

Newsletter Vergaberecht

Januar 2023



Sehr geehrte Damen und Herren,

verbunden mit unseren besten Wünschen für ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr 2023 erhalten Sie unseren aktuellen Newsletter Vergaberecht, Ausgabe Januar 2023.

Wir wünschen eine angenehme Lektüre!

Mit freundlichen Grüßen

Stephan Rechten

Rechtsanwalt

vCard



Car-Sharing von E-Fahrzeugen kann Dienstleistungskonzession sein

[zum Artikel](#)

Neuer Ausschlussstatbestand im Vergaberecht seit dem 1. Januar 2023:
§ 22 Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz - LKSG

[zum Artikel](#)

Newsticker

Zu lange Bindefrist kann unverhältnismäßig sein

Anordnung eines Baustopps durch Vergabekammer

[zu den Artikeln](#)

ADVANT Beiten Textsammlung Vergaberecht 2022 kostenlos abrufbar

Auch wenn sich die Vergabewelt in den vergangenen drei Jahren nicht ganz so schnell gedreht hat, haben sich gleichwohl zahlreiche legislative Änderungen und Neuerungen ergeben. Grund genug für uns, unsere beliebte Textsammlung Vergaberecht auf einen aktuellen Stand zu bringen. Die Ausgabe 2022 enthält alle wichtigen Rechtstexte zum ober- und unter-schweligen Vergaberecht sowie die 2021 hinzugetretene Wettbewerbsregisterverordnung (WRegV) und das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG). Zudem haben wir erstmals weitere beschaffungsrelevante Normen weiterer Bundesgesetze im Auszug hinzugefügt (z. B. MiLoG, SchwarzArbG oder KSG) und um weitere praxisrelevante Dokumente ergänzt (z. B. Schwellenwerte 2022/2023, Katalog der Bauleistungen im Anhang II zur RL 2014/24/EU, Zusammenstellung der sozialen und besonderen Dienstleistungen im Anhang XIV zur RL 2014/24/EU).

Das Kompendium können Sie auf unserer Homepage kostenlos herunterladen:

[zur Textsammlung](#)

REDAKTION (verantwortlich)

Stephan Rechten | Rechtsanwalt
© Beiten Burkhardt
Rechtsanwalts-gesellschaft mbH

Vergaberecht@advant-beiten.com
www.advant-beiten.com

Car-Sharing von E-Fahrzeugen kann Dienstleistungskonzession sein

Wie mit neuen nachhaltigen Mobilitätsformen rechtlich umgegangen werden muss, ist im Einzelnen noch nicht hinreichend geklärt. Um den Herausforderungen des Klimaschutzes gerecht zu werden, muss zunehmend Rechtssicherheit geschaffen werden. Der EuGH hat nun in einer aktuellen Entscheidung (Urteil v. 10. November 2022 – C-486/21) einzelne Regelungen der Konzessionsrichtlinie 2014/23/EU im Rahmen eines Vorabentscheidungsverfahrens nach Art. 267 AEUV dahingehend ausgelegt, dass Car-Sharing Modelle mit Elektrofahrzeugen unter bestimmten Voraussetzungen als Dienstleistungskonzession einzuordnen sind. Der Konzessionswert ist dabei unter Einschluss der erwarteten Einnahmen und der Kosten des Konzessionsnehmers zu bestimmen.

1. Sachverhalt

Die slowenische Hauptstadt Ljubljana leitete im Jahr 2020 ein Ausschreibungsverfahren zur Vergabe einer Konzession für die Einrichtung und Verwaltung einer Dienstleistung des Vermietens und der gemeinschaftlichen Nutzung von Elektrofahrzeugen (Car-Sharing) in ihrem Stadtgebiet ein. Der finanzielle Beitrag des Konzessionsnehmers bestand in den zu tätigen Investitionen hinsichtlich der Anschaffung des Fuhrparks an Elektrofahrzeugen, der Konzeption eines neuen Netzes von Verleihstandorten und Ladezentren für Elektrofahrzeuge sowie der Schaffung einer modernen und nutzerfreundlichen IT-Lösung, um die Dienstleistung der Vermietung und gemeinschaftlichen Nutzung von Elektrofahrzeugen sicherstellen zu können.

