



jus alumni

M a g a z i n



02/2014



Die Zukunft der Mobilität
Internationale Verkehrsunfälle
Neue EU-Tachografenverordnung

Recht und Mobilität



Fahrgastrechte



Im Gespräch:
Ao. Univ.-Prof. Dr. Gerhard Muzak



Porträt:
Univ.-Prof. Dr. Paul Oberhammer



Umsteigen und aufsteigen mit jurXpert.
Die Komplettlösung für Ihre Kanzlei.

Aktuelle Angebote unter:
jurXpert.lexisnexus.at





v.l.n.r.: em. o. Univ.-Prof. Dr. Attila Fenyves, Univ.-Prof. i. R. Dr. Ferdinand Kerschner, Univ.-Prof. Dr. Andreas Vonkildch

Der „Klang-Kommentar“.

Ein Klassiker – jetzt auch digital in LexisNexis® Online!



- Laufende Erweiterung durch neue Bände des Großkommentars zum ABGB
- Alle Inhalte zum Vorzugspreis
- Umfangreiche Recherchemöglichkeiten & Empfehlungsfunktion

Inhalt

Mitglieder-Echo

4 Kontakte knüpfen mit jus-alumni

Im Gespräch

5 Porträt. Univ.-Prof.
Dr. Paul Oberhammer wird Dekan.

6 Interview. Ao. Univ.-Prof. Dr. Gerhard Muzak: „Straße – Schiene – Wasser“

Europarecht

8 Mobilität. Ein europäisches Grundrecht?

Zukunft

10 Zukunft. Chancen nutzen.

11 Elektromobilität. Legistische Rahmenbedingungen für das Gesamtsystem.

Fahrgastrechte

14 Fluggastrechte. Ausgleichszahlung bei Verspätung.

15 Fahrgastrechte. Im Busverkehr.

Kraftfahrzeuge

16 Überblick. Rom II-VO und HStVÜ.

17 Lebensqualität. Shared Space.

18 Eckpunkte. Neue EU-Tachografenverordnung.

19 Handlungsbedarf. Kilometerstand-Manipulation.

20 Berufsrecht. Carsharing und Carpooling.

jus-alumni Interna

12 Sommerfest.

22 Veranstaltungshinweise.

22 Nachlese. Vergabe Award.

Juridicum intern

21 News vom Juridicum.

Liebe jus-alumni Mitglieder, liebe Leserinnen, liebe Leser!

Mobilität und Freizügigkeit sind Begriffe, die eng mit der Europäischen Union in Verbindung gebracht werden. Aber kann man von einem europäischen Grundrecht auf Mobilität sprechen und sind dem Recht auf Freizügigkeit Grenzen gesetzt? Diesen Fragen geht die Expertin für Fragen des Europarechts, Dr. Silke Steiner, M.A. (College of Europe), nach (S. 8).

Mobilität hat eine lange Vergangenheit. Derzeit findet ein Wandel statt: von der reinen Zurverfügungstellung von Infrastruktur hin zu nutzerorientierten Services. Das im März 2013 in Kraft getretene Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-G), BGBl. I Nr. 38/2013 soll seinen Beitrag dazu leisten. Elektromobilität als zukunftsweisende Technologie bietet die Chance, Mobilität und Klimaschutz zu verknüpfen und Wertschöpfung und Know-how in Österreich zu generieren. Shared Space erhöht die Lebensqualität im Verkehrsraum. Lesen Sie mehr über die Zukunft der Mobilität ab Seite 10.

Weitere Themen dieser Ausgabe sind Fahrgastrechte, Carsharing, internationale Verkehrsunfälle, die neue EU-Tachografenverordnung und die Manipulation von Kilometerzählern. Das ausführliche Hauptinterview führten wir mit Herrn ao. Univ.-Prof. Dr. Gerhard Muzak. Univ.-Prof. Dr. Paul Oberhammer, ab Oktober neuer Dekan am Juridicum, stand uns für ein Porträt zur Verfügung (S. 5). Weitere Neuigkeiten über die Veränderungen im Dekanat erfahren Sie auf Seite 21. Der Bericht über das Sommerfest ist in der Blattmitte, auf den Seiten 12 und 13.

Wir wünschen Ihnen eine informative Lektüre und einen angenehmen Sommer!

Herzlichst, Ihre



(Handwritten signature of Mag. Manuela Taschlmar)

Mag. Manuela Taschlmar
Chefredaktion



(Handwritten signature of Mag. Inge Tiefenbacher)

Mag. Inge Tiefenbacher
Geschäftsführung jus-alumni

powered by



Impressum

Medieninhaber & Verleger: LexisNexis Verlag ARD Orac GmbH & Co. KG, Marxergasse 25, 1030 Wien, Tel: 01/534 52-0, Fax: 01/534 52-141, **Geschäftsführung:** Mag. Peter Davies, MBA, **Abonentenservice:** Tel: 01/534 52-555, Fax: 01/534 52-141, **Herausgeber:** jus-alumni Verein der Absolventinnen und Absolventen der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Wien, c/o Juridicum, Universität Wien, Schottenbastei 10 - 16, 1010 Wien, GF Mag. Inge Tiefenbacher, **Chefredaktion:** Mag. Manuela Taschlmar; manuela.taschlmar@lexisnexus.at; **Erscheinungsweise:** 3x jährlich, **Anzeigen:** Alexander Mayr, 01/53452-1116; anzeigen@lexisnexus.at, Anzeigenpreise lt. Mediadaten, einsehbar auf www.lexisnexus.at, **Layout & Gestaltung:** Robert Schlenz, **Druck:** Prime Rate GmbH, Budapest, Preis: Jahresabonnement 2014: € 24,- (inkl. USt, exkl. Versandkosten), Einzelheft: € 6,50 (inkl. USt, exkl. Versandkosten). **Offenlegung gem. § 25 Mediengesetz:** LexisNexis Verlag ARD Orac GmbH & Co KG: 100% Reed Elsevier. **Grundlegende Richtung:** das jus-alumni Magazin sieht sich als unabhängige und unparteiische Plattform für Juristinnen und Juristen, insbesondere für Absolventinnen und Absolventen der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Wien. Ziel ist es, den Leserinnen und Lesern der Zeitschrift unabhängige, aktuelle Informationen aus allen Bereichen, die für Juristinnen und Juristen in allen Berufen von Interesse sind, näherzubringen. Weiteres Ziel ist es, den Gedanken von jus-alumni zu verbreiten. **Autorinnen/Autoren und Mitarbeiter/innen dieser Ausgabe:** Namentlich gekennzeichnete Beiträge müssen nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen. **Titelfotos:** fotolia, **Fotos:** LexisNexis, fotolia, Martina Draper.

Kontakte knüpfen mit jus-alumni

Mitglieder sind am Wort

Soziales Engagement

Warum sind Sie Mitglied bei jus-alumni und was zeichnet für Sie das jus-alumni Magazin aus?

Anlässlich meiner Sponson habe ich ein jus-alumni Magazin erhalten, dem ein Anmeldeformular beigelegt war. Das hat mich neugierig gemacht, denn ich wollte eine Möglichkeit finden, in lockerem Rahmen mit AbsolventInnen der Fakultät in Verbindung zu bleiben. Es ist mir auch wichtig, darüber informiert zu sein, was es an der Fakultät Neues gibt. Ich war nach meinem Beitritt positiv überrascht, denn meine Erwartungen wurden rundum erfüllt.

Am meisten schätze ich die interessanten Vorträge mit juristischen Inhalten und die daran anschließenden Gespräche sowie die

exklusiven Führungen in Museen. An den jus-alumni Frühstück bei „DerStandard“ konnte ich berufsbedingt leider meist nicht teilnehmen. Dass sich die Präsidenten des VfGH und des VwGH persönlich für Führungen Zeit genommen haben, fand ich großartig. An diese Führungen werde ich mich noch lange und gerne zurückerinnern.

Wie ist Ihre berufliche Laufbahn nach dem Studienabschluss verlaufen und wie sind Ihre Pläne für die Zukunft?

Nach meinem Studium habe ich das Gerichtsjahr absolviert, wo ich bei den drei Zuteilungen verschiedene Bereiche kennenlernen und Erfahrungen sammeln konnte. Bei einem Notar habe ich als juristische Mitarbeiterin einen Einblick in den Bereich

der Verlassenschaften erhalten. Zuletzt war ich bei einem Versicherungsmakler in der Rechtsabteilung beschäftigt. Derzeit suche ich eine neue berufliche Herausforderung, vornehmlich in der Privatwirtschaft – möglichst mit sozialem Engagement. Mein Traum wäre, Juristin in einer NGO zu sein.



Mag. Claudia Wagner
sucht eine neue berufliche Herausforderung als Unternehmensjuristin.

C_Wagner@gmx.at

Schon lange „absolvierter Jurist“

Warum sind Sie Mitglied bei jus-alumni und welche Veranstaltungen gefallen Ihnen am besten?

Ich bin seit zwölf Jahren in Pension und habe eine Dame kennengelernt, die in ihrer Pension Jus studiert und abgeschlossen hat. Wir verbringen sehr schöne Tage miteinander. Sie meinte, wenn ich ebenfalls jus-alumni Mitglied werde, könnten wir gemeinsam unsere juristischen Höhenflüge noch höher schrauben. Ich finde, wenn sich andere Menschen den Kopf über sinnvolle Aktivitäten zerbrechen, ist es angenehmer, als den eigenen Kopf zu zerbrechen.

Ich bin nach wie vor sehr an juristischen Themen interessiert. Im Mai war ich beim jus-alumni Frühstück bei der Tageszeitung „DerStandard“ und hörte das ausge-

zeichnete Referat von Univ.-Prof. MMag. Dr. August Reinisch, LL.M., zum Thema „Wenn Konzerne Staaten klagen: Worum geht es bei der Investitionsschiedsgerichtsbarkeit?“ Die Problemstellung war interessant. Die Lösung ist eine Frage des Verhandlungsgeschickes.

Wie ist Ihre berufliche Laufbahn verlaufen? Mit welchen Fragestellungen haben Sie sich beruflich befasst?

Ich bin schon lange absolvierter Jurist, denn ich habe 1971 mein Absolutorium gemacht. Danach war ich im Bundesministerium für Landesverteidigung in juristischer Verwendung tätig; erstens als Militärindendant und auch in einer Rechtsabteilung. Ich habe mich gerne damit befasst, Lösungen für sämtliche auftretende Fragen zu finden, denn ich musste schauen,

dass es geht und konnte nicht sagen, dass es nicht geht. Es war wichtig, alle Möglichkeiten des Rechtssystems auszunützen, um den Erfolg, den wir haben wollten, zu erzielen. Wenn man keinen Balken hat, muss man manchmal über Spinnweben gehen.



