

Aktuelle Informationen

**Ausgabe 4,
September und Okto-
ber 2015**

Public Services Legal News **Verkehr und Infrastruktur**

pwc

Vorwort

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wir freuen uns, Ihnen die neueste Ausgabe unseres PDF-Newsletters *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 11-köpfigen ÖPNV-Teams an den Niederlassungen Düsseldorf, Frankfurt, Hannover und Hamburg. Außerdem erhalten Sie Informationen zu unseren regelmäßig stattfindenden Praxisseminaren.

Viel Spaß beim Lesen.

Ihre

Christiane Kappe

Inhalt

| | |
|--|----------|
| Verkehr – Recht und Steuern | 2 |
| Umsetzung der EU-Vergaberichtlinien – Bundesrat will klare Regelung für Direktvergabe und Personalübergang | 2 |
| Umsetzung der EU-Vergaberichtlinien – Teil 2: Privilegierung für private Unternehmen | 3 |
| VG Düsseldorf: ÖPNV-Tariftreue verstößt gegen Landesverfassung | 4 |
| VG Münster: Erteilte gemeinwirtschaftliche Genehmigung schließt Erteilung einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung aus | 5 |
| OVG Greifswald: Kreise haben keinen Anspruch auf Erbringung von ÖPNV- Leistungen gegen das Land | 6 |
| VG Koblenz zur Zusicherung der Mindestfahrgastzahl | 8 |
| OLG Celle zur Kostenschätzung: Ausschluss eines Bieters wegen zu hohem Preis | 9 |
| VK Bund: Ausschreibung unbefristeter Verträge ist unzulässig | 10 |
| VG Augsburg: Kein Anspruch auf Erlass einer Allgemeinen Vorschrift | 11 |
| Handlungsleitfaden zur Anwendung von Art. 4 Abs. 5 und 6 der VO 1370 bei Ausschreibungen über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße | 12 |

| | |
|---|----|
| Allgemeines Vergaberecht..... | 13 |
| EuGH-Generalanwalt zum vergabespezifischen Mindestlohn | 13 |
| Bietergemeinschaft von Konzernunternehmen - kein Verstoß gegen das Kartellverbot | 14 |
| Veranstaltungen..... | 16 |
| Das Team..... | 17 |
| Bestellung und Abbestellung..... | 18 |

Verkehr – Recht und Steuern

Umsetzung der EU-Vergaberichtlinien – Bundesrat will klare Regelung für Direktvergabe und Personalübergang

Bereits im Newsletter Nr. 3/15 berichteten wir über den am 8. Juli 2015 von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzesentwurf für ein Vergaberechtsmodernisierungsgesetz (VergModG). Mit dem Entwurf sollen neue Vorschriften des EU-Vergaberechts in deutsches Recht umgesetzt werden. Das entsprechende Gesetzgebungsverfahren schreitet mit großen Schritten voran. Nunmehr hat der Bundesrat im Rahmen einer Stellungnahme Änderungen und Ergänzungen des Regierungsentwurfs eingebracht, die bei Umsetzung weitreichende Auswirkungen für alle Beschaffungsvorhaben im SPNV- und ÖPNV-Markt haben könnten.

Neubetreiber „sollen“ im Falle eines Betreiberwechsels nach einer wettbewerblichen Vergabe von SPNV- und ÖPSV-Leistungen dazu verpflichtet werden, die Arbeitnehmer des Altbetreibers unter gleichen Arbeitsbedingungen (Löhne usw.) zu übernehmen und zu beschäftigen. Von dieser Verpflichtung soll nur in begründeten Ausnahmefällen, wozu keine finanziellen Gründe zählen, abgewichen werden können. Der ursprüngliche Regierungsentwurf stellte die Entscheidung über den Personalübergang noch in das freie Ermessen der Aufgabenträger. Dem Vernehmen nach stößt diese Regelung bei vielen Verbänden und Marktteilnehmern auf breite Ablehnung, wohingegen die Gewerkschaften diese Regelungen aus Gründen des Arbeitnehmerschutzes begrüßen.

Im Zuge dieser Debatte will der Bundesrat offensichtlich auch eine Klarstellung für den kommunalen ÖPNV erreichen. Danach will der Bundesrat auch für In-house-Vergaben im ÖPNV auf der Straße die Vorschriften zur Direktvergabe an interne Betreiber der VO 1370 als Sonderregel in die Vorschriften des GWB implementieren. Folge wäre, dass nur die Regeln der VO die Voraussetzungen für die Direktvergabe an kommunale Unternehmen bestimmten. In unserem vorangegangenen Newsletter berichteten wir bereits insoweit über den Gesetzentwurf der Bundesregierung, der jedoch nur eine entsprechende Regelung für den SPNV vorsieht. Nunmehr fordert der Bundesrat in seiner Stellungnahme zum

Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 25. September 2015, diese Sonderregelung auch auf den straßengebundenen ÖPNV auszudehnen. Eine solche Regelung würde eine Direktvergabe an kommunale Unternehmen erheblich vereinfachen. Der Bundesrat nimmt damit eine Auslegung des OLG München auf. Folgte man den Erwägungen des OLG Düsseldorf in der Sache „Münsterlandkreise“ könnten diesem Vorhaben jedoch systematische Bedenken, insbesondere bezogen auf die Auslegung der VO 1370 entgegengehalten werden.

Wir werden das Gesetzgebungsverfahren weiter beobachten und Ihnen berichten.

RA Stefan Bahrenberg, Tel.: +49 211 981-2242, stefan.bahrenberg@de.pwc.com
RA Sascha F. Schaefer, Tel. +49 211 981-2549, sascha.schaefer@de.pwc.com

Umsetzung der EU-Vergaberichtlinien – Teil 2: Privilegierung für private Unternehmen

In Teil 2 unseres Fortsetzungsberichts über die Umsetzung der Vergaberichtlinien (Teil 1 in NL-Ausgabe 3) möchten wir Ihnen eine weitere Änderung vorstellen, die den ÖPNV unmittelbar betreffen wird. Für private Verkehrsunternehmer ergibt sich durch die Reform im Vergleich zu den „alten“ Regeln des GWB eine Privilegierung. Unter bestimmten Voraussetzungen werden sie dann nicht mehr als sog. Sektorenauftraggeber angesehen. In der Folge wären sie dann nicht - wie bisher - verpflichtet, die Regeln des Vergaberechts anzuwenden.