Der Konzessionsnehmer sollte die Dienstleistung der Vermietung und gemeinschaftlichen Nutzung von Elektrofahrzeugen, insbesondere durch Schaffung eines zentralisierten Systems des Mietens und der gemeinschaftlichen Nutzung von Elektrofahrzeugen, übernehmen, das die Überwachung und die Aufsicht über die Durchführung des Projekts ermöglicht. Hierzu gehörte insbesondere die Verpflichtung, einen voll funktionsfähigen Fuhrpark zu gewährleisten, zu verwalten und in regelmäßigen Abständen zu modernisieren. Ferner war das Netz von Verleihstandorten und Ladestationen für Elektrofahrzeuge bereitzustellen und zu verwalten sowie ein geeignetes Supportsystem für die Nutzer bereitzuhalten.

Zu den Hauptpflichten des Konzessionsnehmers zählte zudem die Übernahme aller technischen, technologischen und finanziellen Risiken im Zusammenhang mit der Durchführung von Investitionen und anderen Maßnahmen sowie bei der Erbringung der Dienstleistung der Vermietung und der gemeinschaftlichen Nutzung von Elektrofahrzeugen, einschließlich des Risikos der Rentabilität der getätigten Investitionen. Der Konzessionsnehmer hatte auch das Risiko hinsichtlich der Zugänglichkeit und Verfügbarkeit des geschaffenen Systems sowie das Nachfragerisiko zu tragen.

Ein an der Konzession interessiertes Unternehmen rügte die seitens der Stadt vorgegebenen Auflagen und Bedingungen mit einem Überprüfungsantrag nach slowenischem Recht. Es beantragte die Nichtigkeitsklärung der Vergabebedingungen und hilfsweise des ganzen Ausschreibungsverfahrens. Dies lehnte die Stadt ab und verwies den Überprüfungsantrag an die staatliche Kommission für die Überprüfung öffentlicher Auftragsvergabeverfahren, welche wiederum wegen Schwierigkeiten bei der Auslegung des Unionsrechts ein Vorabentscheidungsverfahren beim EuGH nach Art. 267 AEUV einleitete.

Eine der Vorlagefragen befasste sich mit der Auslegung des Art. 5 Nr. 1 Buchst. b Richtlinie 2014/23/EU. Fraglich war, ob es sich bei einem Vorgang, durch den ein öffentlicher Auftraggeber einen Wirtschaftsteilnehmer mit der Einrichtung und der Verwaltung eines Systems des Mietens und der gemeinschaftlichen Nutzung von Elektrofahrzeugen (Car-Sharing) zu betrauen beabsichtigt, dessen finanzieller Beitrag überwiegend für den Erwerb dieser Fahrzeuge verwendet wird (wobei die Einnahmen des Wirtschaftsteilnehmers hauptsächlich aus den von den Nutzern dieser Dienstleistung gezahlten Gebühren stammen werden), um eine Dienstleistungskonzession im Sinne dieser Norm handelt.

Eine weitere Vorlagefrage bezog sich auf die Auslegung des Art. 8 der Richtlinie 2014/23/EU, folglich auf die Feststellung der Erreichung des Schwellenwerts zur Anwendbarkeit der Richtlinie. Dabei war insbesondere fraglich, ob der hierfür relevante Gesamtumsatz des Konzessionsnehmers unter Berücksichtigung der Gebühren, die seitens der Nutzer an den Konzessionsnehmer gezahlt werden, sowie der Investitionen und der Kosten festgestellt werden kann.

2. Die Entscheidung des EuGH

Der EuGH stellte zunächst fest, dass es für die vertragliche Einordnung des geplanten Vorhabens als Dienstleistungskonzession oder öffentlicher

Auftrag darauf ankomme, inwieweit sich diese Vertragsarten unterscheiden. Dies sei ausschließlich anhand des Unionsrechts zu beurteilen. Der EuGH thematisierte dabei die Übernahme eines Betriebsrisikos seitens des Wirtschaftsteilnehmers sowie die Frage, ob das geplante Vorhaben Merkmale eines öffentlichen Lieferauftrags nach der Richtlinie 2014/24/EU aufweise.