Dr. Peter Berlakovic ist pensionierter Mitarbeiter des Bundesministeriums für Landesverteidigung.

bedper@gmx.at

Paul Oberhammer wird Dekan

Univ.-Prof. Dr. Paul Oberhammer war zunächst zwölf Jahre im Ausland, bevor er 2011 als Professor für Zivilverfahrensrecht an die Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Wien berufen wurde.

Im Oktober 2014 wird er Dekan und folgt in dieser Funktion o. Univ.-Prof. DDr. Heinz Mayer nach.

Erst zu Beginn des Sommersemesters fand die Abstimmung der Professorinnen und Professoren der Rechtswissenschaftlichen Fakultät statt, bei der darüber entschieden wurde, wer dem Rektor als nächster Dekan vorgeschlagen würde. Die Wahl fiel mit großer Mehrheit auf Paul Oberhammer. Noch im März erfolgte seine Ernennung durch den Rektor der Universität Wien. Im Oktober wird der 48-Jährige das Amt als Nachfolger von Heinz Mayer antreten.

„Wenn man in Österreich ein Amt übernimmt, sagt man gerne, ‚ich wollte eigentlich nicht, aber ich bin gefragt worden‘. In meinem Fall stimmt das sogar“, verrät Paul Oberhammer. „Ich habe gesehen, dass unserer Fakultät ein Generationswechsel bevorsteht und bin vermutlich auf das Radar gekommen, weil ich ein paar Male zu oft zu meinen jüngeren Kolleginnen und Kollegen gesagt habe, dass wir bald selbst tätig werden müssen“, kommentiert Paul Oberhammer seine Ernennung. Dekan zu werden sei nicht sein Plan gewesen, denn mit seiner Tätigkeit in Forschung und Lehre sei er sehr zufrieden und ausgefüllt. Oberhammer sammelte im Laufe der Jahre einige Erfahrungen an ausländischen Universitäten und entwickelte Vorstellungen, wie Forschung und Lehre gut funktionieren können. Nun ist er selbst dafür verantwortlich, „diese attraktive Aufgabe“ an der Fakultät wahrzunehmen.

Hohe Qualitätsziele

Nach einer Phase der Einarbeitung und des Verstehenlernens ist die erste sehr wichtige Aufgabe die Erstellung des Entwicklungsplans. Wichtige Themen ergeben sich aufgrund der stetig wachsenden „gewaltigen

Zahl von mehr als 14.000 Studierenden, der schlechten Betreuungsrelation und Schwierigkeiten mit den Räumen. Wir sind mit Abstand die größte deutschsprachige Fakultät. Das erzeugt vielfältige Anforderungen auf der Studienebene.“ Auch durch Emeritierungen steht der Fakultät eine Reihe von Veränderungen bevor. Paul Oberhammer will darauf hinwirken, dass die Nachbesetzungen auf einem hohen Qualitätsniveau erfolgen. Wesentlich scheint ihm überdies „die Kommunikation nach innen sowie nach außen, auch, um nicht nur viele Studierende zu bekommen, sondern die besten.“ Nicht zuletzt geht es um gute Beziehungspflege mit Universität, Politik und Praxis. Wichtig ist schließlich auch die „Gewinnung und Förderung ausgezeichneten wissenschaftlichen Nachwuchses in allen biografischen Phasen – von der Begeisterung der Studierenden für rechtswissenschaftliche Forschung bis zur Berufung exzellenter NachwuchswissenschaftlerInnen“, denn: „Mit den richtigen Leuten wird es immer irgendwie gut gehen, mit den falschen sicher nicht.“

Internationale Laufbahn

Paul Oberhammer wurde 1965 in Innsbruck geboren, er wuchs als Einzelkind auf. Als Kind interessierte er sich vornehmlich für Bücher; viel Zeit verbrachte er an den Seen rund um Villach, wo er seine Jugend verbrachte. Für das Jusstudium entschied er sich „nach ungefähr zehnminütigem Nachdenken an einem sonnigen Sonntag kurz vor der Matura.“

Für das Studium der Rechtswissenschaften zog er 1985 nach Wien, wo er 1989 Studienassistent am Institut für österreichische und deutsche Rechtsgeschichte wurde. Seinen Abschluss zum Magister iuris erlangte er 1991 und blieb bis zu seiner Promotion zum Doctor iuris 1992 Universitätsassistent am Institut für Rechtsgeschichte. Danach wechselte er an das Institut für zivilgerichtliches Verfahrensrecht der Universität Wien, wo er sich 1997 habilitierte. Seine Habilitation entstand vornehmlich im Rahmen einiger Forschungsaufenthalte an der Universität Hamburg.

Nach Lehrstuhlvertretungen in Greifswald und Halle wurde Paul Oberhammer 2001 ordentlicher Universitätsprofessor an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg

am Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Zivilprozessrecht und Handelsrecht. 2003 folgte er einem Ruf an die Universität Zürich, wo er bis 2011 Ordinarius für schweizerisches und internationales Zivilprozessrecht, Schuldbetreibungs- und Konkursrecht sowie Privat- und Wirtschaftsrecht war. 2008 lehnte er einen Ruf auf einen Lehrstuhl für Bürgerliches Recht und Zivilverfahrensrecht an der Ludwig-Maximilians-Universität München ab. Seit 2011 ist er Universitätsprofessor für Zivilverfahrensrecht an der Universität Wien.

Der Ehemann einer Unternehmensjuristin und Vater zweier Kinder im Volksschulalter dachte über die Möglichkeit, nach Wien zurückzukommen, lange nach, denn er hatte ursprünglich die Vorstellung, in Zürich zu bleiben. „Als ich noch dachte, das sei eine Rückkehr dorthin, wo ich schon gewesen war, fand ich es eher unattraktiv, das zu tun. Als ich es als Aufbruch in etwas Neues verstand, sah ich die Rückkehr als reizvolle Möglichkeit für eine Veränderung.“ Trotz der ausgezeichneten Arbeitsbedingungen und der Lebensqualität in Zürich habe er den Wechsel nach Wien „seither keinen einzigen Augenblick bereut – im Gegenteil: erst als ich wieder hier war, habe ich bemerkt, wie sehr ich diese Stadt und ihre Juristenfakultät mag.“



Univ.-Prof. Dr. Paul Oberhammer ist seit 2011 Professor für Zivilverfahrensrecht an der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Wien. Im Oktober 2014 wird er Dekan und folgt in dieser Funktion o. Univ.-Prof. DDr. Heinz Mayer nach.



Foto: Oleksiy Mark - Fotolia

Straße – Schiene – Wasser

Ao. Univ.-Prof. Dr. Gerhard Muzak im Gespräch mit
jus-alumni Magazin Chefredakteurin Mag. Manuela
Taschlmar über „Recht und Verkehr“

Herr Professor Muzak, welche sind Ihre wichtigsten Forschungsschwerpunkte?

Ao. Univ.-Prof. Dr. Gerhard Muzak: Ich befasse mich derzeit sehr viel mit allgemeinen verfassungsrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Fragestellungen, insbesondere mit Rechtsfragen, die sich im Zusammenhang mit der Verwaltungsgerichtsbarkeitsreform stellen, die am 1.1.2014 in Kraft getreten ist. Mit dem Verkehrsrecht beschäftige ich mich regelmäßig, insbesondere mit Fragen des Straßenverkehrsrechts, aber auch des Eisenbahnrechts und des Binnenschiffverkehrsrechts. Auch hier hat die erwähnte Reform erhebliche Auswirkungen, vor allem auf das Verfahren und den Rechtsschutz.

Welche Auswirkungen haben die größte Bedeutung?

Generell kommt im Straßenverkehrsrecht den verwaltungsstrafrechtlichen Bestimmungen eine sehr große praktische Bedeutung zu. In diesem Bereich wurde der Rechtsschutz durch die unabhängigen Verwaltungssenaten ersetzt durch jenen vor den Verwaltungsgerichten. Hier stellen sich aber darüber hinaus noch weitere spezifischere praktische Fragen. In Wien entscheiden in den meisten Verwaltungsstrafverfahren zunächst Rechtspfleger, was rechtspolitisch sehr umstritten ist. Hierbei betrifft ein sehr hoher Anteil die Bereiche Straßenverkehrsrecht, Kraftfahrrecht und Führerscheinrecht. Weiters ist bei

geringen Geldstrafen eine Revision gegen Entscheidungen der Verwaltungsgerichte an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig.

In welchem Rahmen bewegen sich solche geringe Geldstrafen?

Wenn die Geldstrafe bis zu 400 Euro beträgt, aber gleichzeitig der Strafraum bis zu 750 Euro ist. Das sind dann doch eher wirkliche Bagatellfälle. Es ist dennoch eine gewisse Einschränkung des Rechtsschutzes.

Hat diese Norm einen entlastenden Zweck?

Ja, der Zweck der Norm ist die Entlastung des Verwaltungsgerichtshofs.

Bitte um ein weiteres Beispiel.

Im Straßenverkehrsrecht – beispielsweise beim Abschleppen von Kraftfahrzeugen – ist das Verfahren der sogenannten Maßnahmenbeschwerde gegen Akte unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt neu geregelt. Auch hier gibt es Rechtsschutz durch die neuen Verwaltungsgerichte, was für eine erhöhte Qualität sprechen sollte. Generell ist das Verfahren vor den Verwaltungsgerichten etwas förmlicher als das bisherige Berufungsverfahren vor den Unabhängigen Verwaltungssenaten. Die Rechtsmittelfrist wurde von zwei auf vier Wochen verlängert. Die Verwaltungsgerichte sind an die Anfechtungsgründe, die der Beschwerdeführer geltend macht, gebunden. Für rechtsunkundige Bürger wird es schwieriger, weil die Anforderungen an das Rechtsmittel jetzt höher sind als zuvor. Sie sind jedoch nicht so hoch wie vor dem Verwaltungsgerichtshof, insbesondere gibt es keinen Anwaltszwang.

Wie praktisch bedeutend sind Rechtsfragen der Binnenschifffahrt in Österreich?

Auf der rechtlichen Seite gehört die Binnenschifffahrt zu jenen Themen, die literarisch nicht in großem Umfang diskutiert sind. Ich habe meine Habilitationsschrift, die 2004 erschienen ist, zu diesem Thema geschrieben. Rechtsfragen der Binnenschifffahrt haben durchaus eine gewisse praktische Bedeutung, die sich auch in der Judikatur widerspiegelt. Die Donau ist ein sehr wichtiger Verkehrsträger, auf dem die Verkehrsdichte in den letzten Jahren sehr zugenommen hat und wo auch internationale und unionsrechtliche Vorgaben eine große Rolle spielen. Hier stellen sich interessante und sehr praxisrelevante Rechtsfragen.