Zurzeit wird für private Verkehrsunternehmen, die Inhaber von Liniengenehmigungen nach PBefG sind, angenommen, dass sie Sektorenauftraggeber im Sinne des Vergaberechts sind. Die Liniengenehmigung wird dabei als besonderes oder ausschließliches Recht gewertet, das die Anwendung des Vergaberechts erfordert. Folge ist, dass auch private Verkehrsunternehmen (d. h. Unternehmen, die nicht durch öffentliche Stellen beherrscht werden) bei den Beschaffungen, die im Zusammenhang mit den Verkehrsleistungen im Linienverkehr stehen, die Regeln des Vergaberechts zu beachten haben.

Durch die neuen EU-Vorgaben und deren Umsetzung in deutsches Recht soll diese Pflicht gelockert werden. Private Unternehmen werden nicht mehr als Sektorenauftraggeber angesehen und das Vergaberecht muss nicht mehr angewandt werden, wenn der Erteilung der Liniengenehmigung ein Verfahren zur Vergabe der Verkehrsleistungen vorangeht, das auf objektiven Kriterien beruht und bei dem eine angemessene Publizität gewährt wurde (§ 100 Abs. 2 Satz 2 GWB-E).

Praxishinweis:

Für die Umsetzung in die Praxis wird entscheidend sein, welche Verfahren als solche angesehen werden können, die diese Privilegierung auslösen. U. E. sicher dürfte sein, dass bei Verkehrsleistungen, die nach einer europaweiten Ausschreibung oder nach Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens gemäß Art. 5 Abs. 3 der VO 1370 vergeben werden, die geforderten Transparenzkriterien erfüllt sind. Die danach erteilte Liniengenehmigung wird dann nicht mehr

als besonderes oder ausschließliches Recht im Sinne der Richtlinien angesehen. Anschließend Beschaffungen für die betroffenen Verkehrsleistungen sind dann vergaberechtsfrei.

Während sich das Vorstehende aus den Erwägungsgründen der Richtlinie sowie aus deren Anhang ergibt, bleiben bei anderen Verfahren zur Vergabe der Verkehrsleistungen, die der Liniengenehmigung vorangehen, noch Fragen offen.

So geht bei einer zuvor durchgeführten De-Minimis-Direktvergabe an kleine und mittlere Unternehmen (KMU) gemäß Art. 5 Abs. 4 VO 1370 oder im Falle von Liniengenehmigungen, die nach einem Genehmigungswettbewerb im Sinne des PBefG erteilt wurden, aus den neuen Vorschriften nicht eindeutig hervor, ob auch hier die Privilegierung greifen kann. Hier fehlt es an einer eindeutigen Regelung und es könnte eingewandt werden, dass die für die Privilegierung erforderliche Transparenz nicht vorliegt.

RA Stefan Bahrenberg, Tel.: +49 211 981-2242, stefan.bahrenberg@de.pwc.com

VG Düsseldorf: ÖPNV-Tariftreue verstößt gegen Landesverfassung

Nach Auffassung des Verwaltungsgerichts (VG) Düsseldorf verstößt das Tariftreue- und Vergabegesetz Nordrhein-Westfalen (TVgG-NRW) in Teilen gegen die Landesverfassung. Daher sah sich das Gericht veranlasst, das TVgG-NRW mit Beschluss vom 27.08.15 zur Überprüfung dem Verfassungsgerichtshof (VerfGH) für das Land NRW vorzulegen.

Neben einem vergabespezifischen Mindestlohn und einer allgemeinen Tariftreuerklärung sieht das TVgG-NRW bei der Vergabe von Verkehrsleistungen im ÖPNV die Abfrage einer speziellen Tariftreueerklärung vor. Danach müssen sich Anbieter von Verkehrsleistungen dazu verpflichten, ihren Arbeitnehmern mindestens den Lohn zu zahlen, der in einem repräsentativen Tarifvertrag vorgesehen ist. Das gilt auch, wenn das Unternehmen einem Tarifvertrag unterliegt, in dem ein geringerer Lohn ausgehandelt ist. Problematisch ist dabei, dass die Landesregierung ausschließlich den kommunalen Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N NW) per Verordnung als repräsentativ vorgegeben hat, die Tarifverträge des privaten Omnibusgewerbes (TV NWO) nicht demgegenüber nicht einbezogen werden.

Nach Auffassung des VG Düsseldorf unterläuft das Land NRW als monopolartiger Nachfrager von ÖPNV-Dienstleistungen so die vom Grundgesetz und von der Landesverfassung NRW garantierte Tarifautonomie. Jedenfalls seit dem Inkrafttreten des bundesrechtlichen Mindestlohngesetzes (MiLoG) sei die landesrechtliche Tariftreuepflicht nicht mehr gerechtfertigt, da der Mindestlohn bereits einen ausreichenden Schutz vor Lohn- und Sozialdumping gewährleiste. Überdies habe die Landesregierung trotz ausdrücklicher Aufforderung keine Belege dafür vorgelegt, dass im ÖPNV in NRW eine prekäre Lohnsituation vorherrsche. Vielmehr habe das VG durchschnittliche Tariftlöhne von ca. 13 Euro pro Stunde fest-

gestellt. Damit liege das Tarifniveau weit oberhalb des gesetzlichen Mindestlohns von gegenwärtig 8,50 Euro.

Da es sich um einen ausschließlich nordrhein-westfälischen Sachverhalt handelt, hat das VG die Sache nicht dem Bundesverfassungsgericht, sondern dem Landesverfassungsgerichtshof vorgelegt.

Praxishinweis:

Die Vorlagebegründung des VG Düsseldorf bestätigt die Bedenken des privaten Omnibusgewerbes und macht den Weg frei für eine Entscheidung durch den VerfGH-NRW. Unabhängig vom Ausgang dieses Verfahrens wird eine Entscheidung des VerfGH-NRW die Kontroverse um die Verfassungsmäßigkeit der ÖPNV-Tariftreue einer Klärung zuführen und so die bestehende Rechtsunsicherheit für die Marktteilnehmer des ÖPNV beenden. Bis dahin dürfte es allerdings noch ein längerer Weg sein, denn die Verfahren vor dem VerfGH können bis zu zwei Jahren dauern.

