

Newsletter

Inhalt

OVG Lüneburg zur Zulässigkeit einer 24h-Videoüberwachung in Bussen und Bahnen.....	2
VK Rheinland zur Selbsterbringung bei Direktvergabe an interne Betreiber	2
OLG Frankfurt: Bindung an die bekannt gegebenen Anforderungen.....	4
VK Saarland: Fahrplanreduzierungen begründen keine Ausschreibungspflicht	5
Kommunalisierung von § 45a PBefG in Baden-Württemberg.....	6
Bewerbersauswahl bei der Erteilung einstweiliger Erlaubnisse.....	7
Ihre Ansprechpartner	8
Bestellung und Abbestellung.....	8

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 Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hannover und Hamburg. Außerdem erhalten Sie Informationen zu unseren regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen.

Ich selbst verabschiede mich nach fast 30 Jahren Beratungstätigkeit von Ihnen. An dieser Stelle wird Sie zukünftig meine Nachfolgerin Maren Weber begrüßen.

Ich wünsche Ihnen wunderschöne Festtage und einen guten Rutsch.

Ihre

Christiane Kappe

OVG Lüneburg zur Zulässigkeit einer 24h-Videoüberwachung in Bussen und Bahnen

Einem Verkehrsunternehmen in Niedersachsen war von Seiten der Landesbeauftragten für den Datenschutz aufgegeben worden, seine 24h-Videoüberwachung in Bussen und Bahnen einzustellen oder sicherzustellen, dass die Videoüberwachung lediglich in Abhängigkeit von einer konkreten Gefährdungslage erfolgt. Gegen den entsprechenden Bescheid hatte das Verkehrsunternehmen geklagt.

Das OVG Lüneburg hat nunmehr mit Urteil vom 07.09.2017 festgestellt, dass eine 24h-Videoüberwachung in Bussen und Bahnen durch ein kommunales Verkehrsunternehmen bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 6b Abs. 1 S. 1 Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) rechtlich zulässig ist. Damit bestätigte das OVG Lüneburg das erstinstanzliche Urteil des VG Hannover vom 10.02.2016 – wir berichteten in unserer 4. Newsletter-Ausgabe (Juli/August 2016).

Zwar stellt das OVG fest, dass die Landesbeauftragte grundsätzlich befugt war, einen solchen Bescheid nach dem BDSG zu erlassen, da das kommunale Verkehrsunternehmen als privatrechtlich organisiertes Unternehmen als nicht-öffentliche Stelle im Sinne von § 2 Abs. 4 S. 1 BDSG anzusehen sei. Auf das Verkehrsunternehmen finde aber § 6b BDSG Anwendung. Danach sei die Videoüberwachung durch die Klägerin gem. § 4 Abs. 1 i.V.m. § 6b Abs. 1 S. 1 BDSG zulässig,

- weil die Videoüberwachung der Wahrnehmung berechtigter Interessen, vorliegend insbesondere der Sicherung von Beweismitteln für die Strafverfolgung diene
- da (zuvor dokumentierte) Störungen des Betriebs der Fahrzeuge zu allen Tages- und Nachtzeiten und auch überall im Streckengebiet auftreten könnten und damit eine Begrenzung der Überwachung auf bestimmte Zeiten am Tag und/oder auf bestimmten Strecken als milderer Mittel ausscheide
- weil die Videoüberwachung dem Zweck der Gefahrenabwehr diene; die Gefahrenabwehr umfasse auch die Verhütung von Straftaten und
- weil die Videoüberwachung durch die „Befriedigung des (subjektiven) Sicherheitsbedürfnisses der Fahrgäste gerechtfertigt sei.

Anhaltspunkte für das Überwiegen schutzwürdiger Interessen der Betroffenen sah das OVG nicht. Die Videoüberwachung solle auch dem Schutz von Leben, Gesundheit und Freiheit der Fahrgäste dienen.