Foto: Michael Ragner - Fotopix

Bitte um Beispiele!

Der Zugang zu Schifffahrtskonzessionen ist ein unionsrechtlich sehr relevantes Thema. Unternehmen mit einem Sitz dürfen in einem anderen EU-Staat entsprechende Transportleis-

tungen erbringen, gewisse Rechte kommen aufgrund der Donaukonvention auch Unternehmen anderer Donauanrainer-Staaten, dh Drittstaaten (zB Serbien), zu. Im Schifffahrtsanlagenrecht haben sich in den letzten Jahren interessante Fragen gestellt, dadurch dass die Häfen und Länden, die im Eigentum der DDSG standen, weitgehend privatisiert wurden.

In den letzten Jahren hat die Häufigkeit von Unfällen gerade auf der Wasserstraße Donau zugenommen. Hier stellen sich verschiedenartigste Rechtsfragen, die von verwaltungsbehördlicher Bestrafung über zivilrechtliche Haftung bis zu Fragen des gerichtlichen Strafrechts geht. Als Beispiel möchte ich die Kremser Eisenbahnbrücke nennen. Sie wurde vor einigen Jahren durch ein Schiff beschädigt und war daraufhin etwa ein Jahr gesperrt. Dadurch ist ein sehr großer Schaden entstanden. In diesem Fall bestand eine zentrale Frage darin, ob es eine Gefährdungshaftung des Eigentümers des Schiffes gibt, was der OGH im Ergebnis verneint hat. Diese Frage ist auf den ersten Blick primär eine privatrechtliche. Bei näherer Betrachtung stellen sich hier auch interessante verfassungsrechtliche Probleme, etwa gleichheitsrechtlicher Natur, im Hinblick auf den Vergleich mit Haftungsregelungen für andere Verkehrsträger.

Welche Änderungen betreffen das Eisenbahnrecht?

Die Schienen-Control-Kommission wurde im Zuge der B-VG-Novelle zu der Reform aufgelöst. Dann hat man offenbar festgestellt, dass es gewisse Regulierungsaufgaben gibt, wo man unionsrechtlich eine solche unabhängige Verwaltungsbehörde braucht. Daher wurde diese Behörde einfachgesetzlich wieder eingerichtet, mit der Möglichkeit, gegen deren Entscheidungen Beschwerde an die neuen Verwaltungsgerichte zu erheben. Bisher ist man direkt zu den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts gekommen. Auch hier stellen sich interessante Fragen hinsichtlich des Rechtsschutzes.

In den letzten Jahren hat die Frage des Zugangs zu Verkehrsinfrastruktur Bedeutung gewonnen. Was hat sich geändert?

Vor allem im Eisenbahnrecht gab es große Änderungen. Klassisch hatten die Staatsbahnunternehmen die Infrastruktur und betrieben gleichzeitig die Züge. Seit einigen Jahren gibt es unionsrechtlich Verpflichtungen, Infrastruktur und Betrieb zu trennen. Nun muss ein Infrastrukturbetreiber einen diskriminierungsfreien Zugang sämtlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen gewährleisten. Vor allem dort,

wo auch private Eisenbahnunternehmen, wie etwa die Westbahn im Personenverkehr und etliche Unternehmen im Güterverkehr, auf Schienen der ÖBB-Infrastruktur fahren wollen, ist die praktische Bedeutung groß. Deshalb gibt es jetzt entsprechende Regulierungsverfahren, wie wir sie aus dem Telekommunikationsrecht und dem Rundfunkrecht kennen. Das hat dazu geführt, dass das Rechtsgebiet umfangreicher wurde und es Anlass gab, sich mehr damit zu beschäftigen.

Auch im Schifffahrtsrecht stellen sich entsprechende Fragen, zum Beispiel bei der Benutzung von Häfen. Im Straßenverkehrsrecht ist es ohnehin vom Wesen her so, dass Private mit ihren Fahrzeugen auf der öffentlichen Infrastruktur fahren.

Wo stellen sich hierbei die interessantesten Rechtsfragen?

Es geht immer um die Frage, welche Unternehmen die Infrastruktur in welchen Relationen benützen dürfen und welches Entgelt sie dafür zahlen: im Regionalverkehr, innerhalb der EU oder bei internationalen Verbindungen. Praktisch sehr bedeutend ist, welche Fahrplantrasse man bekommt. Ein privates Unternehmen, das Gewinn machen will, möchte naheliegenderweise eine möglichst schnelle Fahrplantrasse haben. Spezifisch für den öffentlichen Personennahverkehr ist die Frage der Finanzierung durch entsprechende Mittel der öffentlichen Hand. Das hängt sehr eng mit dem unionsrechtlichen Beihilfenverbot zusammen. Die öffentliche Hand bestellt, und das bestbietende Unternehmen kommt zum Zug. In vielen Ländern der EU funktioniert das durch Ausschreibungen. In Österreich werden diese Themen auch diskutiert. In den nächsten Jahren werden hier noch einige unionsrechtliche Fragen zu klären sein.

Herzlichen Dank für das Gespräch!



Foto: privat

Ao. Univ.-Prof. Dr. Gerhard Muzak lehrt am Institut für Staats- und Verwaltungsrecht der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Wien. Seine Forschungsschwerpunkte sind Verkehrsrecht, Fremden- und Asylrecht, Verwaltungsverfahren, Verwaltungsgerichtsbarkeit, Grundrechte und Universitätsrecht.

Mobilität – ein europäisches Grundrecht?

Wohl wenige Begriffe werden so eng mit der Europäischen Union in Verbindung gebracht wie Mobilität und Freizügigkeit. Aber ist der unionsrechtliche Anspruch auf Freizügigkeit tatsächlich derart ausgestaltet, dass wir von einem europäischen Grundrecht auf Mobilität sprechen können?

Das Recht auf Mobilität innerhalb der Europäischen Union (bzw. davor der Europäischen Gemeinschaft) war ursprünglich an eine ökonomische Aktivität geknüpft: um in den Genuss der Arbeitnehmerfreizügigkeit bzw. Niederlassungsfreiheit zu kommen, bedurfte es einer selbständigen oder unselbständigen Erwerbstätigkeit.

Infolge der Einführung der Unionsbürgerschaft mit dem Vertrag von Maastricht hat sich die Auslegung des Rechts auf Freizügigkeit – v.a. dank der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) – jedoch grundlegend weiterentwickelt. So erweiterte der Gerichtshof mit seiner Entscheidung in der Rs Martínez Sala den Anwendungsbereich des Rechts auf Nichtdiskriminierung unter Rückgriff auf die Unionsbürgerschaft über das Erfordernis einer wirtschaftlichen Tätigkeit hinaus. In der Rs Baumbast stellte der Gerichtshof außerdem klar, dass das durch die Unionsbürgerschaft gewährleistete Aufenthaltsrecht in anderen Mitgliedstaaten (MS) der Union ein unmittelbar anwendbares ist.

Näher ausgestaltet werden die Bedingungen, unter denen Unionsbürger ihr Recht auf Freizügigkeit ausüben können, durch die sog. Unionsbürgerrichtlinie (RL 2004/38/EG über das Recht der Unionsbürger und ihrer Familienangehörigen, sich im Hoheitsgebiet der MS frei zu bewegen und aufzuhalten). Unabhängig von der Eigenschaft als Arbeitnehmer bzw. von einer ausgeübten wirtschaftlichen Tätigkeit gewährt diese den Unionsbürgern das Recht auf einen Aufenthalt von drei Monaten in einem anderen MS. Dieses Recht ist grundsätzlich an keinerlei Voraussetzungen geknüpft; Bedingung ist nur, dass die Sozialhilfeleistungen des Aufnahme-MS nicht unangemessen in Anspruch genommen werden dürfen.

Sofern Unionsbürger in einem anderen MS einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgehen, sind



berufsqualifizierendes Studium betreiben oder nachweisen können, dass sie über ausreichende Existenzmittel sowie einen Krankenversicherungsschutz verfügen, haben sie das Recht, sich auch länger als drei Monate in jenem MS aufzuhalten. Nach einem (ununterbrochenen) Aufenthalt von mehr als fünf Jahren im Aufnahme-MS erwerben Unionsbürger – ebenso wie deren Familienangehörige aus Drittstaaten – schließlich ein Recht auf Daueraufenthalt, das an keinerlei Voraussetzungen mehr geknüpft ist.

Schließlich fand dieses Recht auf Freizügigkeit auch Aufnahme in die Charta der Grundrechte der Europäischen Union (GRC), die mit dem Vertrag von Lissabon endlich Rechtsverbindlichkeit erlangt hat, sodass wir heute tatsächlich von einem europarechtlich kodifizierten Grundrecht auf Mobilität sprechen können. Art. 45 der GRC bestätigt das Recht der UnionsbürgerInnen, sich im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten frei zu bewegen und aufzuhalten.

Sind dem Recht auf Freizügigkeit auch Grenzen gesetzt?

Einschränken dürfen die Mitgliedstaaten das Freizügigkeits- und Aufenthaltsrecht der Unionsbürger nur unter bestimmten Voraussetzungen aus Gründen der öffentlichen Ordnung, Sicherheit oder Gesundheit. Außerdem ist dieser „ordre public“-Vorbehalt sehr restriktiv auszulegen. Abgestellt werden darf dabei ausschließlich

auf das persönliche Verhalten des Betroffenen, das eine tatsächliche, gegenwärtige und erhebliche Gefahr darstellen und ein „Grundinteresse der Gesellschaft“ berühren muss.

Wenn die Mobilität in der Europäischen Union trotzdem nach wie vor vergleichsweise gering ist, so liegt dies wohl eher an praktischen Gründen wie sprachlichen und kulturellen Barrieren oder – trotz unionsrechtlicher Richtlinien zur Regelung der Anerkennung von Diplomen und Berufsqualifikationen – nach wie vor vorhandenen bürokratischen Hürden und nicht an den rechtlichen Rahmenbedingungen, denn diese sind auf jeden Fall vorhanden.



Dr. Silke Steiner, M.A. (College of Europe), ist Expertin für Fragen des Europarechts und war mehrere Jahre am Institut für Europarecht der Universität Wien sowie u.a. bei der Europäischen Kommission

beschäftigt. Derzeit ist sie in der internationalen Abteilung des Rechnungshofs tätig.

