



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT



Rechtliche Rahmenbedingungen mit Nebenwirkungen und Erfordernisse der Zukunft

RA Dr. Hanno Liebmann

AUSTRIA BELGIUM CHINA CZECH REPUBLIC GERMANY HUNGARY
ITALY POLAND ROMANIA SLOVAKIA SPAIN TURKEY

scwp.com

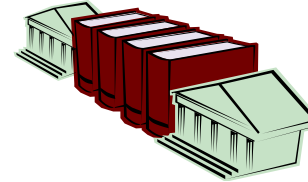
Inhaltsübersicht

- Fahrplan und Start (Folien 3 und 4)
- Haltestelle: Rahmenbedingungen (Folie 5)
- Wartungsschleife: Abschreckende Beispiele und kritische Bewertung – Verkehrs-, Eisenbahn-, Kraftfahrlinien-, Vergabe- und Beihilfenrecht, Normenflut und Vertragsunwesen (Folien 6 bis 26)
- Nächster Halt: Zwischenergebnisse (Folie 27)
- Notbremsung: Erfordernisse für die Zukunft (Folien 28 bis 31)
- Lösungsmöglichkeiten (Folien 32 bis 37)
- Endstation (Folie 38)
- Kontakt (Folie 39)

Die Folien enthalten Beispiele ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

Fahrplan für die nächsten 40 Minuten

- 20 Minuten **Grundlagen** „erforschen“
- 20 Minuten **improvisieren**,
um Defizite der Grundlagen
auszugleichen
- Einsteigen bitte, Zug fährt ab



Wo starten wir?

- Alle reden von **Deregulierung!** Wo bleibt sie nur?
- Alle reden von **Verwaltungsvereinfachung!** Wo steckt sie bloß?
- Alle reden von **Entbürokratisierung!** Wo ist sie denn?
- Der Weg ist nicht das Ziel!

Haltestelle: Wie sehen die Rahmenbedingungen aus?

- **schlechte Gesetze** und noch schlechtere Verordnungen
- **Baustellen** in Österreich und in der EU
- **Überregulierung** und Unterbelichtung
- **unzureichende Abstimmung**



Wohin fahren wir? Wir erreichen in Kürze

..... eine Wartungsschleife
mit abschreckenden Beispielen,
die wir kritisch bewerten



Vorsicht: keine Geisterbahn, Realität

Allgemeines Verkehrsrecht (1)

- Bundesgesetz über den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr, **ÖPNRV-G = ein Fragment**
- **Baujahr 1999**



Allgemeines Verkehrsrecht (2)



- „Nebenwirkungen“ des ÖPNRV-G
- zB komplizierte Aufgabenteilung; unklare Zuständigkeiten; überholte Finanzierungsregeln, aufbauend auf den Fahrplan 1999/2000, und einen nicht zeitgemäßen Finanzausgleich; keine Berücksichtigung von Ballungsräumen und aktuellem Bedarf
- kein Miteinander für nachhaltige Verkehrskonzepte

Eisenbahnrecht (1)

- Eisenbahngesetz, **EisbG = eine Ruine**
- **Baujahr 1957**



- „Nebenwirkungen“ des EisbG



- zB veraltete Struktur; Einfügungen von nationalen und EU-Reformen ohne System; unübersichtliche Zuständigkeiten; überholtes Konzessionsregime; Genehmigungssintflut; unklare Streckendefinitionen; Bürokratie ohne Ende; doppelgleisige Marktregulierung
- Unternehmen ersticken im Papier

- Kostproben aus dem **EisbG**:

§ 75b. (1) Zum Bau und Betrieb von nicht vernetzten Nebenbahnen oder Straßenbahnen berechnigte Eisenbahnunternehmen sind unbeschadet ihrer Pflichten nach diesem Bundesgesetz berechnigt, anderen zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf öffentlichen Eisenbahnen berechnigten Eisenbahnunternehmen zwecks Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten freiwillig Zugang zu Eisenbahnanlagen dieser Eisenbahnen durch Zuweisung von Zugtrassen einzuräumen.

§ 81. (2) Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 2., 3., 5. bis 6b. sowie im 9. Teil dieses Bundesgesetzes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 13 Abs. 4 bis 6, 22b, 53c, 53f, 55, 57, 57c, 62a, 64 Abs. 5, 65e Abs. 4, 67d, 68a, 72, 73, 74, 74a, 75a Abs. 3, 75e, 78b, 84b, 84c, 154 und 164).