Für laufende Vergabeverfahren ändert sich allein durch die Vorlageentscheidung nichts. Denn da das TVgG-NRW jedenfalls bis zu einer Entscheidung des VerfGH wirksam bleibt, stellt es bis dahin die maßgebliche Rechtsgrundlage bei der Beschaffung von Verkehrsleistungen dar. ÖPNV-Auftraggeber sind daher bei der Durchführung von Vergabeverfahren gehalten, die ÖPNV-Tariftreueerklärungen weiterhin abzufragen. Umgekehrt sind die Auftragnehmer verpflichtet, die entsprechenden Tariftreueerklärungen abzugeben. Vor diesem Hintergrund empfehlen wir, eventuell bestehende Zeitfenster insoweit auszunutzen und anstehende Vergabeverfahren nach Möglichkeit bis zu einer endgültigen Klärung aufzuschieben.

Abzuwarten bleibt im Übrigen, ob das OLG Düsseldorf den für den 30.09.2015 terminierten Verkündungstermin in einem Parallelverfahren durchführen wird und ggf. eine Entscheidung in der Sache trifft. Auf diesem Wege könnte eine vorzeitige Rechtssicherheit für anstehende Vergaben herbeigeführt werden.

RA Bettina Werres, Tel: +49 211 981-4966, bettina.werres@de.pwc.com und RA Sascha F. Schaefer, Tel.: +49 211 981-2549, sascha.schaefer@de.pwc.com

VG Münster: Erteilte gemeinwirtschaftliche Genehmigung schließt Erteilung einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung aus

Das VG Münster hatte sich in einem Urteil vom 06.03.2015 (Az. 10 K 2747/13) mit dem Rangverhältnis zwischen einer bereits erteilten gemeinwirtschaftlichen Liniengenehmigung und einer eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigung auseinandersetzen. Konkret ging es um die Frage, ob an den gleichen Antragsteller eine eigenwirtschaftliche Genehmigung erteilt werden kann, wenn diesem bereits zuvor eine gemeinwirtschaftliche Genehmigung für dasselbe Linienbündel zugesprochen wurde.

Klägerin in dem Verfahren war ein Verkehrsunternehmen, das seit über fünfzig Jahren den Stadtbusverkehr erbringt. Zum Auslaufen der Liniengenehmigungen rief der Aufgabenträger mit Vorabbekanntmachung zur Abgabe eigenwirtschaftlicher Anträge für ein Linienbündel auf. Die Klägerin beantragte Genehmigungen für einen eigenwirtschaftlichen Linienverkehr. Diese Anträge wurden seitens der Genehmigungsbehörde abgelehnt, da sie zum Teil deutlich von den Anforderungen aus der Vorabbekanntmachung abwichen. Hiergegen erhob die Klägerin erfolglos Widerspruch und sodann eine Verpflichtungsklage.

Während des gerichtlichen Verfahrens hat sich die Klägerin (dann) erfolgreich an einem vom Aufgabenträger durchgeführten Ausschreibungsverfahren für ebendieses Linienbündel beteiligt und daraufhin eine Liniengenehmigung für eine gemeinwirtschaftliche Verkehrserbringung erhalten. Gleichwohl hielt die Klägerin ihr Verpflichtungsbegehren auf Erteilung einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung aufrecht.

Dieses wies das VG Münster mit der Begründung ab, dass nur eine Liniengenehmigung für dasselbe Linienbündel erteilt werden könne, da anderenfalls gegen das Doppelbedienungsverbot aus § 13 Abs. 2 PBefG verstoßen werde. Die Klägerin habe durch die erste Erteilung der Liniengenehmigung ihr Klageziel erreicht, da die „gemeinwirtschaftliche Genehmigung“ im Vergleich zu einer „eigenwirtschaftlichen Genehmigung“ kein Minus darstelle.

Praxishinweis:

Die Entscheidung des Gerichts lässt sich u.E. nur aus der besonderen Situation des Klägers als Antragsteller des eigenwirtschaftlichen Verkehrs und Ausschreibungsgewinner erklären.

U.E. kann der im PBefG statuierte Vorgang der eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung aber nicht dadurch unterlaufen werden, dass wettbewerbliche Vergabeverfahren durchgeführt und zum Abschluss gebracht werden, während die eigenwirtschaftlichen Anträge sich noch in der gerichtlichen Entscheidung befinden. Der Verweis des Doppelbedienungsverbots durch das VG Münster geht insoweit fehl, als dass der gemeinwirtschaftlichen Genehmigung aufgrund des zu genehmigenden Antrags auf Eigenwirtschaftlichkeit die Grundlage entzogen wurde.

RA Dr. Christian Behling, Tel.: +49 211 981-1505, christian.behling@de.pwc.com

OVG Greifswald: Kreise haben keinen Anspruch auf Erbringung von ÖPNV-Leistungen gegen das Land

Das OVG Greifswald musste sich mit der Frage beschäftigen, ob eine gesetzliche Aufgabenzuweisung oder ein Abstimmungsgebot der Aufgabenträger einen Anspruch der Kreise auf Erbringung von ÖPNV-Leistungen gegen das Land begründet.

Im vorliegenden Fall hatte das Land Mecklenburg-Vorpommern die SPNV-Leistungen auf einer bestimmten Strecke eingestellt, so dass die beiden antragstellenden und gegen die erstinstanzliche Entscheidung beschwerdeführenden Kreise sich faktisch gezwungen sahen, als Ersatz Busverkehrsleistungen zu bestellen. Das ÖPNV-Gesetz des Landes sieht jedoch vor, dass grundsätzlich alle SPNV-Strecken vom Land betrieben werden, während der übrige ÖPNV in den Aufgabenbereich der Landkreise und kreisfreien Städte fällt. Die Kreise hielten diese Vorschriften durch die Einstellung des SPNV für verletzt, da das Land so eigene Aufgaben an die Landkreise übertrage.