Strategische Vermögensplanung für Juristinnen und Juristen

Die FiNUM.Private Finance AG beschäftigt sich seit 20 Jahren mit der Vermögensplanung von Juristen und Rechtsanwälten. Mag. Herbert Gaspari ist dafür der Spezialist und erläutert hier die Vorgehensweise bei der strategischen Vermögensplanung.

Der erste Schritt einer strategischen Vermögensplanung besteht in der Analyse der existenziellen Risiken. Hier muss geklärt werden, welche existenzgefährdenden Risiken bestehen, ob und wie diese bereits gedeckt sind, welche Lücken bleiben und wie man mit diesen Lücken umgehen möchte: Entweder schließen oder bewusst offen lassen.

Das Risiko „Krankheit“ ist in der Regel über die „opting-out-Gruppenversicherung“ der Rechtsanwaltskammer gut abgesichert. „Normale“ Selbständige müssen, um auf ein vergleichbares Absicherungsniveau zu kommen, zusätzlich zum Höchstbeitrag in die gesetzliche Krankenversicherung (gut 400 €/Monat im GSVG) noch rund 200 €/Monat in eine private Zusatzkrankenversicherung investieren.

Auch bezüglich des Risikos „Unfall“ gibt es eine Gruppenunfallversicherung für Rechtsanwälte. Diese zeichnet sich durch ein am Markt einmaliges Preis-Leistungs-Verhältnis aus.

Berufsunfähigkeit

„Berufsunfähigkeit“ stellt das am meisten unterschätzte Risiko dar. Laut Zahlen der Sozialversicherungsträger sind rund 20% der Altersrenten Berufs- bzw. Erwerbsunfähigkeitsrenten. Als Vermögensberater ist mir wichtig,

meine Klienten dafür zu sensibilisieren, dass ihre Berufsfähigkeit meistens ihr größtes Vermögen darstellt. Wenn man sich dieses Risiko wirtschaftlich als zukünftigen Einkommensausfall von heute bis zur Pension (und darüber hinaus) vorstellt, sollte die Dimension, um die es geht, greifbar werden. Bei den Berufsunfähigkeitsrenten der Kammer handelt es sich um Bruttoeinnahmen, für die noch Einkommensteuer zu bezahlen ist. Ferner muss man den Beitrag zur Gruppenkrankenversicherung abziehen, wenn man die Rente mit dem Nettoeinkommen eines Angestellten vergleichen will. Was dann übrigbleibt, reicht bei der großen Mehrzahl der Kunden nicht aus, um gegebenenfalls halbwegs gut über die Runden zu kommen. Es besteht Bedarf an einer privaten Absicherung.

Meiner Erfahrung nach sind sich viele Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte dieser Situation nicht bewusst (das gilt allerdings auch für die meisten anderen Juristinnen und Juristen). Manche meinen, über die Unfallversicherung auch für den Fall der Berufsunfähigkeit abgesichert zu sein. Das stimmt aber nicht. Die beiden Absicherungen haben nichts miteinander zu tun. Nur rund 5% der Berufsunfähigkeitsfälle kommen durch Unfälle zustande. Weitaus mehr Fälle sind durch Burnout begründet. FiNUM unterstützt seine Kunden nicht nur durch die finanzielle Planung solcher Fälle, sondern engagiert sich bei sozialen Projekten, wie Lebensretter 360°, dafür, dass Burnout präventiv verhindert wird bzw. die Work-Life-Balance stimmt.

Großes Angebot

Am Markt gibt es ein großes Angebot von privaten Versicherungen höchst unterschiedlicher

Qualität. Es ist gerade in diesem Bereich sehr wichtig, die besten Angebote unabhängig auswählen zu können.

Der „Hinterbliebenenschutz“ besteht für Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte über die Kammer vor allem in Form einer Hinterbliebenenrente, deren Höhe bei maximal 60% der fiktiven Berufsunfähigkeitsrente des aktiven Rechtsanwalts liegt. Sobald man Familie hat, reicht diese Absicherung im Normalfall bei Weitem nicht aus. Üblicherweise reichen bereits kleine Beträge aus, um einen existenziell wichtigen Schutz für die Familie herzustellen.

Und wenn man diese Punkte analysiert, diskutiert und in der für den Klienten passenden Art und Weise abgesichert hat, dann kann man sich der Frage nähern, wie man den „klassischen“ Kapitalaufbau zum Erreichen der Vorsorge- und Vermögensziele angehen kann ...



Mag. Herbert Gaspari, CFP®, EFA®, hilft seinen Klienten beim Definieren, Quantifizieren, Priorisieren und damit beim Erreichen ihrer Vermögens- und Vorsorgeziele.

herbert.gaspari@finum.at

Buch-Tipp

Mag. Dr. Herbert Grundtner

Die österreichische Straßenverkehrsordnung

Alle Verordnungen zur StVO und die maßgeblichen internationalen Übereinkommen ergänzen die umfassende, mindestens zweimal jährlich aktualisierte Darstellung der straßenpolizeilichen Vorschriften.

Teil 1 „Aktueller Gesetzestext der StVO“ dient zum raschen Auffinden einer Gesetzesstelle. Der Kommentar-Teil (Teil 2) beinhaltet Auskunft zu jedem Paragraphen, Anmerkungen, Tabellen, Verweise und Judikatur.



Bestellen Sie jetzt:
versandkostenfrei unter
shop.lexisnexis.at

Loseblattwerk | Preis € 199,-
1.-31. Lieferung in 2 Mappen
Best.-Nr. 23.10.00
ISBN 978-3-7007-5817-4

Die Zukunft der Mobilität

Chancen nutzen – Umsetzung rechtlich begleiten



Schon im 5. Jahrtausend v. Chr. beschäftigten sich Menschen mit dem Thema Mobilität und stellten erste Räder her. In den aktuellen Nachrichten liest man über das selbst gebaute Fahrzeug von Google, das ohne Lenkrad und Bremse auskommt. Es wird unweigerlich klar, dass sich Mobilität stetig im Wandel befindet und durch den technischen Fortschritt stark beeinflusst wird.

Umso wichtiger ist es, zukünftige Entwicklungen zu erkennen und deren Umsetzung frühzeitig zu begleiten. Das im März 2013 in Kraft getretene Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-G), BGBl. I Nr. 38/2013 soll seinen Beitrag dazu leisten. Es begleitet den Wandel des Verständnisses von Mobilität als reine Zurverfügungstellung von Infrastruktur hin zu nutzerorientierten Services.

Das IVS-G konzentriert sich auf die Einführung von intelligenten Verkehrssystemen insbesondere in folgenden Bereichen: Optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten; Kontinuität der IVS-Dienste in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement; IVS-Anwendungen für die Straßenverkehrssicherheit; Verbindung zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur.

Die optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten

Europäische Vorgaben wie beispielsweise die INSPIRE-Richtlinie (2007/2/EU) oder die geänderte PSI-Richtlinie (2013/37/EU), aber auch geplante nationale Regelungen wie das

Informationsfreiheitsgesetz erzeugen derzeit großen Diskussionsbedarf. Die Erhebung, Nutzung und öffentliche Zurverfügungstellung von verkehrsrelevanten Daten ist mittlerweile ein Garant für weitreichende Herausforderungen. Infrastrukturbetreiber und die öffentliche Hand sehen sich mit der Frage konfrontiert, welche Daten zukünftig an Dritte herausgegeben werden müssen. Sind neben Metadaten auch Daten zu Verkehrssteuerungsstrategien herauszugeben und kann das wirklich gewollt sein? Im Gegenzug dazu wird über „Open Data“ diskutiert. Kann beispielsweise eine Stadt die Daten privater Flottenbetreiber (Taxi, Car2Go etc.) in Ihr Verkehrsmanagement und die Planung des öffentlichen Verkehrsangebots einfließen lassen, profitieren die Nutzer von einem effizienteren Angebot. Auch Daten für Reiseinformationsdienste haben große Bedeutung. Derzeit bestehende interimistische Betreiberstrukturen sollen den Schritt in den operativen Betrieb schaffen. Es gilt zu klären, ob das in Form einer Public Private Partnership erfolgen kann und wie derartige Partnerschaften im Einzelnen auszugestalten sind.

Verbindung zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur

Die Nutzung neuer Technologien im Verkehrsbereich stellt auch den Bund vor unmittelbare Herausforderungen. Aus rechtlicher Sicht geht es bspw. um legislative Anpassungen in der Straßenverkehrsordnung, die kontinuierlich notwendig wären, um mit den neuen Entwicklungen Schritt zu halten. Werden beispielsweise Informationen von Überkopfanzeigen verlässlich in Fahrzeuge transferiert, ist deren rechtliche Verbindlichkeit sicherzu-

stellen. Für autonomes Fahren und das Thema „Connected Vehicles“ gilt es gemeinsame europäische Regelungen zu definieren, um frühzeitig Rechtsordnungen und deren Haftungsregime zu harmonisieren. Öffentliche Parkflächen könnten in Zukunft mit Sensoren ausgestattet sein. Der Parkplatzsuchverkehr wäre effizienter, wenn Nutzer Zugriff auf diese Daten hätten bzw. Parkflächen reservieren könnten. Auch das Thema alternative Antriebe bzw. E-Mobilität stellt die öffentliche Hand vor große Herausforderungen. In naher Zukunft werden Elektrofahrzeuge ausreichend Ladeinfrastruktur benötigen. Zwangsläufig ist hiervon auch die Nutzung öffentlicher Parkflächen betroffen. Möchte man die Dichte an alternativ betriebenen Fahrzeugen erhöhen, können Anreize durch Regelungen in der Straßenverkehrsordnung geschaffen werden.

Es ist offensichtlich, die Akteure im Mobilitätsbereich sind derzeit stark gefordert!



Mag. Daniela Fabits leitet seit Juli 2013 die Stabsstelle Recht und Compliance in der AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH.

Legistische Rahmenbedingungen für das Gesamtsystem „Elektromobilität“



Elektromobilität kann einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Herausforderungen der Mobilität der Zukunft leisten.

Mobilität ist als grundlegendes Bedürfnis unserer Gesellschaft – sowohl für Personen wie auch für Güter – eines der Zukunftsthemen. Der Verkehr ist zu einem der größten Energieverbraucher geworden und verursacht einen erheblichen Anteil an den CO₂-Emissionen. Elektromobilität kann einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Herausforderungen der Mobilität der Zukunft leisten. Österreich ist im automotiven Zulieferbereich stark aufgestellt und die Fahrzeugindustrie ist schon jetzt eine der forschungsintensivsten und trägt wesentlich zur Wertschöpfung bei. Elektromobilität als zukunftsweisende Technologie bietet die Chance, Mobilität und Klimaschutz zu verknüpfen und Wertschöpfung und Know-how in Österreich zu generieren.