Insbesondere komme es zum Vorliegen einer Dienstleistungskonzession nach Art. 5 Nr. 1 Buchst. b Richtlinie 2014/23/EU darauf an, dass der Konzessionsnehmer das Betriebsrisiko trage. Zwar übernehme die Stadt die Kosten der regelmäßigen Instandhaltung der dem Wirtschaftsteilnehmer zur Verfügung gestellten Stellplätze. Dieser Beitrag des öffentlichen Auftraggebers könne aber nicht das Betriebsrisiko für den Wirtschaftsteilnehmer beseitigen. Die getätigten Investitionen und die damit zusammenhängenden Kosten, die auf den Wirtschaftsteilnehmer zukommen, würden sich nur durch erhebliche Einnahmen seitens der Nutzer der Dienstleistung amortisieren lassen.

Das geplante Vorhaben der Stadt sei auch nicht als gemischter Auftrag nach Art. 20 der Richtlinie 2014/23/ EU, sondern ausschließlich als Dienstleistungskonzession einzuordnen. Ein öffentlicher Lieferauftrag i. S. d. Richtlinie 2014/24/EU liege nach Auffassung des EuGH nicht vor, weil die Stadt keine Elektrofahrzeuge beschaffen möchte, um daraus selbst Nutzen zu ziehen. Vielmehr soll das neue System der Vermietung von Elektrofahrzeugen die vorliegenden Umweltbeeinträchtigungen reduzieren und einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität liefern. Es werde einem Wirtschaftsteilnehmer das Recht zur Verwertung der geplanten Dienstleistung übertragen, damit dritten Nutzern die Anmietung von Fahrzeugen ermöglicht wird. Die Beschaffung der Elektrofahrzeuge sei untrennbar mit der Konzession verbunden und durch den Wirtschaftsteilnehmer zu übernehmen.

Zur Beantwortung der weiteren Vorlagefrage hinsichtlich der Berechnung des Konzessionswerts nach Art. 8 Abs. 1 und Abs. 2 der Richtlinie 2014/23/EU stellte der EuGH zunächst fest, dass der Maßstab des Gesamtumsatzes des Konzessionsnehmers einen prognostischen und ungewissen Charakter habe.

Der nach Art. 8 Abs. 1 und Abs. 2 der Richtlinie 2014/23/EU relevante "Umsatz des Konzessionsnehmers" enthalte dabei zwangsläufig auch die Gebühren, die die Nutzer der Dienstleistung an den Konzessionsnehmer als Gegenleistung für die Inanspruchnahme der Dienstleistung zahlen. Ferner seien ebenso die Investitionen und Kosten des Konzessionsnehmers sowie Zahlungen des öffentlichen Auftraggebers an

den Konzessionsnehmer bei Bestimmung des Schwellenwertes anzusetzen. Untermauert wird dies nach Einschätzung des EuGH durch die Regelung zur Laufzeit der Konzession nach Art. 18 Abs. 2 der Richtlinie 2014/23/EU, bei der auf die Amortisierung der Investitionen des Konzessionsnehmers abgestellt wird, um eine zulässige Vertragslaufzeit festzustellen. Dieses belege, dass die von dem Konzessionsnehmer getätigten Kosten und Investitionen, die er während der Vertragslaufzeit zu tragen habe, bei der Berechnung des geschätzten Konzessionswerts zu berücksichtigen sind. Außerdem könne der öffentliche Auftraggeber davon ausgehen, dass der für die Anwendung der Richtlinie 2014/23/EU maßgebliche Schwellenwert erreicht ist, wenn die Investitionen und Kosten, die von dem Konzessionsnehmer allein oder zusammen mit dem öffentlichen Auftraggeber während der Vertragslaufzeit getragen werden, diesen Schwellenwert offensichtlich überschreiten.