Das OVG Greifswald folgte dieser Auffassung in seinem Beschluss vom 03.02.2015 (AZ: 1 M 151/14) jedoch nicht. Die Richter sahen in § 3 Abs. 1 ÖPNVG MV lediglich eine Aufgabenzuweisungsnorm, die kein Abwehrrecht der Kreise gegen das Land begründet. Als Hauptargument hierfür führten sie an, dass für den Fall der Aufgabenübertragung durch das Land an die Kreise in § 8 Abs. 2 ÖPNVG MV ein Finanzierungsanspruch der Kreise bestehe. Für einen Abwehranspruch gäbe es also keinen Raum, da eine solche Aufgabenverschiebung vom Gesetzgeber vorgesehen sei und die Kreise finanziell entschädigt würden.

Die Kreise hielten die Einstellung des SPNV durch das Land außerdem für rechtswidrig, da sie an der Entscheidung nicht beteiligt wurden. § 4 Abs. 5 ÖPNVG MV schreibt vor, dass alle Aufgabenträger sich bei der Erfüllung ihrer Aufgaben miteinander abzustimmen haben. Das Gericht sah in diesem Abstimmungsgebot allerdings kein Beteiligungsrecht, das bei Nichtbeachtung zur Unwirksamkeit der Maßnahme führen würde. Insbesondere da sich das Abstimmungsgebot nur auf das „wie“ der Aufgabenerfüllung nicht aber auf das „ob“ beziehe, könne es keine einklagbaren Rechte der einzelnen Parteien begründen.

Auch ein Verstoß gegen Art. 28 Abs. 2 GG kommt nach Ansicht des OVG nicht in Betracht, da bei den Kreisen anders als bei den Gemeinden der Aufgabenbereich alleine durch den Gesetzgeber festgelegt werde. Dies sei in diesem Fall durch das ÖPNVG MV geschehen, so dass die Einstellung des SPNV durch das Land nicht gegen Art. 28 Abs. 2 (bzw. Art 72 Abs. 2 Verf MV) verstoße.

Praxishinweis:

Der Beschluss ist nicht nur in Mecklenburg-Vorpommern von Bedeutung, denn er macht deutlich, dass Aufgabenzuweisungsnormen grundsätzlich keine subjektiven Abwehrrechte für einzelne Aufgabenträger beinhalten. Ob eine Aufgabenübertragung im Einzelfall zulässig ist, dürfte auch davon abhängen, ob wie im vorliegenden Fall ein Ausgleichsanspruch besteht.

Die Entscheidung zeigt zudem, dass ein Abstimmungsgebot, das sich häufig in Gesetzen findet, wohl regelmäßig keine subjektiven, einklagbaren Rechte der einzelnen Aufgabenträger begründet, sondern eine generelle Verhaltensvorgabe darstellt. Etwas anderes ergibt sich, wenn spezielle Beteiligungsformen (z.B. Anhörung, Zustimmung) vorgeschrieben sind.

Michael Prechtl , Tel.: +49 211 981-4775, michael.prechtl@de.pwc.com

VG Koblenz zur Zusicherung der Mindestfahrgastzahl

Das Verwaltungsgericht Koblenz (nachfolgend: VG) gab mit Urteil vom 28.01.2015 (Az: 5 K 510/14. KO) der Klage eines privaten Verkehrsunternehmens gegen eine Liniengenehmigung eines Konkurrenten statt. Es verpflichtete die Genehmigungsbehörde, den Antrag des Klägers auf Erteilung einer Liniengenehmigung unter Beachtung der Rechtsauffassung des VG erneut zu entscheiden.

Dem Urteil liegt folgender Sachverhalt zu Grunde: Der Kläger hatte einen eigenwirtschaftlichen Antrag auf Genehmigung eines Linienverkehrs gestellt. Das Angebot enthielt eine Zusicherung, den Fahrplan aufrecht zu erhalten, soweit Fahrten von mindestens neun Fahrgästen bzw. 20 Schülern mit Schülerjahreskarten pro Fahrt genutzt würden. Die beklagte Genehmigungsbehörde erteilte allerdings der bisherigen Genehmigungsinhaberin und Beigeladenen die Genehmigung, obwohl diese keine entsprechende Zusicherung abgegeben hatte. Die Beklagte führte auf, dass die Zusicherung des Klägers keinen Vorteil biete und hinter der langjährigen Verwaltungspraxis in Rheinland-Pfalz zurückbleibe, wonach eine Mindestbesetzung von fünf Fahrgästen zugrunde gelegt würde. Nach erfolglos durchgeführtem Widerspruch klagte der Kläger vor dem VG gegen die Genehmigungsentscheidung.

Das VG urteilte, dass die Beklagte die inhaltliche Reichweite der von dem Kläger abgegebenen Zusicherung unzutreffend ausgelegt habe. Bei der Auswahlentscheidung nach § 13 Abs. 2b PBefG müsse die Genehmigungsbehörde berücksichtigen, welcher der konkurrierenden Anträge die bessere Verkehrsbedienung erhalte. Die Bewertung, wonach das Angebot des Klägers aufgrund der Zusicherung schlechter sei als das Angebot der Beigeladenen, sei falsch, da deren Angebot keine Aussagen zu Mindestfahrgastzahlen enthalte. Insbesondere könne eine Zusicherung nach § 12 Abs. 1a PBefG nicht als Einschränkung der Eigenwirtschaftlichkeit gewertet werden. Das Gericht betonte, dass sich der Kläger durch die Zusicherung freiwillig den strengeren Vorgaben des § 21 Abs. 4 S. 3 PBefG unterworfen habe. Die zugesicherte Mindestfahrgastzahl stelle für den Kläger eine in der Regel zumutbare Betriebspflicht dar.

Praxishinweis:

Die Verkehrsunternehmen müssen sich im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens die Frage stellen, welche Verkehrsleistungen und –qualitäten sie bereit und in der Lage sind, verbindlich zuzusichern. Andernfalls gehen sie das Risiko ein, bei einem ansonsten gleichwertigen Konkurrenzantrag wegen nicht vorhandener Zusicherung zu unterliegen.

RA Nils Rickert, Tel.: +49 211 981-2886, nils.rickert@de.pwc.com

OLG Celle zur Kostenschätzung: Ausschluss eines Bieters wegen zu hohem Preis

Das OLG Celle hat mit Beschluss vom 19.02.2015 (Az. 13 Verg 11/14) den Ausschluss eines Bieters aus einem Vergabeverfahren wegen zu hohem Preis bestätigt, obwohl dieser der einzige bzw. einzig verbliebene Bieter war.

