalb nicht entgegen, weil § 8 Abs. 3a s. 2 PBefG die Berücksichtigungspflicht nur für Nahverkehrspläne vorsehe, die bereits wirksam seien.

Auch Art. 5 i.V.m. Art. 8 der VO 1370 hindere den Eintritt einer Genehmigungsfiktion mit einer Geltungsdauer über den 03.12.2019 hinaus nicht. Zwar müsse die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen für den öffentlichen Personenverkehr ab dem 03.12.2019 im Einklang mit Art. 5 VO 1370 erfolgen. Dass diese unionsrechtlichen Bestimmungen dem Eintritt einer Genehmigungsfiktion mit einer längeren Geltungsdauer zwingend entgegenstehen, sei aber nicht festzustellen.

VG Augsburg: „Beste Verkehrsbedienung“ nach § 8 III 2 PBefG

Das VG Augsburg entschied in parallelen Verfahren (Au 3 K 15.489, Au 3 K 15.490 und Au 3 K 15.491) durch Urteil vom 27.09.2016 über die Konkurrentenklagen zweier Busunternehmer auf Erteilung der gleichen Liniengenehmigung gegen die zuständige Genehmigungsbehörde.

Die beiden Kläger und Beigeladene des jeweils anderen Verfahrens beantragten jeweils die Genehmigung von Buslinien bei im Wesentlichen gleicher Linienführung. Zunächst erteilte die Genehmigungsbehörde dem antragstellenden Alt-Unternehmer mit Verweis auf die beste Verkehrsbedienung die Genehmigung. Hiergegen legte der abgelehnte Antragsteller Widerspruch ein. Die Genehmigungsbehörde korrigierte daraufhin ihre Bewertung, widerrief die bereits erteilte Genehmigung und erteilte diese nunmehr dem anderen Antragsteller. U.a. gegen diese Entscheidung richtete sich der nunmehr unterlegene Alt-Unternehmer.

Das VG hob den streitgegenständlichen Widerspruchsbescheid, die ursprünglich dem Alt-Betreiber erteilten Genehmigungen sowie den Ablehnungsbescheid gegen den anderen Unternehmer auf. Das Gericht stellte u.a. fest, dass es sich bei dem im Falle zweier konkurrierender Genehmigungsanträge maßgeblichem Kriterium der „besten Verkehrsbedienung“ um einen unbestimmten Rechtsbegriff handle. Entsprechend komme der Behörde bei der Bewertung dieses Kriteriums ein Beurteilungsspielraum zu. Eine fehlerfreie Ermessensausübung setze voraus, dass die jeweils maßgeblichen Belange in den wesentlichen Punkten zutreffend ermittelt und bewertet seien. In erster Linie maßgeblich seien gem. § 8 Abs. 3 S. 2 i.V.m. § 13 Abs. 2b S. 2 PBefG Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität, die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen und die Barrierefreiheit entsprechend der Vorgaben des Nahverkehrsplans.

Im vorliegenden Fall seien der Genehmigungsbehörde bei der konkrete Auswahlentscheidung zwei relevante Abwägungsfehler unterlaufen. Zum einen habe die Genehmigungsbehörde bei der Beurteilung eine Gleichstellung von regulärer Linienbedienung und dem Rufbussystem ohne Rücksicht auf den tatsächlichen Bedarf auf diesen Kursen angenommen. Bei einer Abrufquote von lediglich 2,35 % hätte der Rufbus wegen der geringen Nachfrage allerdings bei der Ermessensentscheidung nicht berücksichtigt werden dürfen. Zudem sei der „Umweltqualität“ eine zu geringe Bedeutung zugekommen. Dies stehe aber in einem offenkundigen Widerspruch zu der ausdrücklichen Hervorhebung der Umweltqualität des Verkehrsangebots in § 8 Abs. 3 S. 2 PBefG.

Praxishinweis:

Die Entscheidung des VG, nicht nur abstrakt die „beste Verkehrsbedienung“ ausgehend vom Nahverkehrsplan zu beurteilen, sondern die entsprechende Nachfrage mit zu berücksichtigen, ist sehr zu begrüßen. Sie macht deutlich, dass nur solchen Qualitäten Bedeutung zukommen kann, für die auch tatsächlich ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis besteht.

VK München hebt Vergabeverfahren wegen Zuständigkeitsfortfalls auf

Die VK München entschied mit Beschluss vom 23.11.2016 über die Rechtmäßigkeit der Aufhebung eines Vergabeverfahrens aufgrund einer Zuständigkeitsübertragung.