§ 81. (4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann die Schienen-Control GmbH von der Schienen-Control Kommission ermächtigt werden, die in §§ 13 Abs. 4, 65 Abs. 5 und 8, 65b Abs. 1, 68a, 74a Abs. 1, 84b, 84c Abs. 1 bis 3 angeführten Aufgaben in ihrem Namen wahrzunehmen.

Kraftfahrlinienrecht (1)

- Kraftfahrliniengesetz, **KfLG = absurdes Theater**
- **Baujahr 1999**



- „Nebenwirkungen“ des KflG



- zB veraltetes und wettbewerbsfeindliches Konzessionsregime; umständliche und langwierige Verfahren; Unmaß an Bürokratie und Auflagen
- es kann Jahre dauern, bis man eine Konzession erhält

- Kostprobe aus dem **KfIG**:

§ 8a. (2) Die Seriennummern der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Kopien,, müssen aus lateinischen Buchstaben und arabischen Ziffern bestehen. Die Seriennummer muss mit den Buchstaben „AT“, danach einem Bindestrich gefolgt von einem oder zwei Buchstaben als Bezeichnung der Behörde, die die Gemeinschaftslizenz oder die beglaubigte Kopie ausgibt, beginnen. Auf die Bezeichnung der Behörde haben ein Bindestrich, der Buchstabe „P“, ein Bindestrich, die letzten beiden Stellen der Jahreszahl des Ausgabejahres der Gemeinschaftslizenz, ein weiterer Bindestrich und danach eine fortlaufende Ausgabennummer, bezogen auf das Ausgabejahr, als vierstellige Zahl zu folgen; im Fall einer beglaubigten Kopie ist zusätzlich nach einem weiteren Bindestrich die Nummer der Kopie als vierstellige Zahl anzufügen.

Zwischenergebnis für ÖPNRV-G, EisbG und KfIG

- Pseudo-Reformen
- Dauer-Baustellen
- Stillstand



Vergaberecht (1)

- Bundesvergabegesetz, **BVergG = eine Überladung**
- **Baujahre 1993 bis 2017**





- „Nebenwirkungen“ des BVergG
- zB unübersichtliches Regelwerk; übertriebener Formalismus; Fristenunwesen; zersplitterter Rechtsschutz mit zehn verschiedenen Kontrollsystemen; kasuistische und absurde Rechtsprechung
- es gibt fast keine fehlerfreie Ausschreibung und fast kein fehlerfreies Angebot mehr

Vergaberecht (3)

- Aber: Wohin geht die Reise?



- Regelungswut ohne Grenzen, doch es kommt selten etwas Besseres nach
- das **neue BVergG** hat noch mehr §§ und noch längere Anhänge

Vergaberecht (4)

- Kostproben aus dem Entwurf zum **neuen BVergG**

§ 151. (1) Für die Vergabe von besonderen Dienstleistungsaufträgen gemäß Anhang XVI gelten ausschließlich die Bestimmungen dieses Abschnittes, der 1. Teil, die §§ 4 Abs. 1, 7 bis 11, 12 Abs. 1 und 3, 13, 16 bis 18, 19 Abs. 1, 20 Abs. 1 bis 4 und 9, 21 bis 23, 30, 48 bis 68, 78, 79, 80 Abs. 1 bis 5, 81 bis 87, 89, 90, 91 Abs. 1 bis 8, 93, 98, 100, 106, 111, 146 Abs. 1, 150 Abs. 9, der 4. Teil, der 5. Teil mit Ausnahme des § 368 sowie der 6. Teil dieses Bundesgesetzes.

- Anhang XVI: Tabellen mit **539** Dienstleistungen
(bisher 11 Kategorien nicht prioritäre Dienstleistungen)

Vergaberecht (5)


- Abschaffung der nicht prioritären Dienstleistungen, Entfall der Privilegierung „Vergaberecht light“ für den Verkehr
- kein schlankes Regime mehr für „Eisenbahnen“ sowie „Neben- und Hilfstätigkeiten des Verkehrs“
- **volle Ausschreibungspflicht**; ein Ausweg: vergabefreie interkommunale Zusammenarbeit bzw öffentlich-öffentliche Partnerschaft

Vergabe- und Beihilfenrecht (1)

- Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, **VO (EG) 1370/2007 = die Rätselhafte**
- **Baujahre 2007 und 2016**



Vergabe- und Beihilfenrecht (2)

- „Nebenwirkungen“ der VO (EG) 1370/2007 
- zB bewusst unklare Regelungen, um den Mitgliedstaaten Auslegungsspielraum zu geben; sinnlose Auslegungsleitlinien; Durcheinander von Vergabe- und Beihilfenregeln; tote Dienstleistungskonzessionen
- das vierte Eisenbahnpaket hat hier nichts verbessert