Der Auftraggeber hatte die Beförderung von Schülern im freigestellten Schülerverkehr europaweit ausgeschrieben. Die Leistung war in 8 verschiedene Lose unterteilt. Zuschlagskriterium war allein der Preis. Ein Antragsteller überschritt in seinen Angeboten deutlich die Angebotspreise der konkurrierenden Bieter und die Kostenschätzung des Auftraggebers sogar um das 2,5-fache. Er wurde daraufhin vom Auftraggeber wegen eines offenbaren Missverhältnisses zwischen Preis und Leistung ausgeschlossen. Die Ausschlussentscheidung war insoweit relevant, als in einigen Losen allein der Antragsteller ein Angebot abgegeben hatte, in anderen Losen die übrigen Angebote konkurrierender Bieter wegen formeller Mängel auszuschließen waren, der Antragsteller in diesen Losen also den Zuschlag hätte erhalten können. Der Antragsteller wandte sich gegen seinen Ausschluss und verlangte seinerseits, die Konkurrenzangebote als Unterkostenangebote auszuschließen.

Das OLG bestätigte, dass der Antragsteller zu Recht gem. § 19 EG Abs. 6 S. 2 VOL/A wegen eines offenbaren Missverhältnisses zwischen Angebotspreis und Leistung ausgeschlossen worden sei. Die Vorschrift sei auch auf unangemessen erscheinende hohe Angebote eines Bieters anzuwenden. Als Missverhältnis wertete das OLG Aufschläge für Verwaltungskosten von 15 % sowie Risikozuschläge von bis zu 66 % die zu Preisschwankungen gegenüber den Angeboten der Mitbewerber von 60 % bis 200 % führen. Die Kostenschätzung könne im Verhältnis zu dem eher geringen Personalkostenanteil auch nicht mit Hinweis auf die Vorschriften des Niedersächsischen Tariftreuegesetzes legitimiert werden.

Eine weitere Aufklärung der Kostenschätzung der niedrigeren Angebote, insbesondere, um zu prüfen, ob die anderen Bieter mit dem tariflichen Stundenlohn gerechnet haben, lehnte das OLG ab, da die Aufgreifschwelle in Höhe von 20 %, die eine Aufklärung eines Angebots wegen einer Unterkostenkalkulation gebietet nicht erreicht war.

Praxishinweis:

Die Entscheidung macht einmal mehr deutlich, welche hohe Bedeutung die Kostenkalkulation im Rahmen eines Vergabeverfahrens für die Bieter hat. Zu hohe Abweichungen sowohl nach oben als auch unten können den Ausschluss einzelner Bieter zur Folge haben. Dies gilt auch, wenn es sich um den einzig verbleibenden Bieter handelt.

RAin Jurkea Wachtendorf, Tel.: +49 40 6378-1258,
jurkea.wachtendorf@de.pwc.com

VK Bund: Ausschreibung unbefristeter Verträge ist unzulässig

Die Vergabekammer des Bundes (VK Bund) hat im Rahmen ihres Beschlusses vom 8. April 2015 den Abschluss unbefristeter Verträge für vergaberechtlich unzulässig erklärt. Gegenstand des Nachprüfungsverfahrens war die beabsichtigte Vergabe von Briefdienstleistungen.

Nach Auffassung der VK Bund verstößt der Abschluss und damit auch die Ausschreibung unbefristeter Verträge gegen das tragende Prinzip des Wettbewerbsgedankens, das in § 97 Abs. 1 GWB niedergelegt ist. Eine solche Ausschreibung ginge unmittelbar zulasten des Wettbewerbs, da auf diese Weise andere Wettbewerber faktisch vom Markt ausgeschlossen würden. Dieser Gedanke korrespondiert mit der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH), der regelmäßig auf das grundlegende Ziel des Unionsvergaberichts verweist, dass der Wettbewerb durch die Beseitigung aller Beschränkungen (auch in zeitlicher Hinsicht) gefördert werden muss.

Erschwerend wertet die VK den Umstand, dass es sich bei dem vorliegenden Vertrag um einen Rahmenvertrag handelt. Gem. Art. 33 der neuen Vergaberichtlinie 2014/24/EU dürfen Rahmenvereinbarungen nämlich nur eine maximale Laufzeit von vier Jahren aufweisen.

Schließlich geht die VK Bund auch auf die Besonderheiten des Briefdienstleistungsmarktes ein. Dieser sei erst seit wenigen Jahren für den Wettbewerb geöffnet worden. Es sei somit besonders wichtig, dass regelmäßig neuer Wettbewerb hergestellt werde, um anderen Marktteilnehmern die Chance auf Teilhabe zu eröffnen. Hierzu stünden unbefristete Verträge im Widerspruch. Gerade auf diesem Markt seien keine Argumente ersichtlich (z.B. Amortisation), die einen Abschluss von Verträgen mit einer längeren Laufzeit als vier Jahre erlauben würde.

Praxishinweis:

Die Entscheidung der VK Bund betrifft eine für den ÖPNV zentrale Frage. Denn hier spielt immer wieder das Thema „Laufzeit von Subunternehmerverträgen“ eine entscheidende Rolle. Dieses Thema geht einher mit der Frage, ob es eine Pflicht zur Kündigung unbefristeter Verträge gibt. Solche Subunternehmerverträge wurden häufig noch vor der Jahrtausendwende (und damit vor der immer strikter werdenden Wettbewerbsrechtsprechung des EuGH) abgeschlossen und enthalten lediglich eine Kündigungsoption für den Auftraggeber (also für das – kommunale – Verkehrsunternehmen). Die Frage nach einer Kündigungspflicht holt viele ÖPNV-Akteure zu einem Zeitpunkt ein, an dem die Betrauungen im Verhältnis Aufgabenträger – (kommunales) Verkehrsunternehmen auslaufen und es einer Nachfolgebetrauung bedarf, die konsequenterweise auch auf das Verhältnis (kommunales) Verkehrsunternehmen – Subunternehmen durchschlägt.

Zu beachten ist, dass die VK Bund ihre Entscheidung ausdrücklich nur auf Rahmenverträge im Briefdienstleistungsmarkt bezieht. Inwieweit die Rechtspre-

chung auch auf andere Fallgestaltungen übertragen werden kann, bleibt abzuwarten. Allerdings deutet die Entwicklung in der (EuGH-) Rechtsprechung sowie die Tatsache, dass es sich auch beim ÖPNV um einen Markt handelt, der sich noch nicht lange für den Wettbewerb geöffnet hat, auf eine solche Übertragbarkeit hin.