Neue Technologien und deren Anwendungsbereiche erfordern zeitgemäße legistische Anpassungen. Elektromobilität als eine technologische Entwicklung, die nicht nur ein Produkt, sondern mittlerweile ein Gesamtsystem – vom Verkehrs- bis hin zum Energiesystem – betrifft, veranschaulicht die Notwendigkeit der ganzheitlichen Betrachtung.

Die Angebotsvielfalt steigt und die Ladeinfrastruktur wird ausgebaut, aber der technische Fortschritt und die Ausbreitung stellen Gesellschaft und Wirtschaft vor neue Herausforderungen, die ihrerseits neuartige juristische Fragestellungen aufwerfen.

Vereinheitlichung und Vereinfachung

In verschiedenen Bereichen sind Weiterentwicklungen und Adaptierungen im rechtlichen Rahmen sinnvoll, um das Umfeld für die Einführung der Elektromobilität attraktiv zu gestalten. Einfache und einheitliche ordnungspolitische Maßnahmen bilden die Basis für die Stimulierung der Nachfrage von E-Mobilitätsprodukten. Ein marktorientiertes Legistikpaket muss daher bestehende Errichtungs-, Betriebs- und Nutzungsbarrieren adressieren und dringend notwendige Rahmenbedingungen zur Nachfragestimulierung in Österreich schaffen. Aus Sicht der IV besteht Handlungsbedarf bei der Vereinheitlichung und Vereinfachung von Vorschriften, Verordnungen und Gesetzen zur Elektromobilitätsinfrastruktur. Beispielsweise ist derzeit die Genehmigung der Errichtung von Ladeinfrastruktur aufwendig und von langen Verfahrensdauern gekennzeichnet. Durch die Definition von Standard-Konfigurationen und Kriterien für Genehmigungsprozesse sowie eine bundesweite Vereinheitlichung von Regelungen (z.B. Garagenverordnung) wären eine Verfahrensvereinfachung sowie ein Zeitgewinn denkbar.

Auch die Schaffung von Anreizen für die Nutzung von teil- und vollelektrifizierten Elektrofahrzeugen in Bundesdienststellen, öffentlichen Einrichtungen der Bundesländer, Gemeinden sowie ausgliederten Unternehmen, Universitäten und Gesundheitseinrichtungen beispielsweise durch Regelungen zur Verrechnung von Sachleistungen für Fahrzeug- und Ladeinfrastrukturnutzung, aber auch die freiwillige Selbstverpflichtung zur Einhaltung von Mindeststandards in Car- und Fleet-Policies oder Mobilitäts-Policies, ist ein weiterer Hebel, um die Forcierung dieser Technologie und die damit verbundenen wirtschaftlichen Chancen nutzen zu können.

Elektromobilitäts-Rahmengesetz

Durch ein Elektromobilitäts-Rahmengesetz kann ein ordnungspolitischer Rahmen für eine planbare, investitionssichere und marktkonforme Entwicklung und Verwendung von E-Fahrzeugen, Infrastrukturen und Services unter Mitbeziehung relevanter Nebengesetze – wie etwa StVO, StraßenverkehrszeichenVO, IVS-G, EEG, ESTG und BAO – geschaffen werden, wie es nun auch schon in Deutschland diskutiert wird. Wesentliche Schwerpunkte dabei sind beispielsweise die Festlegung und Definition von Elektromobilen und deren Anwendungsbereiche wie auch Mindeststandards für Ladestationen gemäß ihrer Anwendungsbereiche, sowie die Festlegung von Straßenverkehrszeichen (für fließenden und ruhenden Verkehr) und bedarfsspezifischen Nutzungsregelungen auf Flächen und in Gebäuden des ruhenden Verkehrs.



Mag. Peter Koren ist
Vizegeneralsekretär
der Industriellen-
vereinigung.



jus-alumni Sommerfest & LexisNexis Autorenfest

Fotos: © Martina Draper

Ein jährlicher Fixpunkt!

Bei tropischer Hitze fand am 11. Juni 2014 das diesjährige jus-alumni Sommerfest & LexisNexis Autorenfest im prachtvollen Garten des barocken Palais Schönborn statt. Rund 300 Gäste feierten und netzwerkten bis nach Mitternacht.

Mag. Peter Davies (Geschäftsführer LexisNexis) begrüßte die vielen Gäste, die der Einladung gefolgt waren, und hob hervor, dass das gemeinsame Sommerfest nun bereits zum zehnten Mal stattfand. Dekan Univ.-Prof. DDr. Heinz Mayer bedankte sich bei LexisNexis sehr herzlich für die Treue als Hauptsponsor, die sehr produktive Zusammenarbeit und für die Ausrichtung des Fests. In Anbetracht der hohen Temperatur von etwa 35 Grad ermunterte Heinz Mayer die

Anwesenden, die Kleidung locker zu tragen und insbesondere die Herren zum Ablegen der Krautwatten. Heinz Mayer freute sich, dass „der Verein wächst und wächst“ und die stetig steigende Mitgliederanzahl bereits bei mehr als 1.200 liegt. Diese erfreuliche Tatsache habe als Nebeneffekt Platzmangel bei den beliebten jus-alumni Veranstaltungen zur Folge. Man möge demnach verstärkt darauf achten, sich frühzeitig anzumelden. Sein Dank galt ebenso jus-alumni Geschäftsführerin Frau Mag. Inge Tiefenbacher, die sich stark für den Verein engagiert, und zollte jus-alumni Magazin Chefredakteurin Mag. Manuela Taschlmar Anerkennung für ihre respektable Leistung.

Dekan Heinz Mayer stellte Mag. Elisabeth Lacherstorfer-Paar vor, die seit 1. Mai 2014 Fakultätsmanagerin am Dekanat der Rechtswissenschaftlichen Fakultät ist. Sie übernimmt damit die Funktion von Frau Dekanatsdirektorin Maria Katsaros, die in den Ruhestand getreten ist (siehe auch Seite 21). Dekan Heinz Mayer begrüßte anschließend Univ.-Prof. Dr. Paul Oberhammer. Er wird ab 1. Oktober 2014 das Amt des Dekans als Nachfolger von Heinz Mayer antreten (siehe auch das Porträt auf Seite 5).

Heuer wurde die Ehrenmitgliedschaft des jus-alumni Vereins an Dr. Franz Löschnak, Bundesminister im Ruhestand, verliehen. Dekan Heinz Mayer und Geschäftsführerin Inge Tiefenbacher überreichten eine Urkunde und eine Flasche Champagner als Geschenk. Franz Löschnak bedankte sich mit einer kurzen Rede, in der er seinen beruflichen und politischen Werdegang schilderte. Er hatte sein Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Wien im Jahr 1958 wegen seiner Jus-studierenden Freunde begonnen. „Sie haben mich mitgenommen.“ Sein Lebenslauf sei typisch: Nach dem Eintritt in den Dienst der Gemeinde Wien im Jahr 1959, hatte er ab 1964 als Verwaltungsjurist in der Magistratsabteilung für allgemeine Personalangelegenheiten gearbeitet, wurde später Abteilungsleiter und danach Bereichsleiter für Personalangelegenheiten und Verwaltungsorganisation der Gemeinde Wien. In dieser Funktion war er für rund 55.000 Personen verantwortlich gewesen. Durch den von ihm verantworteten EDV-Aufbau war er zum Organisationsfachmann geworden. Unter Bundeskanzler Bruno Kreisky folgte der Sprung zum Ballhausplatz. Franz Löschnak scherzte, dass seine Ernennung zum neuen Staatssekretär bereits im Ö1-Mittagsjournal bekannt gegeben worden war, während er unterwegs war, um „zu Hause zu fragen“. Die Arbeit unter Bruno Kreisky sei sehr interessant gewesen, weil er freie Hand hatte.



Dekan Univ.-Prof. DDr. Heinz Mayer und Dr. Franz Löschnak, Bundesminister im Ruhestand

Heinz Mayer ergänzte, dass er – zu diesem Zeitpunkt noch als Dozent der Verwaltungsakademie – gleich am nächsten Tag einen Gesprächstermin bei Franz Löschnak bekam. Dazu Löschnak: „Ich habe geahnt, welche Karriere du machen wirst und gewusst, ich muss dich bevorzugt behandeln.“

Anschließend gratulierte LexisNexis-Geschäftsführer Mag. Peter Davies zum 75. Geburtstag von Hon.-Prof. MR Dr. Werner Wiesner und überreichte unter Applaus der Gäste eine Geburtstagstorte. Werner Wiesner war Leiter der Abteilung für Einkommen- und Körperschaftsteuer im Bundesministerium für Finanzen, ist jetzt dort Konsulent sowie Honorarprofessor an der Wirtschaftsuniversität Wien und lehrt Umgründungssteuerrecht. Werner Wiesner ist Mitherausgeber des Handbuchs der Umgründungen und der RWZ - Zeitschrift für Recht und Rechnungswesen sowie Autor zahlreicher Fachbeiträge und Co-Autor mehrerer Fachbücher zum Ertrag- und Umgründungssteuerrecht.

Werner Wiesner bedankte sich und sagte, er hätte mit der Ehrung nicht gerechnet, denn „75 zu werden ist kein Verdienst.“ Wiesner

war schon im Verlag Orac tätig und sei über das „heutige Erlebnis sehr froh“. Werner Wiesner meinte abschließend, er wolle nicht zu lange reden, „denn wer weiß, ob das Wetter hält.“ Peter Davies schloss den offiziellen Teil des Abends mit der Öffnung des Buffets ab und wünschte einen angenehmen Abend.

