

## Revision EU-Verkehrsrecht (TEN-V-Netze, Connecting Europe Facility und Schienengüterkorridore)

Die Europäische Kommission (EK) hat am 14.12.2021 neue Entwürfe zum EU-Verkehrsrecht [veröffentlicht](#), die Übersetzung der Texte ist noch nicht in allen Sprachen abgeschlossen. Die Vorschläge dienen allgemein der Verbesserung von Konnektivität und der Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf Schiene und Binnenschifffahrt. Des Weiteren sollen die Einführung von E-Lade- und weiterer alternativer Tankinfrastruktur sowie neue digitale Technologien gefördert werden. Zuletzt soll mehr Gewicht auf nachhaltige städtische Mobilität gelegt und die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsoptionen in einem effizienten multimodalen Verkehrssystem erleichtert werden. Unter den folgenden Links finden Sie die einzelnen Dossiers (auf Englisch):

- Mitteilung: [Aktionsplan zur Stärkung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken](#)
- Verordnung: [TEN-V](#)
- Mitteilung: [Ausdehnung des TEN-V auf benachbarte Drittländer](#)
- Mitteilung: [Neuer EU-Rahmen für urbane Mobilität](#)
- Richtlinie: [Intelligente Verkehrssysteme](#)

Die EK hat die Kartendarstellungen der TEN-Netze jeweils einzeln abgespeichert (40 Karten). [Hier](#) finden Sie die wichtigsten Pläne für Österreich zusammengefasst.

Zur [Überarbeitung der TEN-V Leitlinien](#) (Annahme durch die Kommission) kann bis 22.02.2022 Stellung genommen werden. Falls Interesse an einer Einbeziehung Ihrer Positionen in eine mögliche Verbandsstellungnahme besteht, bitte ich um Übermittlung Ihrer Stellungnahme bis spätestens bis 06.02.2022 an [anna.lixl@voewg.at](mailto:anna.lixl@voewg.at).

## Nachhaltige multimodale Mobilität und „Multimodal Passenger Mobility Forum“

Die EK hat am 03.12.2021 den Aufbau eines „[Multimodal Passenger Mobility Forums](#)“ (MPMF) zur Unterstützung bei politischen Initiativen im Bereich der nachhaltigen multimodalen Mobilität für Fahrgäste [beschlossen](#). Die Plattform soll den strukturierten Dialog, den Austausch von Fachwissen, die Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten der Union und den einschlägigen öffentlichen und privaten Akteuren ermöglichen. Ca. 100 Stakeholder können Teil dieser Plattform werden – die EK hat diesbezüglich einen Call for Experts veröffentlicht, wonach eine Interessensbekundung bis 12.01.2022 via E-Mail an [MOVE-MULTIMODAL-DIGITAL-MOBILITY-SERVICES@ec.europa.eu](mailto:MOVE-MULTIMODAL-DIGITAL-MOBILITY-SERVICES@ec.europa.eu) möglich ist.

## Förderung für emissionsfreie Busse und Infrastruktur von EK genehmigt

Die EK hat am 13.12.2021 die von Österreich notifizierte Förderung in Höhe von 256 Mio. Euro nach den EU-Beihilfavorschriften ([Art 107 Abs. 3 lit. c AEUV](#)) genehmigt.

Diese soll die Finanzierung des Ankaufes von emissionsfreien Bussen (batteriebetriebene Elektrobusse/Oberleitungsbusse/Wasserstoff-Brennstoffzellen) sowie der dazugehörigen Lade- und Tankinfrastruktur und Oberleitungen für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr in Österreich ermöglichen. Sobald alle Fragen im Zusammenhang mit dem Schutz vertraulicher Daten geklärt sind, wird die Entscheidung über das Beihilfenregister auf der Website der EK unter der Nummer SA.63278 zugänglich gemacht (Kontakt: Arianna Podesta - Tel.: +32 229 87024; Giulia Astuti - Tel.: +32 229 55344). Die Fördersumme für Österreich stammt aus der [Recovery and Resilience Facility](#) (RRF) der EU, welche die Auswirkungen der COVID19-Pandemie auf Wirtschaft und Gesellschaft abfedern soll. Der österreichische Resilienzplan beinhaltet die Maßnahmen, die mithilfe dieser Finanzmittel umgesetzt werden sollen, wobei ein inhaltlicher Schwerpunkt auf der Förderung umweltfreundlicher Mobilität liegt. Im Rahmen der sog. „EBIN“-Förderung (Emissionsfreie Busse und Infrastruktur 2021 bis 2026) wird die Unterstützung auf nationaler Ebene in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen gewährt. Die Begünstigten werden im Rahmen eines offenen und transparenten Ausschreibungsverfahrens ausgewählt. Die Förderung wird über die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) abgewickelt, der erste Förder-Call wird voraussichtlich Mitte Februar 2022 stattfinden. Bei Fragen wenden Sie sich bitte an die zuständige Ansprechpartnerin der FFG Mag. Nicole Lugscheider, welche das Programm leitet (Tel. +43 5 7755 5033). Eine [Aufzeichnung der Infoveranstaltung](#) vom 31.11.2021 und Q&A finden Sie auf der [Homepage der FFG](#).