RA Bettina Werres, Tel.: +49 211 981-4966, bettina.werres@de.pwc.com

VG Augsburg: Kein Anspruch auf Erlass einer Allgemeinen Vorschrift

Das Verwaltungsgericht Augsburg hat mit Urteil vom 24. März 2015 (Az: Au 3 K 15.79) die Klage eines privaten Busunternehmens gegen zwei beklagte ÖPNV-Aufgabenträger auf Erlass einer Allgemeinen Vorschrift in Bezug auf die Einhaltung von Höchsttarifen im Regionalbusverkehr abgewiesen. Bedeutsam ist das Urteil vor dem Hintergrund der Diskussion über das sog. „Ferlemann-Schreiben“ vom 11. September 2014 (wir berichteten), auf welches sich der Kläger bezieht.

Das Verwaltungsgericht urteilte, dass dem Kläger kein Anspruch auf Erlass einer Allgemeinen Vorschrift zustehe. Ein solcher folge weder aus dem europäischen Gemeinschaftsrecht noch dem nationalen Personenbeförderungsrecht. Dem ÖPNV-Aufgabenträger stehe in Bezug auf das Finanzierungsinstrument ein Wahlrecht zu: Er könne entscheiden, ob durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) oder eine Allgemeine Vorschrift die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durch Verkehrsunternehmen sichergestellt werde.

Weder aus dem Wortlaut noch aus der Systematik des Art. 3 Abs. 1 und 2 VO 1370 folge, dass ein Aufgabenträger zur Finanzierung eines defizitären Linienverkehrs vorrangig eine Allgemeine Vorschrift erlassen müsse. Nach Auffassung des VG ist der öDA das wichtigste Instrument der VO 1370. Allerdings lässt es im Ergebnis offen, ob der öDA Vorrang gegenüber der Allgemeinen Vorschrift genießt. Auch das neue PBefG beinhalte keine Verpflichtung des Aufgabenträgers zum Erlass einer Allgemeinen Vorschrift.

Insbesondere kritisiert das VG die Auffassung des sog. „Ferlemann-Schreibens“, die keine Grundlage im PBefG finde. Der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit begründe keine Verpflichtung für den Aufgabenträger, die durch die Anwendung eines Höchsttarifs entstehenden Nachteile durch eine Allgemeine Vorschrift auszugleichen. Gegen den Anspruch auf Erlass einer Allgemeinen Vorschrift spreche auch, dass der Aufgabenträger nicht verpflichtet sei, Verkehrsunternehmen vor den Risiken wettbewerblicher Vergaben in Folge fehlender Eigenwirtschaftlichkeit zu schützen.

Praxishinweis:

Das Urteil des VG kommt u.E. nicht überraschend. Es bestätigt die vom VG Münster (Urt. v. 24.10.2014, Az.: 10 K 2076/12) bereits getätigten Aussagen.

RA Nils Rickert, Tel.: +49 211 981-2886, nils.rickert@de.pwc.com

Handlungsleitfaden zur Anwendung von Art. 4 Abs. 5 und 6 der VO 1370 bei Ausschreibungen über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

Mit dem Ziel den öffentlichen Aufgabenträgern, den Betreibern von ÖPNV- und SPNV-Leistungen, Betriebsräten, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern sowie der interessierten Öffentlichkeit ein erster Überblick über die Anwendung von Art. 4 Abs. 5 und 6 der VO 1370 zu geben, hat will das rheinland-pfälzische Landesamt für Soziales, Jugend und Versorgung nunmehr bereits in zweiter Auflage einen Handlungsleitfaden veröffentlicht.

Der Leitfaden befasst sich zum einen mit dem Thema, wie im Zusammenspiel von VO 1370 und dem Landestariftreuegesetz Rheinland-Pfalz (LTTG) bestimmte Sozialstandards als Mindestanforderung im Rahmen von wettbewerblichen Ausschreibungsverfahren vorgegeben werden können. Der Leitfaden geht dabei auch auf die Hintergründe und Wechselwirkungen der VO 1370 sowie des LTTG ein und gibt u.a. praktische Hinweise und Beispielberechnungen für das mögliche Mindestniveau der Arbeitnehmerentgelte.

Der Leitfaden setzt sich zudem mit der Möglichkeit der Aufgabenträger auseinander, im Rahmen von wettbewerblichen Ausschreibungen einen Betriebsübergang nach Art. 4 Abs. 5 VO 1370 anzuordnen. Er beschreibt die wesentlichen Schritte im Falle einer entsprechenden Anordnung (von der Aufnahme eines entsprechenden Hinweises in der Bekanntmachung im TED über die Informationsanforderung beim aktuellen Betreiber bis hin zu Unterbreitung des Angebots einer Übernahme der Arbeitsverträge der betroffenen Arbeitnehmern), skizziert mögliche und schlägt konkrete Musterformulierungen vor.

Praxishinweis:

Der Leitfaden bietet einen guten ersten Überblick über die Möglichkeiten zum Schutz von Arbeitnehmern durch die verpflichtende Vorgabe gewisser Sozialstandards oder die Anordnung eines Betriebsübergangs.

Naturgemäß kann der Leitfaden aber weder alle in einem solchen Fall auftretenden Rechtsfragen (z.B. Datenschutz im Zusammenhang mit der Informationsanfrage bzw. –weitergabe im Rahmen des Vergabeverfahrens bei angeordnetem Betriebsübergang) behandeln, noch auf Besonderheiten bzw. individuelle Gegebenheiten und die sich daraus ggf. ergebende Möglichkeit zu einem anderweitigen Vorgehen befassen. Auf Grund der erheblichen arbeitsrechtlichen, aber auch finanziellen Auswirkungen entsprechender Vorgaben, ist dringend anzuraten, den konkreten Einzelfall, das angedachte Verfahren sowie die gewünschte Ziel-

richtung der Vorgaben einer kritischen rechtlichen Würdigung zu unterziehen. Die von den unterschiedlichen Verfahrensbeteiligten vorzunehmenden Handlungen und Verfahrensschritte sind auf dieser Basis in einen detaillierten und individuellen Zeitplan zu überführen, dessen Einhaltung fortlaufend sicherzustellen ist.