Vergabe- und Beihilfenrecht (3)

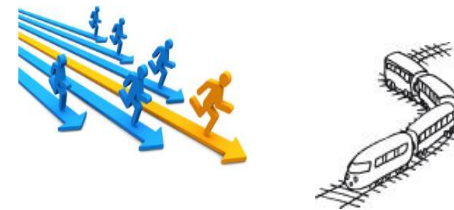
- Kostproben aus der VO zur Änderung der **VO (EG) 1370/2007:**

(13) Im Hinblick auf die angemessene Einbeziehung sozialer und arbeitsrechtlicher Erfordernisse in die Verfahren zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für öffentliche Personenverkehrsdienste sollten die Betreiber eines öffentlichen Dienstes bei der Ausführung öffentlicher Dienstleistungsaufträge die Anforderungen des Sozial- und Arbeitsrechts erfüllen, die in dem Mitgliedstaat gelten, in dem der öffentliche Dienstleistungsauftrag erteilt wurde, und die sich aus den auf nationaler und auf Unionsebene geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Beschlüssen sowie aus geltenden Tarifverträgen ergeben, sofern diese nationalen Regelungen und ihre Anwendung mit dem Unionsrecht vereinbar sind.

(16) Die Verpflichtung einer zuständigen Behörde, allen interessierten Parteien wesentliche Informationen für die Vorbereitung eines Angebots im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zur Verfügung zu stellen, sollte sich nicht auf die Erstellung zusätzlicher Informationen erstrecken, wenn es solche Informationen nicht gibt.

VO (EG) 1370/2007 im vierten Eisenbahnpaket (1)

- ab 2020 **Wettbewerb** über alles
- vollständige Öffnung der nationalen Märkte für Schienenpersonenverkehr, **EU-weite Vergabeverfahren**
- Zugang zu **Rollmaterial**
- **Personalübernahme** bei Betreiberwechsel



VO (EG) 1370/2007 im vierten Eisenbahnpaket (2)

- gemeinwirtschaftliche Leistungen dürfen **Staatsgrenzen überschreiten**
- **grundsätzliche Ausschreibungspflicht**; Direktvergaben sind noch bis Dezember 2023 für 10 Jahre zulässig, danach absolute Ausnahmen
- für Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen gilt das **BVergG**

Normenflut und Vertragsunwesen

- **Normenflut:** es gibt über 25.000 technische und rechtliche ÖNORMEN, Tendenz steigend, jährlich kommen etwa 2000 dazu
- **Vertragsunwesen:** Aufblähung von Verträgen, Vergewaltigung von ÖNORMEN



Nächster Halt: Zwischenergebnisse

- was allen Gesetzen und insgesamt fehlt: **es gibt keine aufeinander abgestimmten Verkehrskonzepte**
- stattdessen: ein Durcheinander von Zuständigkeiten und Vergaberegeln: Wer? Was? Wie?
- unklare Finanzierung; **alternative Formen und Einnahmequellen sind gefragt**

Notbremsung: Erfordernisse für die Zukunft (1)

- Verkehrsverbund-System stärken und erweitern
- unbedingt geboten: ein starkes Miteinander von Gesetzgebern, Verwaltung, Unternehmen und Bürgern
- wir brauchen eine „Verkehrspartnerschaft“



Notbremsung: Erfordernisse für die Zukunft (2)

- **Schiene statt Schiene:** Muss es wirklich immer eine U-Bahn sein oder tut es eine Straßenbahn auch?
- **Schiene und Straße:** sinnvolle Ergänzung und Vielfalt statt Konkurrenzdenken



Notbremse: Erfordernisse für die Zukunft (3)

- **durchgreifende Neufassung** der Gesetze und Verordnungen, weniger Querverweise, uU Zusammenlegung
- **Abschaffung**, Deregulierung, Entrümpelung: **weniger ist mehr**
- Verwaltungsvereinfachung, weniger Bürokratie
- Bürokratie ist zum Selbstzweck verkommen (© Max Weber)

Notbremsung: Erfordernisse für die Zukunft (4)

- **Abstimmung** zwischen den Bereichen, vor allem zwischen **Vergabe und Verkehr**
- klare und abschließende, aber auch flexible **Finanzierungsregeln** für jeden Bereich, für Ballungsräume und konkreten Bedarf
- zeitgemäße Strukturen, moderne Sprache



Lösungsmöglichkeiten (1)

- Was können wir tun? Wenn sich nichts ändert, müssen wir **improvisieren**.
- improvisieren durch Verträge, und zwar **durch bessere Verträge**; ein guter Vertrag ist möglichst kurz
- ein guter Vertrag beruht auf Technik, Wirtschaft und Recht, das heißt auf **Zusammenarbeit = „best for the project“**



Lösungsmöglichkeiten (2)

- Verträge können so **einfach** und **verständlich** sein
- Verträge können so gut **funktionieren**
- Verträge können so schön **halten**
(was Gesetze versprechen)
- Aber was sollten wir dabei unbedingt vermeiden?