### **Möglichkeit der Direktvergabe nach Public Service Obligation-Verordnung (PSO-VO)**

Die [PSO-VO \(EG 1370/2007\)](#) regelt die Organisation, Vergabe und Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs auf Schiene und Straße. Ursprünglich sah diese VO für den Schienenpersonenverkehr (SPV) eine Wahlmöglichkeit zwischen Direktvergabe und wettbewerblicher Ausschreibung vor. Dies führte dazu, dass die Umsetzungen des Wettbewerbes im SPV in den Mitgliedstaaten der EU variiert: In Deutschland werden bspw. zuvor definierte Bahnnetze ausgeschrieben und danach unter mehreren BewerberInnen die Best- bzw. BilligstbieterInnen bestimmt, während in Österreich und in der Schweiz das Modell der Direktvergabe gewählt wurde. Bei diesem vergeben die Behörden den Auftrag zur Erbringung von Eisenbahndienstleistungen direkt an das Unternehmen ihrer Wahl und setzen diesbezüglich auf eine vertrauensvolle und langjährige Zusammenarbeit. Betrachtet man heute die Kriterien Pünktlichkeit, Qualität oder zurückgelegte Bahnkilometer, so zeigt sich die Direktvergabe in Österreich und der Schweiz als Erfolg.

Die neue PSO-VO ([Novellierung der PSO-VO aus 2016](#), in Kraft seit 24.12.2017) normiert in § 5 Abs. 4a, dass nach Ablauf der Übergangsfrist (25.12.2023 hinsichtlich der ursprünglich vorgesehenen Wahlmöglichkeit der Direktvergabe gem. § 5 Abs. 6) die Direktvergabe bei Eisenbahnverkehren nur mehr möglich ist, wenn:

- a) die Direktvergabe aufgrund der jeweiligen ... Merkmale des Marktes und des betreffenden Netzes ... gerechtfertigt ist und
- b) ein derartiger Auftrag zu einer Verbesserung der Qualität der Dienste oder der Kosteneffizienz ... führen würde.

Diese Regelung spiegelt den Liberalisierungsgedanken der EU wider, welche eine Marktöffnung für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste anstrebt. Die Möglichkeit der Direktvergabe wird

erschwert, indem diese zukünftig gerechtfertigt werden muss, während das bei einer Ausschreibung nicht notwendig ist. Zu dieser [Problemstellung erstellten die Vergabrrechtsexperten Josef Aicher und Rudolf Lessiak im Auftrag der AK Wien ein Rechtgutachten](#) und kamen zu folgendem Ergebnis:

„Eine Vorrangigkeit der wettbewerblichen Vergabe oder Nachrangigkeit der Direktvergabe ist aus der PSO nicht ableitbar. Sind alle Elemente des Tatbestandes der zulässigen Direktvergabe erfüllt, dann bedarf es keiner zusätzlichen Begründung, weshalb direkt und nicht im wettbewerblichen Verfahren vergeben werden soll. Unbeschadet der Gleichrangigkeit der Vergabemethoden bleibt (in beiden Fällen) die Notwendigkeit sachlicher Rechtfertigung der gewählten Vorgangsweise.“

## Innovation im Schienengüterverkehr

Am 06.12.2021 fand im Zuge der [Veranstaltungsreihe der AK zum „Europäischen Jahr der Schiene“](#) das Webinar „Neue Bahn – Sicher und Digital“ mit dem Fokus auf die europäischen Entwicklungen hinsichtlich Digitalisierung und Eisenbahnsicherheit statt. Im Zuge dieses Webinars erläuterte Constanze Bannholzer (ÖBB-Holding) die [Innovation der automatischen und digitalen Kupplung](#). Diese bringt einige Vorteile insbesondere für den Schienengüterverkehr mit sich: eine sicherere, schnellere und effizientere Handhabung sowie fahrzeugseitige Kapazitätssteigerungen (Zughakenlast, Zuglängen) und eine bessere Auslastung der Infrastruktur (optimierte Blockabstände, Zugschluss, Verortungssysteme).

## Verlagerung der Abfalltransporte auf die Schiene

Am 19.11.2021 wurde eine Novelle des [Abfallwirtschaftsgesetzes](#) (AWG-Novelle Kreislaufwirtschaftspaket) durch das [Plenum des Nationalrats beschlossen](#), welche seit 11.12.2021 in Kraft ist. Der neu eingefügte § 15 Abs. 9 AWG sieht eine [stufenweise Verringerung der Distanzen für Abfalltransporte](#) vor: Demnach müssen Transporte von Abfällen mit einem Gesamtgewicht von mehr als zehn Tonnen mit einer Transportstrecke auf der Straße von über

1. 300 km in Österreich ab 1. Jänner 2023,
2. 200 km in Österreich ab 1. Jänner 2024,
3. 100 km in Österreich ab 1. Jänner 2026,

per Bahn oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential (zB Antrieb mittels Brennstoffzelle oder Elektromotor) erfolgen. Dies gilt nicht, wenn nachgewiesen wird, dass von der Bahn keine entsprechenden Kapazitäten bereitgestellt werden können, oder wenn beim Bahntransport die auf der Straße zurückzulegende Transportstrecke für die An- und Abfahrt zu und von einer der am nächstgelegenen Verladestellen im Vergleich zum ausschließlichen Transport auf der Straße 25 % oder mehr betragen würde. Voraussetzung für die einfache und effiziente Organisation von Abfalltransporten auf der Schiene ist eine klare Übersicht über sämtliche Angebote aller Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das neue AWG sieht vor, dass diese Angebote spätestens ab 01.12.2022 auf einer digitalen Plattform einfach abgefragt werden können.