3. Bedeutung für die Praxis

Der EuGH wendet die Inhalte seiner bisherigen ergangenen Rechtsprechung zu den Anforderungen einer Dienstleistungskonzession erstmals auch auf ein Car-Sharing Konzept an. Insbesondere die Übernahme eines für die Dienstleistungskonzession erforderlichen Betriebsrisikos wird argumentativ überzeugend anhand der unterschiedlichen Investitionssummen hinsichtlich der erforderlichen Infrastruktur festgestellt. So stellt im vorliegenden Fall die Beschaffung der Elektrofahrzeuge den größten Anteil an den Gesamtkosten dar. Wenn der Konzessionsnehmer daher die Beschaffung der Elektrofahrzeuge übernimmt und hierfür keinen besonderen Ausgleich erhält, muss er diesen mehrstelligen Millionenbetrag durch die Einnahmen wieder aus eigener Kraft erwirtschaften. Die Übernahme bzw. Erstattung von Park- und Instandhaltungskosten für die erforderlichen Stellplätze seitens der Stadt kann an diesem Ergebnis nichts ändern.

Um etwaigen Missverständnissen hinsichtlich der Abgrenzung von Dienstleistungskonzession und öffentlichen Aufträgen vorzubeugen, stellt der EuGH klar, dass es sich in dem vorliegenden Fall nicht um einen Lieferauftrag nach der Richtlinie 2014/24/EU handelt. Dies ist insbesondere wegen eines auf Seiten der Stadt fehlenden Beschaffungswillens in Bezug auf die Elektrofahrzeuge nachvollziehbar.

Stattdessen betont der EuGH, dass das gegenständliche Vorhaben Umweltbeeinträchtigungen verhindert und nachhaltige Mobilitätsformen fördert und daher höheren Zielen dient, die weit über das Stadtgebiet Signalwirkung haben sollen.

Die Einordnung als Dienstleistungskonzession wird es Auftraggebern künftig erleichtern, ähnliche Vergabeverfahren für Car-Sharing Angebote zielgerichteter und effizienter zu konzipieren.

Schwellenwert von derzeit EUR 5.382.000 europaweit nach den Vorgaben der Richtlinie 2014/23/EU (in Deutschland seit 2016 im 4. Teil des GWB und der KonzVgV umgesetzt) auszuschreiben ist. Hilfreich sind daher auch die Ausführungen des EuGH zur Bestimmung des Schwellenwerts im Konzessionsrecht. Der EuGH macht hier deutlich, dass der für die Berechnung des Konzessionswertes relevante Maßstab des Gesamtumsatzes des Konzessionsnehmers nach Art. 8 Abs. 2 Richtlinie 2014/23/EU sowohl die Gebühren enthält, die der Konzessionsnehmer von den Nutzern der Dienstleistung bekommt, als auch die Kosten und Investitionen, die der Konzessionsnehmer allein oder zusammen mit dem Auftraggeber trägt. Besonders praxisrelevant könnte die vom EuGH aufgestellte Vermutung sein, dass der Schwellenwert erreicht wird, falls Investitionen und Kosten diesen offensichtlich überschreiten. Leider lässt sich der EuGH nicht dazu ein, ab welchem Betrag eine derartige "offensichtliche" Überschreitung vorliegt. Die Beantwortung dieser Frage bleibt daher noch der Praxis überlassen.

Die Entscheidung des EuGH leistet einen hochaktuellen Beitrag zur Rechtssicherheit im Rahmen von neuen nachhaltigen Mobilitätskonzepten. Car-Sharing Modelle mit Elektrofahrzeugen fördern den Klimaschutz, erfordern aber erhebliche Investitionen in die nötige Infrastruktur von der Beschaffung der Fahrzeuge bis zur Entwicklung eines digitalen Buchungssystems. Auf die Städte, die ein solches Mobilitätskonzept in ihrem Gebiet anbieten möchten, kommen daher stets ähnlich gelagerte wirtschaftliche, technische und rechtliche Fragestellungen zu. Einige der auftretenden vergaberechtlichen Fragen, insbesondere zum gebotenen Verfahren zur Beschaffung der Leistungen, sind durch die vorliegende Entscheidung des EuGH nun beantwortet.