Unter den Gästen gesehen wurden u.a. der Steuerexperte Univ.-Prof. Dr. Werner Doralt, RA Dr. Thomas Höhne (Höhne, In der Maur & Partner), RA Dr. Alexander Illedits, Dr. Karin Illedits-Lohr, Univ.-Prof. Dr. Georg E. Kodek, LL.M. (WU Wien), Dr. Eric Frey (Der Standard), Univ.-Prof. Dr. Klaus Hirschler, Nahostexpertin Dr. Karin Kneissl, ao. Univ.-Prof. Dr. Alina-Maria Lengauer, LL.M., Univ.-Prof. Dr. Paul Oberhammer, Univ.-Prof. Dr. Susanne Reindl-Krauskopf, o. Univ.-Prof. DDr. h.c. Dr. Walter H. Rechberger, ao. Univ.-Prof. Dr. Martin Risak, ao. Univ.-Prof. Dr. Astrid Deixler-Hübner, Mag. Doris Täubel-Weinreich, Mag. Alexandra Simotta, LL.M. (NYU) (CHSH), Univ.-Prof. MMag. Dr. Daphne-Ariane Simot-



Hon.-Prof. MR Dr. Werner Wiesner erhielt eine Geburtstagstorte

ta (Karl Franzens Universität Graz), Hofrat i.R. Dr. Einar Sladeczek (Arbeits- und Sozialgericht Wien), Univ.-Prof. Dr. Christiane Wendehorst, LL.M., Dr. Thomas Wenger, RA Dr. Christian Winternitz (Kraft & Winternitz Rechtsanwälte), Dr. Hans G. Zeger (Obmann der ARGE Daten), uvm.

Impressionen vom Sommerfest 2014:



Fotos © Martina Draper

Fluggastrechte: Ausgleichszahlung bei Verspätung



Ab einer Verspätung des Flugs gegenüber der vorgesehenen Ankunftszeit von mindestens drei Stunden steht Passagieren nach EU-Recht grundsätzlich eine pauschale Entschädigung („Ausgleichszahlung“) zu. Schätzungen zufolge wird jedoch nur ein Bruchteil der rechtlich zustehenden Entschädigungen auch tatsächlich in Anspruch genommen bzw. ausgezahlt.

An sich verpflichtet die geltende Fassung der Fluggastrechte-VO 261/2004 (eine Revision ist in Ausarbeitung) Flugunternehmen bei Verspätungen nur dazu, den Passagieren Unterstützungs- und Betreuungsleistungen zu erbringen. Der EuGH hat jedoch in mehreren Urteilen rechtsfortbildend ausgesprochen, dass die in der VO für Fälle der Nichtbeförderung (Überbuchung) und Flugannullierung vorgesehene Ausgleichszahlungspflicht auch bei größeren Verspätungen zum Tragen kommt (zB C-402/07, Sturgeon/Condor). Unter welchen Voraussetzungen und in welcher Höhe bei einer Flugverspätung eine Ausgleichszahlung zusteht, soll im Folgenden kurz dargestellt werden.

Anwendungsbereich

Grundvoraussetzung ist, dass der verspätete Flug in den Anwendungsbereich der Fluggastrechte-VO fällt. Die VO erfasst

- alle Flüge mit Abflugort in einem EU-Staat sowie
- Flüge von EU-Flugunternehmen von einem Drittstaat in die EU;
- nicht jedoch Flüge zwischen Drittstaaten oder ankommende Flüge von Nicht-EU-Unternehmen.

Entscheidend ist, welches Flugunternehmen den Flug tatsächlich ausführt (das ausführende muss – Stichwort „Codesharing“ – nicht unbedingt mit dem auf dem Flugschein angeführten Unternehmen übereinstimmen). Hin- und Rückflüge sowie Zubringer- und Anschlussflüge sind separat zu betrachten, auch wenn sie gemeinsam gebucht wurden und vom selben Flugunternehmen ausgeführt werden (EuGH

C-173/07, Emirates Airlines/Schenkel). Keine Rolle spielt, ob es sich um einen Charter- oder Linienflug handelt.

Größere Verspätung

Der Anspruch wird durch eine Verspätung bei der Ankunft am Zielflughafen von drei Stunden oder mehr ausgelöst. Auf eine Abflugverspätung kommt es nicht an. Bei einer Flugreise mit einem oder mehreren Anschlussflügen desselben Flugunternehmens ist – jedenfalls soweit die Anschlussflüge noch in den Anwendungsbereich der VO fallen – ausschließlich die Verspätung am Endziel entscheidend (C-11/11, Air France/Folkerts).

Ausgleichszahlung

Die Ausgleichszahlung ist ein verschuldens-unabhängiger pauschalierter Mindestschadenersatz, der ohne Nachweis eines konkreten Schadens zusteht. Zahlungspflichtig ist das ausführende Flugunternehmen, auch wenn der Beförderungsvertrag vom Fluggast mit einem

Entlastung

Der Anspruch auf eine Ausgleichszahlung entfällt, wenn die Verspätung auf außergewöhnliche Umstände zurückzuführen ist und mit zumutbaren Maßnahmen (dazu etwa OGH 7 Ob 65/13d) nicht vermeidbar war. In seiner Judikatur hat der EuGH klargestellt, dass technische Defekte idR zu keiner Entlastung des Flugunternehmens führen (C-549/07, Wallentin-Hermann/Alitalia). Gleiches gilt für den krankheitsbedingten Ausfall von Besatzungsmitgliedern. Als außergewöhnliche Umstände anzuerkennen sind hingegen beispielsweise schlechte Wetterbedingungen am Abflug- oder Ankunftsort, die Einschränkung des Flugverkehrs wegen des Ausfalls von Luftraumsicherungsanlagen (vgl. EuGH C-294/10, Eglitis), Streiks (dtBGH X ZR 138/11 und X ZR 146/11), Turbinenschäden aufgrund Vogelschlags (dtBGH X ZR 160/12; X ZR 129/12), Verzögerungen wegen der Erkrankung oder des unangemessenen Verhaltens eines Passagiers, Bombendrohungen sowie Sabotage.

Höhe der Ausgleichszahlung bei Verspätung nach der EuGH-Rsp

Art der Flüge	Flugdistanz	Verspätung	Betrag
Alle Flüge	bis 1.500 km	ab 3 h	250 €
EU-interne Flüge	über 1.500 km	ab 3 h	400 €
Andere Flüge	1.500 bis 3.500 km	ab 3 h	400 €
		ab 3 h	300 €
		ab 4 h	600 €

anderen Unternehmen (etwa einem Reiseveranstalter) abgeschlossen wurde. Die Verjährung richtet sich nach dem anwendbaren nationalen Recht (EuGH C-139/11, Cuadrench Moré; in Österreich beträgt die Verjährungsfrist drei Jahre). Die Höhe der Leistung liegt abhängig von der Flugdistanz zwischen 250 € und 600 € (siehe Tabelle; die Distanz zwischen Start- und Zielflughafen, die nach der „Methode der Großkreisentfernung“ zu berechnen ist, kann mit Hilfe von Entfernungrechnern – zB <http://luftlinie-berechnung.de> und <http://www.gcmap.com> – ermittelt werden). Da die Ausgleichszahlung nicht mit dem Flugpreis limitiert ist, steht auch bei Billigflügen die volle Summe zu.



Mag. Wolfgang Kolmasch ist Redakteur der Fachzeitschrift Zak („Zivilrecht aktuell“) und veröffentlicht regelmäßig Bücher und Zeitschriftenartikel zu zivilrechtlichen Themen, ua zum Unterhaltsrecht. Seit

2004 gibt er mit der Buchreihe „Zivilrecht“ einen jährlichen Überblick über die zivilrechtliche Gesetzgebung.

Fahrgastrechte im Busverkehr

Vom Weißbuch 2001 bis zum Passagier- und Fahrgastrechteagenturgesetz

Kurzabriss über die neuesten Entwicklungen im Bereich der Fahrgastrechte Bus

Mit zunehmender Mobilität der EU-Bürger und dem steigenden Wettbewerb innerhalb und zwischen den verschiedenen Transportmodi als direkte Folge des EU-Binnenmarktes stellte die Europäische Kommission Handlungsbedarf hinsichtlich der Rechte der EU-Bürger auf sicheren, zuverlässigen und qualitativen Mindestanforderungen entsprechenden Transport fest. Nachdem die Europäische Kommission im Weißbuch von 2001 (über die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft) die Initiative zur unionsrechtlichen Regelung von Rechten für die Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, See- und Binnenschiffsverkehr, Kraftomnibusverkehr und die Fluggäste angekündigt hatte, folgte eine etappenweise Erlassung einzelner EU-Verordnungen. Durch die ab 1. März 2013 geltende Verordnung (EU) Nr. 181/2011 wurden nunmehr auch die Fahrgastrechte im Busverkehr festgeschrieben.

Fahrgastrechte

Mit dieser Verordnung werden vor allem Regeln für die Entschädigung und Hilfeleistung bei Unfällen, die Rechte von Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, Fahrgastrechte bei Annullierung oder verspäteter Abfahrt von Verkehrsdiensten und deren Durchsetzung normiert:

Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität darf aus diesem Umstand heraus die Beförderung nicht verweigert werden, ausgenommen um geltenden Gesundheits- oder Sicherheitsanforderungen zu entsprechen oder wenn wegen der Bauart der Fahrzeuge oder Terminals bzw. der Haltestellen Sicherheit und Operabilität nicht gewährleistet werden können. Des Weiteren müssen nicht diskriminierende Zugangsbedingungen seitens der Beförderer und Busbahnhofbetreiber für diese Personengruppe aufgestellt und entsprechende Informationen in adäquater Form zur Verfügung gestellt werden. An den von den Mitgliedstaaten benannten Bus-

bahnhöfen sowie an Bord des Fahrzeuges ist entsprechende Hilfeleistung (Bedarf muss 36 Stunden vorher angemeldet werden) anzubieten. Die Busbahnhöfe müssen über eine gut ausgeschilderte Anlaufstelle für Belange dieser Personengruppe verfügen. Beförderer und Terminalbetreiber haben ihr Personal gemäß den Vorschriften der Verordnung zu schulen. Beförderer und Terminalbetreiber haften für Beschädigungen oder Verlust von Rollstühlen oder anderen Mobilitätshilfen.

Bei Annullierung oder Verspätung der Abfahrt von Verkehrsdiensten muss der Beförderer für die Fortsetzung der Fahrt oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung sorgen (ohne Aufpreis) oder die Rückerstattung des Fahrpreises anbieten, widrigenfalls hat der Fahrgast zusätzlich zur Rückerstattung des Fahrpreises eine Entschädigung in Höhe von 50% des Fahrpreises zu bekommen. Des Weiteren sind unter bestimmten Voraussetzungen kostenlose Verpflegung und Unterbringung (max. 80 Euro/Nacht max. zwei Nächte) zu gewährleisten.

Beförderer und Terminalbetreiber haben die Verpflichtung, über diese Fahrgastrechte zu informieren, Beförderer haben ein Beschwerdesystem (verpflichtende Beantwortung innerhalb von drei Monaten) zu errichten, die Mitgliedstaaten haben nationale Durchsetzungsstellen für die Belange dieser Verordnung zu benennen.