Praxishinweis:

Das OVG Lüneburg kommt damit dem dem Videoüberwachungsverbesserungsgesetz vom 28.04.2017 zugrunde liegenden Ziel des Gesetzgebers, die Videoüberwachung u.a. in Bussen und Bahnen des ÖPNV zu erleichtern, entgegen.

VK Rheinland zur Selbsterbringung bei Direktvergabe an interne Betreiber

In zwei Beschlüssen vom 19.09.2017 befasste sich die Vergabekammer Rheinland (VK) mit zwei im EU-Amtsblatt veröffentlichten und in Zusammenhang stehenden Vergabeankündigungen. Zum einen gab ein Kreis an, per Direktvergabe eine

Eigengesellschaft als interne Betreiberin gem. Art. 5 Abs. 2 VO 1370 mit der Erbringung von Busverkehrsleistungen beauftragen zu wollen. Und zum anderen tat besagte Gesellschaft, eine reine Managementgesellschaft ohne eigenen Fuhrpark, die Absicht kund, solche Verkehrsleistungen wettbewerblich vergeben zu wollen; sie bezeichnete sich dabei als „zuständige Behörde“ und gab an, vom Kreis mit Planung, Aufbau und Betrieb des ÖPNV im Kreisgebiet beauftragt worden zu sein.

In dem von einem privaten Verkehrsunternehmen angestregten Nachprüfungsverfahren gegen die Direktvergabe des Kreises an seine Managementgesellschaft war der zentrale Streitpunkt die Ansicht des Kreises, diese Gesellschaft müsse die qualifizierte Selbsterbringungsquote des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. e) VO 1370 („überwiegenden Teil ... selbst zu erbringen“) nicht erfüllen. Sie sei über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag gem. Art. 4 Abs. 7 Satz 3 VO 1370 gleichzeitig mit „Planung, Aufbau und Betrieb“ des Verkehrsdienstes betraut worden, was nach dem Wortlaut der Vorschrift eine vollständige Übertragung des Busbetriebs auf Unterauftragnehmer erlaube.

Die VK sah dies anders. Art. 4 Abs. 7 Satz 3 VO 1370 sei im Lichte der allgemeinen Selbsterbringungsquote des Art. 4 Abs. 7 Satz 2 VO 1370 („bedeutenden Teil ... selbst zu erbringen“) zu lesen. Entsprechend müssten daher im Falle einer Direktvergabe an einen internen Betreiber gem. Art. 5 Abs. 2 VO 1370 Planung und Aufbau für sich gesehen den „überwiegenden Teil“ des Gesamtauftrags bilden und bei dem internen Betreiber verbleiben. „Planung und Aufbau“ umfassten bei einem Busbetrieb regelmäßig die Bestimmung der Zahl der Linien, ihre Streckenführung und den Takt der diese Linien befahrenden Busse. Diese Leistungen stellten im Vergleich zur Fahrleistung wohl kaum den überwiegenden Teil des Gesamtauftrags dar.

In dem parallelen Nachprüfungsverfahren gegen die geplante wettbewerbliche Vergabe durch die Managementgesellschaft stellte die VK fest, dass diese Gesellschaft keine „zuständige Behörde“ i.S.d. VO 1370 sei und bereits daher das Sondervergaberecht der VO 1370 keine Anwendung finden könne. Nach § 3 ÖPNVG NRW seien dies nur Kreise und kreisfreie Städte sowie unter bestimmten Voraussetzungen auch kreisangehörige Gemeinden sowie Zweckverbände. Es müsse im vorliegenden Fall nicht entschieden werden, ob die Managementgesellschaft u.U. durch die Direktvergabe von Planung, Aufbau und Betrieb in die Funktion einer solchen Behörde hineinwache. Denn die VK habe in dem o.a. Parallelverfahren festgestellt, dass diese Direktvergabe rechtswidrig sei. Und selbst bei unterstellter Rechtmäßigkeit könnte die Gesellschaft erst mit Wirksamwerden der Direktvergabe, also erst in Zukunft auf diese Weise ggf. zur zuständigen Behörde werden; zum jetzigen Zeitpunkt fehle ihr also in jedem Falle die Kompetenz zu der vorgenommenen Vorabinformation im EU-Amtsblatt. Bereits dieser Rechtsverstoß verletze das antragstellende private Verkehrsunternehmen in seinem Recht auf Einhaltung der Vergabevorschriften.

