

Rechtsticker Nahverkehr

+++aktuelle Urteile+++neue Vorschriften+++Vergaben+++

Beschränkung der Subunternehmervergabe

Der EuGH hat entschieden (27.10.2016, C-292/15), dass Auftraggeber auch bei Dienstleistungsaufträgen im ÖPNV den Umfang von Unteraufträgen erheblich beschränken dürfen. Im konkreten Fall hatte der Auftraggeber vorgeschrieben, mind. 70 % der Leistung selbst zu erbringen.

Nach Auffassung des EuGH dürfen Auftraggeber die Vergabe von Unteraufträgen sogar vollständig untersagen. Der EuGH stützt seine Entscheidung auf Art. 4 Abs. 7 VO 1370/2007. Art. 4 Abs. 7 VO 1370/2007 sei auch auf ÖPNV-Aufträge anwendbar, die nicht nach den Regelungen der VO 1370/2007, sondern gemäß Art. 5 Abs. 1 VO 1370/2007 nach allgemeinem Vergaberecht zu vergeben sind. Art. 4 Abs. 7 VO 1370/2007 stelle eine Sonderregelung für den ÖPNV dar, die den Regelungen des allgemeinen Vergaberechts vorgehe.

Direktvergabe bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen

Eine Direktvergabe von ÖPNV-Leistungen an interne Betreiber nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 ist nicht nur für Dienstleistungskonzessionen, sondern auch für Dienstleistungsaufträge zulässig (OLG Düsseldorf, 12.10.2016, VI-U (Kart) 2/16). Die Direktvergabe von Dienstleistungsaufträgen an interne Betreiber unterfällt als Inhouse-Vergabe nicht den Regelungen der allgemeinen Vergaberichtlinien und richtet sich daher nach der VO 1370/2007. Außerdem habe der Gesetzgeber die VO 1370/2007 als Spezialregelung des Beihilfe- und Vergaberechts mit dem Ziel geschaffen, die Inhouse-Vergabe im öffentlichen Nahverkehr in größerem Umfang zu ermöglichen als nach allgemeinem Vergaberecht. Dieses Ziel könne nicht erreicht werden, fordere man für eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 immer eine Dienstleistungskonzession. Denn der öffentliche Personennahverkehr mit Bussen und Straßenbahnen könne mangels Profitabilität der Einnahmen vielfach nicht in Form einer Dienstleistungskonzession vergeben werden.

Gesetzesentwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Am 10.11.2016 hat der Bundestag den Entwurf für das



Dr. Ute Jasper

Dr. Laurence Westen

Rebecca Dreps

HEUKING KÜHN LÜER WOJTEK
Düsseldorf

neue Regionalisierungsgesetz einstimmig beschlossen. Damit steht fest, dass der Zuschuss des Bundes für den Schienenpersonennahverkehr der Länder auf insgesamt 8,2 Mrd. € steigt und sich ab 2017 bis 2031 jährlich um 1,8 % erhöht. 200 Mio. € werden nach einem eigenen Verteilungsschlüssel den Bundesländern Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern,

Sachsen und Sachsen-Anhalt zugeteilt, 1 Mio. € gehen direkt an das Saarland. Die restlichen 8 Mrd. € werden nach dem Kieler Schlüssel auf alle Bundesländer verteilt. Maßgebend für die Zuteilung sind die Einwohnerzahl des Bundeslandes und die bestellten Zugkilometer.

Umfassendes Ermessen des Auftraggebers bei der Pflicht zur Personalübernahme

Die VK Schleswig-Holstein (12.05.2016 – VK-SH 5/16) hat entschieden, dass Auftraggeber gemäß Art. 4 Abs. 5 VO 1370/2007 nicht nur festlegen dürfen, „ob“, sondern auch in welchem Umfang sie den Auftragnehmer zur Personalübernahme verpflichten. Im zugrundeliegenden Fall hatte der Auftraggeber dem Auftragnehmer nur die Übernahme von 35 der insgesamt 63 Mitarbeiter des Altbetreibers vorgeschrieben. Dagegen wandte sich der Altbetreiber, weil er sich unzumutbaren arbeitsrechtlichen Risiken ausgesetzt sah. Die VK wies den Nachprüfungsantrag zurück. Zum einen werde der Schutzzweck des Art. 4 Abs. 5 VO 1370/2007 untergraben, wenn der Auftraggeber nur vorschreiben könne, dass entweder alle oder gar keine Mitarbeiter zu übernehmen sind. Dies würde in der Regel dazu führen, dass Auftraggeber darauf verzichten, den Auftragnehmer zur Personalübernahme zu verpflichten. Denn eine Verpflichtung zur vollständigen Übernahme des Personals, unabhängig vom Bieterkonzept und dem konkreten Personalbedarf, würde die Angebote ggf. erheblich verteuern. Zum anderen sei der Altbetreiber durch die Beschränkung aber auch nicht in seinen Rechten verletzt. Art. 4 Abs. 5 VO 1370/2007 diene ausschließlich dem Arbeitnehmerschutz, nicht dem Schutz des Altbetreibers vor Belastungen durch die verbleibenden Mitarbeiter.