Handlungsbedarf

Insbesondere die Pflicht zur Benennung einer nationalen Durchsetzungsstelle löst Handlungsbedarf für den innerstaatlichen Gesetzgeber aus.

Das Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung für die XXV. Gesetzgebungsperiode sieht eine „Organisation der verkehrsträgerübergreifenden Schlichtung für Passagierrechte“ vor. Die Neuorganisation zur Schlichtung von Beschwerden bezüglich Fahrgastrechten bzw. Fluggastrechten in Österreich soll dabei, wie es im Arbeitsprogramm der Bundesregierung festgehalten ist, „unter Nutzung bestehender Strukturen“ erfolgen.

Die aufgrund der EU-Verordnungen gebotene Benennung einer Durchsetzungsstelle für die Bereiche Kraftfahrlinien und Schifffahrt steht noch aus und ist dringend erforderlich, zumal die Europäische Kommission diesbezügliche Vertragsverletzungsverfahren initiierte.

Neben Änderungen in den Materiengesetzen (z.B. Kraftfahrlineiengesetz für den Busbereich) soll mit einem nunmehr vorgeschlagenen Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (PFAG) erstens die übergreifend für alle vier betroffenen Verkehrsmittel Luftfahrt, Eisenbahn, Kraftfahrlinien und Schifffahrt zuständige Stelle zur außergerichtlichen Schlichtung von Beschwerden geschaffen werden. Zweitens soll diese Stelle die Erfahrung der bisher bestehenden Stellen (Eisenbahn und Luft) bündeln und organisatorisch unter Nutzung der bei der Schienen-Control GmbH bereits aufgebauten Struktur eingerichtet werden. Sie erfüllt die unionsrechtlich vorgegebenen Unabhängigkeitskriterien für eine Durchsetzungsstelle und zur Schlichtung als alternative Streitbeilegung.

Von zahlreichen im Detail komplex geregelten Ausnahmemöglichkeiten in der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 wird Österreich im Sinne der stets auch bereits in den EU-Arbeitsgruppen betonten Konsumentenfreundlichkeit keinen Gebrauch machen.

Die Ergebnisse des Begutachtungsprozesses zu diesen legislativen Vorhaben stehen allerdings noch aus und es ist ihnen mit Spannung entgegenzusehen.



Mag. Stefan Rubenz ist seit 2010 als Jurist im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie tätig. Seit 2012 ist er stellvertretender Leiter der Abteilung Straßen-, Personen- und Güterverkehr.
jus alumni Mitglied

Internationale Straßenverkehrsunfälle

Vergleich zwischen Rom II-VO und HStVÜ – ein Überblick

Das auf den Straßenverkehrsunfall anwendbare Recht hängt von der Wahl des Gerichtsstandes ab. Durch die Schaffung der Rom II-Verordnung (Rom II-VO) sollte das Kollisionsrecht in der Europäischen Union vereinheitlicht werden, sodass bei jeglichem wählbaren Gerichtsstand dasselbe Recht zur Anwendung kommt. Da jedoch das Haager Straßenverkehrsübereinkommen (HStVÜ) gegenüber der Rom II-VO vorrangig anwendbar ist, konnte das primäre Ziel der Verordnung nicht erreicht werden (12 Mitgliedstaaten der EU wenden das HStVÜ an). Dieses gesplante Kollisionsrecht führt dazu, dass auf einen internationalen Straßenverkehrsunfall in manchen Unfallkonstellationen mehrere unterschiedliche Rechtsordnungen zur Anwendung kommen können und durch die Wahl des Gerichtsstandes das anwendbare Recht beeinflusst werden kann. Es ist daher bedeutsam, in welcher Weise sich die Bestimmungen der Rom II-VO von jenen des HStVÜ unterscheiden.

Einige Unterschiede im Überblick

Auf ein außervertragliches Schuldverhältnis aus unerlaubter Handlung ist nach Art 4 Rom II-VO das Recht jenes Staates anzuwenden, in dem der Schaden eintritt, dies ist bei Straßenverkehrsunfällen der Unfallort. Gemäß Art 3 des HStVÜ wird ebenfalls das Recht des Unfallortes angewendet, außer die ausdrücklichen Ausnahmen der Art 4, 5 und 6, nämlich das Recht des Zulassungsstaates oder jenes des Standortes des Fahrzeuges, kommen zur Anwendung.

Die allgemeine Kollisionsnorm des Art 4 der Rom II-VO kommt als Grundsatzregel für unerlaubte Handlungen nur zur Anwendung,

wenn keine Rechtswahl getroffen wurde, keine in der Verordnung geregelten Sonderanknüpfungen vorliegen, der Geschädigte und der Schädiger zum Zeitpunkt des Schadeneintrittes ihren gewöhnlichen Aufenthalt in verschiedenen Staaten hatten und die Gesamtheit der Umstände keine offensichtlich engere Verbindung zum Recht eines anderen Staates aufweist (beispielsweise bereits zum Tatzeitpunkt bestehende Rechtsverhältnisse zwischen den Parteien – Ausweichklausel).

Haben der Schädiger und der Geschädigte ihren gewöhnlichen Aufenthalt in demselben Staat, kommt es nach Art 4 Abs 2 Rom II-VO zwingend zur Anwendung des Rechtes des gemeinsamen gewöhnlichen Aufenthaltes. In den in Art 4 HStVÜ normierten Fällen wird zugunsten des Rechtes des Zulassungsstaates von der Anwendung des Rechtes des Unfallortes abgewichen.

Grundsätzlich lässt sich die Anknüpfung der Rom II-VO an den gewöhnlichen Aufenthalt mit jener des HStVÜ an den Zulassungsort vergleichen, da der gewöhnliche Aufenthaltsort meistens mit dem Zulassungsstaat ident ist. Die unterschiedlichen Sonderanknüpfungen können jedoch zur Anwendung verschiedener Rechtsordnungen führen. Die Rom II-VO sieht nicht vor, dass die Zulassung der beteiligten Kraftfahrzeuge in demselben Staat eine engere Verbindung im Sinne der Ausweichklausel erzeugt.

Art 14 Abs 1 Rom II-VO normiert die Möglichkeit der Parteien, das auf das außervertragliche Schuldverhältnis anwendbare Recht zu wählen. Das HStVÜ beinhaltet keine solche

Regelung, schließt sie jedoch auch nicht ausdrücklich aus. Die Möglichkeit einer Rechtswahl wird somit nHM durch das internationale Privatrecht des Forumstaates bestimmt, wodurch in EU-Staaten Art 14 Rom II-VO angewendet wird.

Weitere Unterschiede ergeben sich bei der Haftung mehrerer Personen, den Sicherheits- und Verhaltensvorschriften, den Eingriffsnormen, der Direktklage gegen den Versicherer und in Fällen des *ordre public*.

Durch den Vorrang des HStVÜ gegenüber der Rom II-VO entstanden komplizierte Rechtsfragen, welche teilweise nur durch Analogien gelöst werden können. Die Gerichte der Mitgliedstaaten der EU und die europäischen Kfz-Haftpflichtversicherer müssen sich daher mit komplexen Beteiligungskonstellationen im Rahmen von internationalen Straßenverkehrsunfällen beschäftigen.



Dr. Nora Michtner ist Rechtsanwältin bei Singer Fössl Rechtsanwälte OG. Sie publizierte 2011 zum Thema „Internationale Verkehrsunfälle – Gerichtszuständigkeit und anwendbares Recht“.

Buch-Tipp

Dr. Nora Reisinger

Internationale Verkehrsunfälle

Aufgrund des überaus komplexen Kollisionsrechts innerhalb der Europäischen Union sehen sich Gerichte sowie Rechtsberater und Kfz-Haftpflichtversicherungen im Zuge internationaler Verkehrsunfälle mit oft nur schwer durchschaubaren Beteiligungskonstellationen konfrontiert. Der Geschädigte wird an seinen Rechtsanwalt die Anforderung stellen, dass dieser vorab durch Wahl des für ihn günstigsten Gerichtsstandes die umfassendste Entschädigung erreicht. Dieses Buch bietet daher einen verständlichen Wegweiser durch die geltenden internationalen Bestimmungen wie Brüssel I-Verordnung, Rom II-Verordnung und Haager Straßenverkehrsübereinkommen.



Bestellen Sie jetzt:
versandkostenfrei unter
shop.lexisnexis.at

Preis € 44,-
Wien 2011 | 192 Seiten
ISBN 978-3-7007-4970-7

Shared space

Teilen und miteinander leben erhöht die Lebensqualität im Verkehrsraum

„Shared Space zielt auf eine Gestaltung des öffentlichen Raumes, in dem Verweilen, Verkehr und andere Funktionen im Gleichgewicht stehen.“ Hans Monderman (1947 – 2008)

Der öffentliche Raum als Lebensraum

Wenn wir uns im öffentlichen Raum bewegen, außerhalb unserer Wohnung oder Arbeitsstätte auf der Straße, werden wir unmittelbar Teil des Verkehrssystems und erleben damit, meist unbewusst, eine Art Transformation: Waren wir kurz davor noch Elternteil, MitarbeiterIn im Betrieb oder SchülerIn, so werden wir nun zum anonymen Einzelwesen. Waren wir davor somit Teil eines persönlichen Beziehungssystems (Vater-Tochter, Kollege-Kollegin, LehrerIn-Schüler etc.) so verlieren sich diese Beziehungen im Straßenraum und damit auch jene sozialen Normen, die unser Miteinander ermöglichen. Im öffentlichen Raum sind wir anonym, was es u.a. mit sich bringt, dass wir unsere Aufmerksamkeit weniger auf die MitbenutzerInnen lenken und damit auch deren Bedürfnisse oft nicht wahrnehmen: der ältere Mensch etwa, der versucht, die Straße noch vor Beendigung der Grünphase zu überqueren und aufgrund aufkommender Gefährdungsgefühle Zeichen von Stress aussendet, die aber bei den anderen VerkehrsteilnehmerInnen nicht ankommen (können).

Da der öffentliche Raum neben seiner unterschiedlichen Funktionalität auch Erlebnisscharakter hat – also mit Emotionen verbunden ist –, und uns dies in den letzten Jahren vermehrt bewusst wurde, ist es eine neue Herausforderung, das „Lebenswerte“ und das „Miteinander“, das durch das vermehrte Auftauchen von motorisierten Verkehrsmitteln „zugedeckt“ wird, wieder aufleben zu lassen.