RA/StB Maren Weber, Tel.: +49 69 9585-5853, maren.weber@de.pwc.com

Allgemeines Vergaberecht

EuGH-Generalanwalt zum vergabespezifischen Mindestlohn

Der zuständige Generalanwalt empfiehlt dem EuGH in seinen Schlussanträgen auf eine Vorlagefrage zu antworten, dass der vergabespezifische Mindestlohn des rheinland-pfälzischen Landestariftreuegesetzes (LTTG) nicht gegen das Unionsrecht verstößt.

Die Vorlagefrage wurde durch das OLG Koblenz gestellt, welches den zugrundeliegenden Vergaberechtsstreit im Anwendungsbereich des LTTG entscheiden muss. Dieses verlangt für eine öffentliche Auftragsvergabe, dass sich Bieter mit der Angebotsabgabe dazu verpflichten, ihren Arbeitnehmern mindestens einen Stundenlohn von 8,70 Euro (brutto) zu zahlen. Ohne eine solche Erklärung muss der Bieter zwingend vom weiteren Verfahren ausgeschlossen werden. Der Generalanwalt sieht diese Vorgabe aus Gründen des Arbeitnehmerschutzes als gerechtfertigt an. Allerdings musste er bei seiner Einschätzung nicht die Auswirkungen eines flächendeckenden Mindestlohns auf Bundesebene berücksichtigen, da dieser erst zum 01.01.2015 in einer Höhe von 8,50 Euro (brutto) über das Mindestlohngesetz (MiLoG) eingeführt wurde. Zudem bestand auch kein allgemeinverbindlicher Tarifvertrag.

Praxishinweis:

Die Schlussanträge eines Generalanwalts bereiten die Urteile des EuGH vor. In den überwiegenden Fällen entscheidet der EuGH in diesem Sinne. Insofern kommt den Anträgen eine erhebliche Indizwirkung zu. Letztlich bleibt aber die endgültige Entscheidung des EuGH abzuwarten.

Da die meisten Vergabe- und Tariftreuegesetze der Länder auch Mindestlöhne in vergleichbarer Ausgestaltung vorsehen, dürfte die anstehende Entscheidung des EuGH die Rechtssicherheit für die Beschaffungspraxis in den Bundesländern bis auf Weiteres erhöhen. Der Generalanwalt deutet allerdings an, dass sich die Bewertung des vergabespezifischen Mindestlohnes durch die Einführung eines allgemeinen Mindestlohnes auf Bundesebene ändern könnte. In diesem Punkt bleibt die durch das Mindestlohngesetz eingeleitete Entwicklung abzuwarten.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass voraussichtlich kein Präjudiz für die europarechtliche Zulässigkeit der für den Verkehrsbereich bedeutsamen ÖPNV-Tariftreue zu erwarten ist. Hierbei handelt es sich um eine besondere Form der Tariftreue, mit der die Vorgabe von Verkehrsleistungen von der Anwendung so genannter „repräsentativer Tarifverträge“ abhängig gemacht wird. Derartige Regelungen sind neben dem vergabespezifischen Mindestlohn in vielen Landesvergabegesetzen umgesetzt worden. Da diese allerdings auf die verkehrsspezifische VO 1370 und nicht wie der Mindestlohn auf die allgemeinen Vergaberichtlinien zurückgehen, hat der EuGH keinen Anlass sich mit deren Zulässigkeit auseinanderzusetzen.

Ein Termin für die Entscheidung des EuGH ist nicht bekannt. Über den weiteren Fortgang des Verfahrens werden wir Sie im Rahmen unserer kommenden Newsletter informieren.

RA Sascha F. Schaefer, Tel.: +49 211 981-22549, sascha.schaefer@de.pwc.com

Bietergemeinschaft von Konzernunternehmen - kein Verstoß gegen das Kartellverbot

Die Vergabekammer des Bundes (VK) hat mit Beschluss vom 23.01.2015 festgestellt, dass die Bildung einer Bietergemeinschaft, die aus konzernverbundenen Unternehmen besteht, keine wettbewerbsbeschränkende Abrede im Sinne des § 19 EG Abs. 3 lit. f) VOL/A darstellt.

Unter einer Bietergemeinschaft versteht man im Vergaberecht den Zusammenschluss von mindestens zwei Unternehmen zur gemeinschaftlichen Bewerbung um einen Auftrag. Eine Bietergemeinschaft wurde bisher immer dann für zulässig erachtet, wenn die Bildung für jedes Mitglied der Bietergemeinschaft objektiv erforderlich ist, um sich an der Ausschreibung zu beteiligen, oder zusammen nur ein unerheblicher Marktanteil abgedeckt würde. Mit der Begründung zu o.g. Beschluss hat die VK für Bietergemeinschaften aus konzernverbundenen Unternehmen einen neuen Aspekt in der vergaberechtlichen Bewertung herausgearbeitet.

Im vorliegenden Fall, über den die VK zu entscheiden hatte, schrieben mehrere Krankenkassen gemeinsam die Lieferung von bestimmten Wirkstoffen aus. An der Ausschreibung beteiligten sich auch zwei Bietergemeinschaften. Diese Bietergemeinschaften bestanden aus konzernverbundenen Unternehmen, die jeweils im Mutter-Tochter-Verhältnis zueinander standen. Die Einzelgesellschaften hätten sich mit Aussicht auf Erfolg auch jeweils einzeln an der Ausschreibung beteiligen können. Nachdem diese Bietergemeinschaften für verschiedene Lose den Zuschlag erhielten, wandte sich ein Wettbewerber an die zuständige Vergabekammer des Bundes. Der Antrag wurde im Wesentlichen darauf gestützt, dass die Bildung der gegenständlichen Bietergemeinschaften eine unzulässige, wettbewerbsbeschränkende Abrede nach § 19 EG Abs. 3 lit. f) VOL/A sei.