Florian Hensel, LL.M.

Rechtsanwalt

vCard



Neuer Ausschlussstatbestand im Vergaberecht seit dem 1. Januar 2023: § 22 Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz - LkSG

Das Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Menschenrechtsverletzungen in Lieferketten (Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz – LkSG) tritt zum 1. Januar 2023 in Kraft. Das LkSG statuiert eine Reihe unternehmerischer Sorgfaltspflichten (Risikomanagement, Risikoanalyse, Präventionsmaßnahmen, Abhilfemaßnahmen, Einrichtung von Beschwerdeverfahren, Dokumentations- und Berichtspflicht). Darüber hinaus bringt es für die Vergabe von Liefer-, Bau- und Dienstleistungsaufträgen der in den §§ 99 und 100 GWB genannten Auftraggeber einen neuen Ausschlussstatbestand:

Gemäß § 22 Abs. 1 S. 1 LkSG sollen Unternehmen bis zur nachgewiesenen Selbstreinigung nach § 125 GWB von Vergabeverfahren ausgeschlossen werden, die wegen eines rechtskräftig festgestellten Verstoßes nach § 24 Abs. 1 LkSG mit einer Geldbuße in bestimmter Höhe belegt worden sind. In § 22 Abs. 2 LkSG ist zunächst bestimmt, dass ein Ausschluss einen rechtskräftig festgestellten Verstoß mit einer Geldbuße von wenigstens EUR 175.000 voraussetzt. Bei bestimmten Verstößen kommt der Ausschluss erst bei erheblich höheren Summen in Betracht. Der Bewerber ist nach § 22 Abs. 3 LkSG vor dem Ausschluss anzuhören.

Die Formulierung "sollen" bedeutet, dass der Ausschluss grundsätzlich nach dem Willen des Gesetzgebers zu erfolgen hat. Ist der Tatbestand erfüllt, so haben Auftraggeber den Bieter in Ausübung ihres intendierten Ermessens daher in der Regel auszuschließen. Nur in besonderen Einzelfällen kann von einem Ausschluss abgesehen werden.

Der Ausschluss darf gemäß § 22 Abs. 1 S. 2 LkSG nur innerhalb eines angemessenen Zeitraums von bis zu drei Jahren erfolgen. Es handelt sich dabei um einen Ausschluss aus einem konkreten Verfahren, nicht etwa um eine Vergabesperre für einen bestimmten Zeitraum.

Das Vorliegen eines entsprechenden Verstoßes kann durch die Einholung eines Auszugs aus dem Wettbewerbsregister (ab einem geschätzten Auftragswert von EUR 30.000 netto sind öffentliche Auftraggeber in einem

Vergabeverfahren bereits seit 1. Juni 2022 zur Abfrage des Wettbewerbsregisters verpflichtet, vgl. § 6 Abs. 1 WRegG) festgestellt werden, da die entsprechenden Verstöße samt Angabe zur Höhe des Bußgelds künftig in das Wettbewerbsregister eingetragen werden. Der Eintrag eines Verstoßes gegen das LkSG wird dort nach drei Jahren automatisch gelöscht. Das betroffene Unternehmen hat aber bereits vorher die Möglichkeit, im Selbstreinigungsverfahren die Löschung herbeizuführen, § 8 WRegG.

Die Regelungen zum Ausschluss kommen erst dann zum Tragen, wenn das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) in einem konkreten Fall Bußgelder gegen ein Unternehmen verhängt hat. Daher ist mit einer praktischen Anwendung des Ausschlusstatbestands zunächst noch nicht zu rechnen.