Praxishinweis:

Diese Vergabekammerbeschlüsse zeigen die großen Schwierigkeiten bei der Erteilung einer Direktvergabe nach der VO 1370 an sog. Verkehrsmanagementgesellschaften. Dem „Planung/Aufbau-Modell“ jedenfalls erteilte die VK Rheinland eine klare Absage. Es wird zunehmend deutlich, dass die historisch insbesondere aus steuerlichen Gründen implementierten Verkehrsmanagementgesellschaften unter Geltung der VO 1370 kaum noch aufrechtzuhalten sind. Jeder Verantwortliche einer Verkehrsmanagementgesellschaft sollte sich deshalb fragen, wo eine Alternativlösung für seinen Verkehr liegen könnte.

OLG Frankfurt: Bindung an die bekannt gegebenen Anforderungen

Das OLG Frankfurt hat mit Beschluss vom 18.07.2017 klargestellt, dass die im Rahmen der Ausschreibung einer Busnahverkehrsdienstleistung geforderten Nachweise der technischen und beruflichen Leistungsfähigkeit nicht zurückgewiesen werden können, wenn allgemein Nachweise über Busverkehrsleistungen im Linienverkehr gem. § 42 PBefG verlangt wurden und Referenzen über Busfernverkehrsleistungen gem. § 42a PBefG vorgelegt wurden.

Ein Aufgabenträger (AT) führte ein europaweites Vergabeverfahren über Busnahverkehrsdienstleistungen im Wege des Offenen Verfahrens durch. Der AT forderte als Eignungsnachweis die Angabe von Busverkehrsleistungen im Linienverkehr gem. § 42 PBefG, nicht gem. §§ 43 bis 49 PBefG. Der Bieter B gab das wirtschaftlichste Angebot ab. Der AT teilte ihm aber im Wege der Vorabinformation nach § 134 GWB mit, dass sein Angebot mangels Eignung nicht berücksichtigt werden solle. Denn B habe als Referenzen zum einen nur Busfernverkehrsleistungen nach § 42a PBefG benannt und zum anderen bei den Referenzaufträgen 100% der Leistungen an Subunternehmer vergeben. B rügt diese Entscheidung. Nach Zurückweisung der Rüge stellt B einen erfolgreichen Nachprüfungsantrag. Hiergegen legt der AT sofortige Beschwerde ein.

Ohne Erfolg! Das Gericht stellte klar, dass die fehlenden Referenzen über Busnahverkehrsdienstleistungen eine vermeintlich fehlende Eignung des B weder formell noch materiell begründen könnten. § 48 VgV verlange, dass die vorgelegte Referenz den Anforderungen entspreche, die an Referenzen in der Auftragsbekanntmachung gestellt worden seien. In der Bekanntmachung seien als Eignungsnachweise pauschal Angaben über erbrachte Busverkehrsleistungen im Linienverkehr nach § 42 PBefG verlangt worden. Zu diesen gehörten auch die Busfernverkehrsleistungen nach § 42a PBefG, da es sich auch bei diesen um eine Untergruppe des Linienverkehrs handele. Der enthaltene Ausschluss von Verkehren nach §§ 43-49 PBefG schließe § 42a PBefG gerade nicht ein. Der AT hat sich insoweit selbst gebunden, so das Gericht, und kann daher nicht auf Besonderheiten abstellen, die sich aus der allgemeinen und strukturellen Unterscheidung der Linienverkehre im Personennah- und Fernverkehr ergeben. Entsprechendes gelte für die Verneinung der Eignung, weil B die eigentlichen Busverkehrsleistungen nicht selbst erbracht habe, sondern sich insoweit in vollem Umfang Subunternehmer bedient habe. Den Hinweis in der Bekanntmachung, dass die Referenzleistungen als Konzessionsnehmer oder als Unterauftragnehmer erbracht worden sein konnten, durfte B so verstehen, dass auch Aufträge als Referenz gewertet werden, die B nur als Konzessionsnehmer erbracht und bei denen er das eigentliche "Rollgeschäft" vollständig an Unterauftragnehmer vergeben habe.