Die VK sieht in der Bildung der Bietergemeinschaften aus konzernverbundenen Unternehmen im vorliegenden Fall keinen Verstoß gegen das Wettbewerbsverbot. Die Mitglieder der Bietergemeinschaften gehörten im Ergebnis ein und der-

selben wirtschaftlichen Einheit an. Eine derartige wirtschaftliche Einheit zwischen einer Muttergesellschaft und ihrer Tochter sei insbesondere gegeben, wenn die Tochter – trotz eigener Rechtspersönlichkeit - ihr Marktverhalten nicht autonom bestimmt, sondern im Wesentlichen Weisungen der Muttergesellschaft befolgt. Dieser Einfluss werde vor allem durch die wirtschaftlichen, organisatorischen und rechtlichen Bindungen der beiden Gesellschaften untereinander bestimmt. Im vorliegenden Fall nahm die VK für beide Bietergemeinschaften an, dass diese wirtschaftliche Einheit gegeben sei.

Praxishinweis:

Die Entscheidung der VK dürfte folgerichtig sein. In der Ausgangskonstellation des vorliegenden Falles hätte die getrennte Bewerbung der konzernverbundenen Unternehmen ggfls. ein anderes Hindernis für die Beteiligung an dem Verfahren aufgeworfen. Das OLG Düsseldorf hatte in einem Beschluss aus dem Jahre 2011 für die gegensätzliche Konstellation festgestellt: Beteiligen sich mehrere konzernverbundene Unternehmen getrennt an einem Vergabeverfahren, besteht die - zwar widerlegbare – Vermutung dafür, dass aufgrund ihrer engen Verflechtungen der Geheimwettbewerb zwischen ihnen nicht gewahrt ist und aus diesem Grund ein Ausschluss vom Verfahren angezeigt sein kann. Um im Verfahren diese Probleme mit den vorgenannten Konstellationen zu verhindern, sollte deshalb vorher eindeutig geprüft werden, welche Rollen konzernverbundene Unternehmen in einem solchen Verfahren einnehmen wollen.

RA Stefan Bahrenberg, Tel.: +49 211 981-2242, stefan.bahrenberg@de.pwc.com

Veranstaltungen

Roadshow „ÖPNV 2015“

Wie bereits seit 2008 wollen wir auch in diesem Jahr den Beteiligten im ÖPNV aus Unternehmen von Aufgabenträgern und Verbänden und Behörden ein Forum geben, sich über neueste rechtliche und wirtschaftliche Entwicklungen im ÖPNV zu informieren und auszutauschen.

Wir möchten Sie herzlich zu unserer Roadshow „ÖPNV 2015“ einladen.

Sie haben die Wahl zwischen folgenden Terminen und Standorten:

**17. November 2015 von 12:00 Uhr – 16:30 Uhr, Roadshow
PWC-Niederlassung Düsseldorf**

**24. November 2015 von 12:00 Uhr – 16:30 Uhr, Roadshow,
PWC-Niederlassung Hannover**

**26. November 2015 von 12:00 Uhr – 16:30 Uhr, Roadshow,
PWC-Niederlassung Hamburg**

**1. Dezember 2015 von 10:00 Uhr – 15:00 Uhr, Roadshow,
PWC-Niederlassung Frankfurt am Main**

**3. Dezember 2015 von 10:00 Uhr – 15:00 Uhr, Roadshow,
Le Méridien Grand Hotel, Nürnberg**

**8. Dezember 2015 von 10:00 Uhr – 15:00 Uhr, Roadshow,
Marriott Hotel, Leipzig**

Nutzen Sie die Möglichkeit, sich bereits jetzt einen Platz an einem Tag oder Ort Ihrer Wahl zu sichern. Wie immer ist die Teilnahme für Sie kostenfrei.

Sie erhalten in den nächsten Tagen ein E-Mail mit einem Link zu den jeweiligen Agenden.

Wir freuen uns schon jetzt auf Sie!

Bitte melden Sie sich www.pwc.de an. Dort finden Sie ebenfalls weitere Veranstaltungsinformationen und Ihren persönlichen Anmeldebereich.

Weitere Informationen erfragen Sie bitte bei

Frau RA/StB Christiane Kappe

Tel.: +49 211 981 - 2700, christiane.kappe@de.pwc.com

Das Team

Für Ihre Fragen, Hinweise und Anmerkungen zum Newsletter stehen Ihnen die nachfolgenden Ansprechpartner gern zur Verfügung. Wir freuen uns auf Ihr Feedback.

RA/StB Christiane Kappe

Tel.: +49 211 981-2700
christiane.kappe@de.pwc.com

RA/StB Michael Prechtl

Tel.: +49 211 981-4775
michael.prechtl@de.pwc.com

RA Jörg Manka

Tel.: +49 211 981-4737
joerg.manka@de.pwc.com

RA Bettina Werres

Tel.: +49 211 981-4966
bettina.werres@de.pwc.com

RA/StB Maren Weber

Tel.: +49 69 9585-5853
maren.weber@de.pwc.com

RA Erik Pelizäus

Tel.: +49 40 6378-1323
erik.pelizaeus@de.pwc.com

RA Sascha Schaefer

Tel.: +49 211 981-2549
sascha.schaefer@de.pwc.com

RA Jurkea Wachtendorf

Tel.: +49 40 6378-1258
jurkea.wachtendorf@de.pwc.com

RA Nils Rickert

Tel.: +49 211 981-2886
nils.rickert@de.pwc.com

RA Stefan Bahrenberg

Tel.: +49 211 981-2242
stefan.bahrenberg@de.pwc.com

RA Dr. jur. Christian Behling

Tel.: +49 211 981-1505
christian.behling@de.pwc.com

Bestellung und Abbestellung

Für Fragen stehen Ihnen die in dem Newsletter genannten Ansprechpartner gerne zur Verfügung.

Sollten weitere Personen Interesse an diesem Newsletter haben, können Sie diese E-Mail gerne weiterleiten.

Die Interessenten können sich hier anmelden: SUBSCRIBE_PS_Legal_News_Verkehr_und_Infrastruktur@de.pwc.com.

Sofern Sie unseren Newsletter zukünftig nicht mehr erhalten möchten, bitten wir Sie um eine kurze Benachrichtigung an UNSUBSCRIBE_PS_Legal_News_Verkehr_und_Infrastruktur@de.pwc.com.

Die Beiträge dieser Publikation sind zur Information unserer Mandanten bestimmt. Für die Lösung einschlägiger Probleme greifen Sie bitte auf die angegebenen Quellen oder die Unterstützung unserer Büros zurück. Meinungsbeiträge geben die Auffassung der einzelnen Autoren wieder.

© 2015 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.