Dennoch lohnt es sich, sich auf Auftraggeberseite bereits frühzeitig mit diesem weiteren Aspekt der Eignungsprüfung auseinanderzusetzen und auch die Vergabeunterlagen entsprechend anzupassen. Da die Einholung der Auskunft aus dem Wettbewerbsregister in der Praxis nur für den intendierten Zuschlagsempfänger eingeholt wird und dies auch in aller Regel erst während der Stillhaltefrist nach Absendung der Vorinformation gemäß § 134 GWB kurz vor Zuschlagserteilung erfolgt, sollte bereits im Teilnahmewettbewerb oder – bei einstufigen Verfahren – mit dem Angebot eine Eigenerklärung von den Bewerbern bzw. Bietern abgefordert werden, ähnlich wie die Erklärung zum Nichtvorliegen der anderen "klassischen" Ausschlussgründe der §§ 123, 124 GWB (vgl. dazu auch Theis in: Depping/Walden, LkSG, § 22 Rn. 27 a.E.). Die Eigenerklärung kann dann durch die Abfrage des Wettbewerbsregisters kurz vor Zuschlagserteilung verifiziert werden.

Katrin Lüdtkke

Rechtsanwältin

Fachanwältin für Verwaltungsrecht

vCard



Newsticker

Zu lange Bindefrist kann unverhältnismäßig sein

Mit Beschluss vom 12. Juli 2022 (VK 26/21) hat die VK Rheinland festgestellt, dass die im zu entscheidenden Fall über fast zweieinhalb Jahre hinweg immer wieder verlängerte Bindefrist unverhältnismäßig lang war, zumal in dieser Zeit lediglich nach dem Ergebnis eines Nachprüfungsverfahrens eine Neubewertung von zwei Angeboten in wenigen Unterkriterien durchzuführen gewesen wäre. Der Auftraggeber hatte sich vergeblich auf einen ganzen Strauß an Gründen für die Verzögerung, wie etwa Personalmangel (einschließlich Nichtbesetzung einer Stelle), besondere Schwierigkeiten bei der Auswertung, die Corona-Pandemie, eine Hochwasserkatastrophe und weitere Widrigkeiten, berufen. Nach Auffassung der Vergabekammer sei auftraggeberseitig dafür Sorge zu tragen, dass etwaige Personalausfälle und Ähnliches in absehbarer Zeit abgefangen und das Verfahren zu Ende gebracht werden kann. Auch wenn eine konkrete zeitliche Vorgabe für die Bindefrist im Geltungsbereich der Vergabeverordnung nicht bestehe, sei bei der Festlegung der Bindefrist und etwaiger Fristverlängerungen dem Interesse der Bieter an einer möglichst kurzen Zuschlags- und Bindefrist und damit einer Begrenzung ihrer Vorhaltekosten gebührend Rechnung zu tragen.

Der entschiedene Fall war sicherlich ein Extremfall, der am Ende auch noch in der Aufhebung des Vergabeverfahrens gipfelte, da der Auftraggeber faktisch die Beschaffung aufgegeben hatte und stattdessen begonnen hatte, einzelne Bestandteile der ausgeschriebenen Baumaßnahmen anderweitig zu realisieren. Dennoch müssen sich Auftraggeber bewusst sein, dass ein Bieter selbst bei Zustimmung zu einer Bindefristverlängerung (ggf. unter Vorbehalt) die Möglichkeit hat, sich noch gegen eine überlange Verfahrensdauer zur Wehr zu setzen, wenn ein Vergabeverfahren nicht in angemessener Weise betrieben und zu Ende gebracht wird.

Anordnung eines Baustopps durch Vergabekammer

Eine ungewöhnliche Anordnung hat die VK Berlin mit Beschluss vom 17. August 2022 (VK B 2-22/22) zwar im konkreten Fall aufgrund der Sachlage nicht getroffen, aber wohl für zulässig erachtet: die Anordnung eines Baustopps zur Sicherung der Rechte eines Bieters. Hintergrund war die Vergabe eines Auftrags für Abbrucharbeiten, der nach Auffassung der