Ein Landkreis schrieb Busverkehrsleistungen für ein Linienbündel europaweit aus. Die Ausschreibung enthielt u.a die Vorgabe, den Einsatz von Subunternehmern auf max. 30 % der Leistung zu beschränken. Ein Bieter machte sodann im Rahmen eines Nachprüfungsantrags geltend, dass Art. 4 Abs. 7 VO 1370 vorliegend nicht anwendbar sei, da eine Vergabe von Dienstleistungsaufträgen nach allgemeinem Vergaberecht erfolge. Insoweit sei auch die Vorgabe einer Selbsterbringungsquote von 70 % unzulässig.

Die VK legte die Fragen zur Auslegung der Anwendbarkeit der VO 1370 und der Zulässigkeit einer Selbsterbringungsquote dem EuGH vor und setzte das Verfahren bis zu dessen Entscheidung aus. Vor der Entscheidung des EuGH informierte der Landkreis darüber, dass er das Vergabeverfahren gem. § 20 EG Abs. 1 lit. b) VOL/A aufgehoben habe. Grund dafür sei der Antrag einer kreisangehörigen Stadt auf Übertragung der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft für ihr Stadtgebiet in dem auch das streitbefangene Linienbündel liege. Mit der positiven Bescheidung dieses Antrags sei die Aufgabenträgerschaft für das Linienbündel gem. § 9 Abs. 1 BayÖPNVG auf die Stadt übergegangen sei. Entsprechend habe der Landkreis seine Zuständigkeit für das Linienbündel aufgegeben. Gegen diese Aufhebung legte der Bieter ebenfalls Beschwerde ein.

Die VK stellte fest, dass der Landkreis aufgrund der Aufgabenübertragung seine Zuständigkeit und damit seinen Beschaffungsbedarf verloren habe. Dies führe regelmäßig zu einer wesentlichen Änderung der Grundlagen des Vergabeverfahrens, weshalb dessen Aufhebung gem. § 20 EG Abs. 1 lit. b) bzw. aufgrund eines schwerwiegenden Grundes gem. § 20 Abs. 1 lit. d) VOL/A rechtmäßig gewesen sei. Dem steht auch nicht entgegen, dass die Übertragung der Aufgabenträgerschaft noch vor der Verwaltungsgerichtsbarkeit (im Wege eines Normenkontrollverfahrens) angegriffen werden könne. Solange die Übertragung wirksam sei, sei die Zuständigkeit übertragen und das Vergabeverfahren aufzuheben.

Im Übrigen habe der EuGH die Vorlagefragen mit dem Ergebnis entschieden, dass auch bei der Vergabe von Busverkehrsleistungen nach Maßgabe des allgemeinen Vergaberechts Art. 4 Abs. 7 VO 1370 anwendbar bliebe und insoweit einer Selbsterbringungsquote von 70 % gefordert werden könne. Auf dieser Grundlage seien die Anträge des Bieters vollumfänglich abzuweisen.

Ihre Ansprechpartner

RA/StB Christiane Kappe

Düsseldorf

Tel.: +49 211 981-2700

christiane.kappe@de.pwc.com

RA/StB Maren Weber

Düsseldorf

Tel.: +49 211 981-4853

maren.weber@de.pwc.com

Bestellung und Abbestellung

Wenn Sie den PDF-Newsletter bestellen möchten, senden Sie bitte eine leere E-Mail mit der Betreffzeile "Bestellung" an:

SUBSCRIBE_PS_Legal_News_Verkehr_und_Infrastruktur@de.pwc.com.

Wenn Sie den PDF-Newsletter abbestellen möchten, senden Sie bitte eine leere E-Mail mit der Betreffzeile "Abbestellung" an:

UNSUBSCRIBE_PS_Legal_News_Verkehr_und_Infrastruktur@de.pwc.com.

Die Beiträge sind als Hinweise für unsere Mandanten bestimmt. Für die Lösung einschlägiger Probleme greifen Sie bitte auf die angegebenen Quellen oder die Unterstützung unserer Büros zurück. Teile dieser Veröffentlichung/Information dürfen nur nach vorheriger schriftlicher Zustimmung durch den Herausgeber nachgedruckt und vervielfältigt werden. Meinungsbeiträge geben die Auffassung der einzelnen Autoren wieder.

© Mai 2017 PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwalts-gesellschaft. Alle Rechte vorbehalten. „PwC Legal“ bezeichnet in diesem Dokument die PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwalts-gesellschaft, die zum Netzwerk der PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL) gehört. Jede der Mitgliedsgesellschaften der PwCIL ist eine rechtlich selbstständige Gesellschaft.