Praxishinweis:

Jeder AT sollte sich bei Abfassung seiner Ausschreibung genau überlegen, was die Geeignetheit der Bewerber im Kern ausmachen soll. Die entsprechenden Kriterien muss er dann sorgfältig und gezielt formulieren. Die Nachprüfungsinstanzen können stets überprüfen, ob der AT die selbst aufgestellten Bewertungsvorgaben beachtet hat. Der AT ist an die bekannt gemachten Eignungsanforderungen gebunden.

VK Saarland: Fahrplanreduzierungen begründen keine Ausschreibungspflicht

Mit Beschluss vom 18.07.2017 hat sich die VK Saarland als erste vergaberechtliche Nachprüfungsinstanz mit Änderungen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (öDA) im Sinne der VO 1370 während deren Laufzeit auseinandergesetzt.

Der Entscheidung lag die Betrauung eines kommunalen Verkehrsunternehmens mit ÖPNV-Dienstleistungen aus dem Jahre 2009 zugrunde. Diese Betrauung wurde unter Geltung der VO 1370 durch eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370 abgelöst. Der damit vergebene öDA sah eine Laufzeit von 10 Jahren vor. Zum 01.01.2017 beschloss die zuständige Behörde die in den öDA einbezogenen Linienverkehre bzw. Fahrplanleistungen um insgesamt 10,5% zu reduzieren. Diese Möglichkeit war im öDA bereits angelegt.

Hiergegen wendete sich ein privates Verkehrsunternehmen u.a. mit dem Argument, dass die Fahrplanreduzierung eine wesentliche und damit ausschreibungspflichtige Änderung im Sinne des § 132 GWB darstelle. Nach der Reduzierung der Fahrplanleistungen seien die verbliebenen Verkehr auch für kleinere Verkehrsunternehmen leistbar. Daher verlangte es, die entsprechenden Verkehrsleistungen im Wege einer europaweiten Ausschreibung zu vergeben.

Der eingereichte Nachprüfungsantrag blieb erfolglos. Die VK stellt zunächst klar, dass aufgrund der Verweisungssystematik des PBefG zwar nicht § 132 GWB, sondern vielmehr die hier einschlägige Rechtsprechung des EuGH in der Sache „Presstext“ maßgeblich sei. Danach sind wesentliche Änderungen eines Altvertrags nur dann anzunehmen, wenn der ursprüngliche Vertrag in großem Umfang erweitert wird und damit der Wettbewerb tangiert wird, wenn die Vertragsänderung wesentlich andere Merkmale aufweist als der ursprüngliche Auftrag, aber auch wenn sich das wirtschaftliche Gleichgewicht des Vertrags zugunsten des Auftragnehmers ändert. Diese Voraussetzungen sah die VK bezüglich der zum 01.01.2017 in Kraft getretenen Fahrplanreduzierungen nicht als erfüllt an. Zum einen habe keine maßgebliche inhaltliche Änderung stattgefunden, da im Wesentlichen Bündelungen doppelt gefahrener Linien erfolgten. Zum anderen seien die Änderungen ausdrücklich im öDA vorbehalten.