Antragstellerin als Bestandteil eines Gesamtprojekts, bestehend aus Abbruch und Neubau, europaweit hätte vergeben werden müssen. Die Vergabekammer hielt es für durchaus möglich, gemäß § 169 Abs. 3 Satz 1 GWB auch einen Baustopp anzuordnen. Nach dieser Vorschrift könne eine Vergabekammer auf besonderen Antrag mit weiteren vorläufigen Maßnahmen in das Vergabeverfahren eingreifen, wenn Rechte des Antragstellers aus § 97 Abs. 6 GWB im Vergabeverfahren auf andere Weise als durch den drohenden Zuschlag gefährdet sind. Bei der Entscheidung sei eine Interessenabwägung zwischen dem Rechtsschutzinteresse des Antragstellers einerseits und insbesondere dem Interesse des Antragsgegners sowie des Beigeladenen andererseits vorzunehmen. Im Sinne der Effektivität des Rechtsschutzes sei ein erhebliches Interesse dann anzunehmen, wenn Leistungen bereits in einem erheblichen Umfang erbracht würden und dabei aufgrund einer Unmöglichkeit der Rückabwicklung die Rechtswirkungen nach § 135 Abs. 1 GWB konterkariert würden. In dem zu entscheidenden Fall seien keine Umstände vorgetragen worden, die nahelegten, dass bereits eine erhebliche Leistungserbringung bis zu einer Entscheidung der Kammer in der Hauptsache drohte. In anderen Sachverhaltskonstellationen (insbesondere bei einmaligen Lieferleistungen, aber auch in Bau- oder Dienstleistungskonstellationen mit unmittelbarem Leistungsbeginn) mag eine derartige Anordnung eines Bau- oder auch sonstigen Leistungsstopps durchaus in Betracht kommen.

Ihre Ansprechpartner

Für Rückfragen sprechen Sie den ADVANT Beiten Anwalt Ihres Vertrauens an oder wenden Sie sich direkt an das ADVANT Beiten Vergaberechts-Team:

Berlin

Lützowplatz 10 | 10785 Berlin

Tel.: +49 30 86471-219

Stephan Rechten

Rechtsanwalt

[E-Mail](#)



Max Stanko

Rechtsanwalt,
Fachanwalt für
Vergaberecht

[E-Mail](#)



Düsseldorf

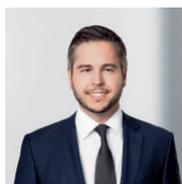
Cecilienallee 7 | 40474 Düsseldorf

Tel.: +49 211 518989-0

Sascha Opheys

Rechtsanwalt,
Fachanwalt für
Vergaberecht

[E-Mail](#)



Frankfurt am Main

Mainzer Landstraße 36 | 60325 Frankfurt am Main

Tel.: +49 756095-195

Christopher Theis

Rechtsanwalt,
Fachanwalt für
Vergaberecht

[E-Mail](#)



München

Ganghoferstraße 33 | 80339 München

Tel.: +49 89 35065-1452

Michael Brückner

Rechtsanwalt

[E-Mail](#)



Hans Georg Neumeier

Rechtsanwalt,
Fachanwalt
für Verwaltungsrecht

[E-Mail](#)



Katrin Lüdtke

Rechtsanwältin,
Fachanwältin für
Verwaltungsrecht

[E-Mail](#)





Zur Newsletter Anmeldung

E-Mail weiterleiten

Hinweise

Diese Veröffentlichung stellt keine Rechtsberatung dar.

Wenn Sie künftig keine Informationen erhalten möchten, können Sie sich jederzeit [abmelden](#).

© Beiten Burkhardt

Rechtsanwaltsgesellschaft mbH

Alle Rechte vorbehalten 2023

Impressum

ADVANT Beiten

Beiten Burkhardt Rechtsanwaltsgesellschaft mbH

(Herausgeber)

Ganghoferstraße 33, 80339 München

AG München HR B 155350/USt.-Idnr: DE-811218811

Weitere Informationen (Impressumsangaben) unter:

<https://www.advant-beiten.com/de/impressum>

Beiten Burkhardt Rechtsanwaltsgesellschaft mbH ist Mitglied von ADVANT, einer Vereinigung unabhängiger Anwaltskanzleien. Jede Mitgliedskanzlei ist eine separate und eigenständige Rechtspersönlichkeit, die nur für ihr eigenes Handeln und Unterlassen haftet.