„Sieben Todsünden“ (1)



- **Maßlosigkeit** bei der Preisgestaltung und Kampfpreise
- **Trägheit** bei der Dokumentation und mündliche Vereinbarungen
- **Hochmut** bei der Problemlösung statt Einvernehmen und Konsens
- **Geiz** bei Kapazitäten und Ressourceneinsatz

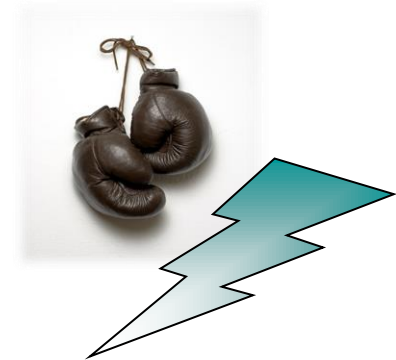
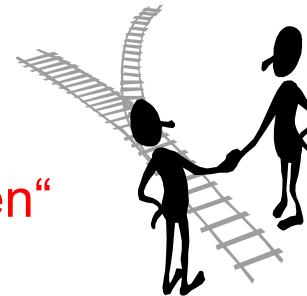
„Sieben Todsünden“ (2)

- **Gier** als Entscheidungsgrundlage
- **Neid** unter Mitbewerbern durch kreditschädigende Äußerungen
- **Zorn** bei Verhandlungen

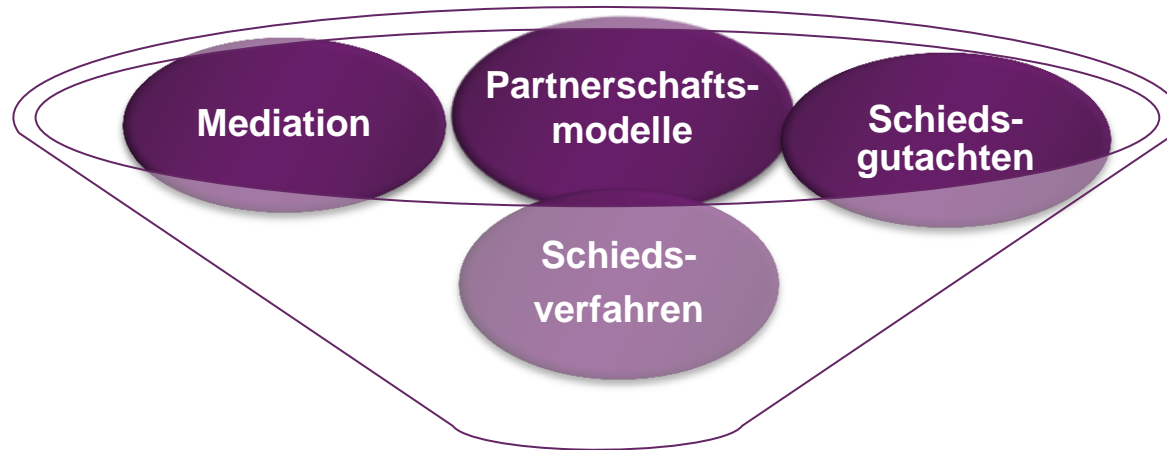


Streitfall – was nun?

- Rechtsweg durch drei oder mehrere Instanzen
- Verwaltungsgerichtsbarkeit durch zwei oder mehrere Instanzen
- besser: **Schiedsgericht**
- noch besser: „**schlichten statt richten**“



Alternative Streitbeilegung



Ziel: verbindliche Lösungen, und zwar rasch und kostengünstig

Endstation, aussteigen bitte, oder besser:

Umsteigen, in einen Zug, der weiterfährt

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Kontakt



Hanno Liebmann

Dr. iur.

Rechtsanwalt / Partner

Saxinger, Chalupsky & Partner
Rechtsanwälte GmbH

Tel. +43 1 9050100-242

Fax +43 1 9050100-200

h.liebmann@scwp.com