Praxishinweis:

Die Aussagen der VK Saarland haben eine hohe praktische Relevanz für das Leistungsmanagement kommunaler Aufgabenträger und kommunaler Verkehrsunternehmen. Sie berücksichtigen, dass es sich bei Verkehrsleistungen um „atmende Systeme“ handelt, in denen es regelmäßig zu Leistungsänderungen kommen kann. Den ÖPNV-Akteuren stehen über die Regelungen der öDA weitgehende Gestaltungsmöglichkeiten offen, um Leistungsanpassungen während der Vertragslaufzeit in qualitativer (z.B. neue Antriebstechnologie wie E-Busse) und quantitativer (Zu- und Abbestellung von Linienverkehren) ausschreibungsfrei abzubilden. Hier gilt, dass Fortschreibungsregelungen im öDA so detailliert wie möglich gefasst werden sollten, um den Maßgaben der EuGH-Rechtsprechung zu entsprechen.

Kommunalisierung von § 45a PBefG in Baden-Württemberg

Der Landtag von Baden-Württemberg hat am 11.10.2017 die Änderung des ÖPNVG und die damit einhergehende Kommunalisierung der § 45a-Mittel beschlossen (Drucksache: 16/2789). Die Gesetzesänderung wird am 01.01.2018 in Kraft treten. Das Land Baden-Württemberg macht somit ebenfalls von der Möglichkeit des § 64a PBefG Gebrauch, die Regelung des § 45a PBefG durch Landesrecht zu ersetzen.

Im Rahmen der Kommunalisierung werden die bisher für Ausgleichsleistungen direkt durch das Land an die Verkehrsunternehmen aufgewendeten Mittel in Höhe von 200 Millionen Euro unter Beibehaltung der bisherigen Verteilung auf die Aufgabenträger gem. § 6 Abs. 1 ÖPNVG vollständig verteilt. Ab dem 1. Januar 2021 erhalten die Aufgabenträger stufenweise zusätzliche Mittel in Höhe von insgesamt 50 Millionen Euro pro Jahr für weitere Verkehrs- und Tarifleistungen im ÖPNV.

Zukünftig müssen gemäß 16 Abs. 1 ÖPNVG n.F. Zeitkarten im Ausbildungsverkehr um mindestens 25 Prozent gegenüber den Fahrscheinen im Jedermannverkehr rabattiert werden. Zur Finanzierung der hieraus resultierenden nicht gedeckten Kosten müssen die Aufgabenträger - anders als z.B. in Niedersachsen – gemäß § 16 Abs. 1 ÖPNVG n.F. zwingend Allgemeine Vorschriften nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370 erlassen (Ausnahme: Direktvergabe an kommunale Verkehrsunternehmen gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370).

Sofern die Ausgleichsmittel für die Mindereinnahmen den Betrag übersteigen, der notwendig ist, um die Rabattierung der Zeitkarten im Ausbildungsverkehr zu finanzieren, können die Aufgabenträger zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienungs über eine Allgemeine Vorschrift weitere gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtungen (bspw. Jedermann-Tarif) finanzieren oder Verkehrsleistungen über öffentliche Dienstleistungsaufträge im Wettbewerb oder per Direktvergabe vergeben (Wahlrecht).

Praxishinweis:

Baden-Württembergische Aufgabenträger stehen nunmehr vor zwei Herausforderungen:

Zum einen die Ihnen zugewandten Mittel rechtskonform auszureichen. Dabei wird unserer Einschätzung nach die Finanzierung der Tarifunterdeckung im Ausbildungsverkehr nur einen Teil der Finanzierung ausmachen können.

Zum Zweiten sollte Wert darauf gelegt werden, dass auch im neuen System die einzelnen Verkehrsunternehmen möglichst ihre Status Quo Finanzierungssituation aufrechterhalten können. Die Erfahrungen aus anderen Bundesländern zeigen, dass dies über die Ausreichung der Mittel zur Finanzierung der Tarifdefizite des Schülerverkehrs nicht möglich ist. Hier kommt es naturgemäß zu Verwerfungen, die durch den Einsatz geeigneter Finanzierungsinstrumente oder Mischformen kompensiert werden müssen. Hierzu kommen sowohl auf den Jedermann-Tarif erweiterte Allgemeine Vorschriften als auch die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen in Betracht.

Zusätzlich ist insbesondere bei der Ausgestaltung Allgemeiner Vorschriften zur Finanzierung des Tarifdefizits darauf zu achten, dass keine Umsatzsteuerbelastung ausgelöst wird (Preis-Preis-Vergleich).

Bewerberauswahl bei der Erteilung einstweiliger Erlaubnisse

Der VGH Baden-Württemberg wies mit Beschluss vom 24.07.2017 die Beschwerde eines Verkehrsunternehmens (Antragsteller) gegen die Erteilung von einstweiligen Erlaubnissen nach § 20 PBefG zu Gunsten eines Konkurrenten (Beigeladenen) ab. Das Begehren des Antragstellers auf Erlass von einstweiligen Erlaubnissen zu seinen Gunsten wurde ebenfalls abgelehnt. Bereits die Vorinstanz (VG Sigmaringen vom 13.06.2017) hatte die entsprechenden Anträge zurückgewiesen. Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zu Grunde:

Mehrere Unternehmen bewarben sich um die Erteilung von Liniengenehmigungen für einen Landkreisverkehr. Zunächst konnte ein Dritter den Genehmigungswettbewerb für sich entscheiden. Dieser nahm aber später die gestellten Genehmigungsanträge wieder zurück. Zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung bis zur erneuten Entscheidung über die Liniengenehmigungsanträge wurde die Erteilung von einstweiligen Erlaubnissen gem. § 20 PBefG erforderlich. Im Rahmen dieses Verfahrens bewarben sich u.a. die Antragstellerin, wie auch die Beigeladene, die den Verkehr bisher sichergestellt hatte. Obwohl bereits zu diesem Zeitpunkt bekannt war, dass die Beigeladene für die spätere Genehmigungserteilung nicht in Betracht kam, da sie nicht in der Lage war, den Verkehr dauerhaft weiter zu betreiben, wurden ihr die einstweiligen Erlaubnisse erteilt. Hiergegen wandte sich die Antragstellerin.

Der VGH stellte dazu fest, dass das Verfahren auf Erteilung einstweiliger Erlaubnisse nicht in der Weise an das reguläre Genehmigungsverfahren nach § 15 PBefG gekoppelt sei, dass nur potentielle Antragsteller im Genehmigungsverfahren eine einstweilige Erlaubnis beantragen könnten. Bei mehreren Antragstellern sei in der Regel die einstweilige Erlaubnis zwar demjenigen Unternehmer zu erteilen, dem auch die endgültige Linienverkehrsgenehmigung erteilt worden sei. Dies gelte jedoch nicht, wenn – wie vorliegend – die Auswahlentscheidung für die Erteilung der Genehmigung noch ausstehe. In einem solchen Fall habe sich die Entscheidung über die Erteilung der einstweiligen Erlaubnis ausschließlich an dem öffentlichen Verkehrsinteresse zu orientieren. Diesem Interesse sei hinreichend Rechnung getragen, wenn gewährleistet sei, dass eine Verkehrsbedienung entsprechend dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis bis zur endgültigen Erteilung bzw. Vollziehbarkeit einer Genehmigung, sichergestellt sei.

Darüber hinaus beruhe die Auswahl der Beigeladenen maßgeblich darauf, dass sie als vormaliger Betreiber und damit bekanntes und bewährtes Unternehmen in der Lage sei, den Verkehr ohne Betreiberwechsel fortzuführen. Der Grundsatz „bekannt und bewährt“ sei im Gewerberecht allgemein anerkannt und bei der Vergabe der einstweiligen Erlaubnis ein gültiges Kriterium. Da zum Zeitpunkt des Beschwerdeverfahrens unklar sei, ob der Antragsteller zukünftig tatsächlich die Genehmigungen erhalten werde, entspreche es dem öffentlichen Verkehrsinteresse, einen Betreiberwechsel zu vermeiden und den Verkehr zunächst mit der Beigeladenen fortzuführen.

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.

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