Shared Space, ausgehend vom niederländischen Verkehrswissenschaftler Hans Monderman, ist nun solch ein Konzept zur Gestaltung des öffentlichen Raumes, in welchem Straßen, Wege und Plätze als Lebensraum aufgefasst werden, der von allen Mitgliedern der Gesellschaft geteilt, gemeinsam genutzt und erlebt wird. Dieser Lebensraum soll so eingerichtet und gestaltet werden, dass er zu einem Ort der menschlichen Begegnung, der Kommunikation und des sozialen Umgangs wird. Dieser Raum



wird nicht durch Ampeln, Verkehrsschilder, Fußgängerinseln und unterschiedlichste Barrieren organisiert, sondern durch die Möglichkeit der Kommunikation aller VerkehrsteilnehmerInnen: AutofahrerInnen, RadlerInnen, Spazierende oder spielende Kinder.

Die VerkehrsteilnehmerInnen, die nicht mehr voneinander getrennt werden, sondern sich den Straßenraum teilen, erhalten, bedingt durch die Infrastruktur, nun wieder die Möglichkeit, einander als Personen wahrzunehmen. VerkehrsteilnehmerInnen werden sanft dazu gezwungen, sich (wieder) miteinander auseinanderzusetzen. Dies ist vor allem deshalb möglich, weil die Bewegungsabläufe auf Fußgängergeschwindigkeit gedrosselt werden und man den anderen in die Augen blicken kann, wieder Mimik und Gestik erkennt. Dies ist eine Voraussetzung dafür, Empathie wirksam werden zu lassen und damit das Erkennen von Bedürfnissen der anderen zu ermöglichen. Oftmals werden öffentliche Verkehrsräume gemieden, weil sich ungeschützte Verkehrsteilnehmergruppen – Gehende, Radfahrer – dort gefährdet fühlen, bedingt durch das Geschwindigkeitsniveau, des motorisierten Verkehrs. Dieses liegt derzeit meist deutlich über jenem Niveau, das vom Menschen physisch noch selbst zu erreichen wäre und wofür auch noch ein entsprechender Wahrnehmungs- und Verarbeitungsapparat vorhanden ist, nämlich 30 km/h.

Durch shared space kann nun eine der objektiven und subjektiven Sicherheit zuträglich Konstellation erwartet werden:

- Durch Aufhebung der territorialen Abgrenzung (keine Revierbildung), sowie durch die dadurch ausgelöste leichte Verunsicherung der Verkehrsteilnehmer entsteht eine erhöhte Aufmerksamkeit,
- dies verursacht eine deutliche Geschwindigkeitsreduktion,
- dadurch wiederum entsteht eine allgemeine Harmonisierung aller Bewegungen im Raum, wodurch auch größere Bewegungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer entstehen;
- durch erhöhte Aufmerksamkeit in Kombination mit Temporeduktion sinken Unfallrisiko und Stressbildung.

Shared space – teilen und miteinander leben – ist somit ein Konzept, das die physische, psychische und soziale Lebensqualität im Verkehrsraum deutlich zu erhöhen vermag.



Dr. Christine Chaloupka-Risser ist Verkehrspsychologin (§ 20 FSG-GV). Sie ist Eignerin von FAC-TUM Chaloupka & Risser OG; tätig in der EU-Forschung, Univ.-Lektorin an der Universität für Bodenkultur Wien und der Technischen Universität Graz.

Neue EU-Tachografenverordnung

Am 28.2.2014 wurde im Amtsblatt der EU die neue Tachografenverordnung (165/2014) kundgemacht, mit welcher die bisher geltende Kontrollgeräteverordnung (VO 3821/85) abgelöst wird.

Der neuen Verordnung ist ein nahezu 3-jähriger Gesetzgebungsprozess vorausgegangen, nachdem die Kommission erstmals am 19.7.2011 einen Vorschlag zur Änderung der VO 3821/85 vorgelegt hat.

Wichtigste Inhalte der neuen Verordnung

Einführung „Intelligenter Tachograf“ – Eckpunkte

- Anbindung des Tachografen an **globales Satellitensystem (GNSS)**; Daten können an die Kontrollbehörden übertragen werden, während sich das Fahrzeug in Bewegung befindet (intelligenter Fahrtenschreiber),
- Möglichkeit der **Fernkommunikation**, d. h. Verfolgung von Transporten und Überwachung dieser Transporte zu Kontrollzwecken (Gewicht, Fahrtstrecke, Geschwindigkeit usw.),
- verpflichtende **Schulung der Kontrollorgane** durch die Mitgliedstaaten.

Der **intelligente Tachograf** soll eine noch effektivere Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten bezwecken als bisher. Primär soll dieser die Früherkennung von Manipulationen oder Missbrauch per Fernkommunikation ermöglichen. Mit diesen neuartigen Tachografen können Daten zu Lenk- und Ruhezeiten sowie der Geschwindigkeit mittels drahtloser Fernkommunikation von Kontrollbeamten abgerufen werden.

Die Mitgliedstaaten werden dazu verpflichtet, ihre Kontrollbehörden mit entsprechend geeigneten Geräten zum Empfang dieser Daten auszustatten.

Aufzeichnung der Standortdaten

Ein weiteres neues Funktionsmerkmal stellt die **Aufzeichnung der Standortdaten** des Fahrzeuges dar. Diese erfolgt automatisch

- bei Arbeitsbeginn,
- bei Arbeitsende,
- nach jeweils 3 Stunden Lenkzeit.

Zum Zweck der Aufzeichnung der Standortdaten muss der Fahrtenschreiber an einen **Positionsbestimmungsdienst** auf Basis eines Satellitennavigationssystems (GNSS/IST) angebunden sein.

Um Straßenkontrollen effizienter und gezielter durchführen zu können, kann der intelligente Fahrtenschreiber mit den Kontrollbehörden kommunizieren, während das Fahrzeug in Bewegung ist. Die Kommunikation wird ausschließlich auf Veranlassung des Prüfgerätes des Kontrollorgans aufgenommen.

Die im Zuge der Fernkommunikation übertragenen Daten dürfen nur dazu verwendet werden, die Einhaltung der EU-Sozialvorschriften zu überprüfen. Die Daten werden von den Kontrollbehörden für die Dauer einer Straßenkontrolle gespeichert und spätestens 3 Stunden nach ihrer Übermittlung wieder gelöscht, außer es wird eine Manipulation oder ein Missbrauch des Tachografen vermutet. Bestätigt sich dieser Verdacht bei der anschließenden Straßenkontrolle nicht, werden die Daten gelöscht.

Auf Basis einer bloßen Fernkommunikation zur Früherkennung dürfen von den Kontrollbehörden **nicht automatisch Strafen** für Lenker oder Unternehmen verhängt werden. Dazu ist auch weiterhin eine herkömmliche Überprüfung des stehenden Fahrzeuges notwendig.

Änderungen der Lenk- und Ruhezeiten-VO 561/2006

- Die bisherige in Artikel 13d geregelte Ermächtigung an die Mitgliedstaaten für eine Ausnahme von der Kontrollgerätverpflichtung bei Fahrzeugen bis **7,5 t Höchstgewicht**, die zur **Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt** (sog. „**Handwerker Ausnahme**“), wurde nun als zwingende – und damit nicht mehr für die Mitgliedstaaten disponibel – Ausnahme direkt in Artikel 3a eingefügt. Derartige Fahrzeuge sind daher in Zukunft automatisch von der Anwendung der VO 561/2006 ausgenommen, wenn – wie bisher – das Lenken des Fahrzeuges nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt.

- Neu ist in diesem Zusammenhang die Erweiterung der Kilometergrenze (für die Ausnahme erlaubter Umkreis vom Standort des Unternehmens) von bisher 50 km auf 100 km für bestimmte Fahrzeuge.

Inkrafttreten

Die neue Verordnung ist grundsätzlich am **1.3.2014** in Kraft getreten und gilt vorbehaltlich von Durchführungsbestimmungen ab **2.3.2016**.

Folgende Bestimmungen gelten bereits ab **2.3.2015**:

- Artikel 24 – Zulassung der Einbaubetriebe, Werkstätten
- Artikel 34 – Benutzung von Fahrerkarten und Schaublättern
- Artikel 45 – Änderungen der VO 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten-VO)

Die **Ausrüstungsverpflichtung** mit dem intelligenten Tachografen tritt mit **folgendem Zeitplan** in Kraft:

- Neufahrzeuge sind **3 Jahre** nach Erlass der technischen Durchführungsbestimmungen mit einem intelligenten Tachografen auszurüsten (somit frühestens ca. 2018);
- Altfahrzeuge, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, sind nach weiteren **15 Jahren** mit einem intelligenten Tachografen auszurüsten (somit frühestens ca. 2033);
- Altfahrzeuge, die im rein innerstaatlichen Verkehr eingesetzt werden, müssen nicht auf den intelligenten Tachografen umgerüstet werden.



Dr. Christian Schmeidl ist Referent in der Wirtschaftskammer Österreich, Bundespartei Transport und Verkehr.

Kilometerstand-Manipulation

Der Kilometerstand spielt beim Kauf von Gebrauchtfahrzeugen eine bedeutende Rolle, die österreichische Rechtsordnung schützt aber nur ungenügend vor Manipulationen. Entsprechender Handlungsbedarf durch den Gesetzgeber ist indiziert.

Die Trickserie mit dem Tacho

Fast täglich wenden sich ÖAMTC-Mitglieder nach einem Gebrauchtwagenkauf an die Rechtsabteilung ihres Clubs mit der Vermutung, dass der Kilometerstand ihres Fahrzeuges verändert wurde. Im Zuge technischer Überprüfungen erhärtet sich oft dieser Verdacht, insbesondere wenn der Allgemeinzustand des Fahrzeuges vom angezeigten Kilometerstand eklatant abweicht. Die bestehenden gesetzlichen Regelungen greifen zur Hintanhaltung derartiger Eingriffe bisweilen zu kurz.

Wird der Kilometerstand vor einem Verkauf des Kfz manipuliert, um den Käufer über den Fahrzeugwert zu täuschen, kann damit ein Betrug nach § 146 StGB verwirklicht sein. Die Rechtsprechung ist hier jedoch nicht einheitlich. So unterscheidet der OGH (12 Os 43/03) zwischen der Veränderung des Kilometerzählers (§ 147 Abs 1 Z 1 vierter Fall StGB) einerseits und dessen komplettem Tausch (§ 146 StGB) andererseits (11 Os 133/10h), wobei auch andere Qualifikationen möglich erscheinen (Hoffer, Der Kilometerzähler: Messgerät – Beweismittel – Daten – oder doch „gar nichts“? JBl 2011, 542).

Rechtliche Forderungen an den Gesetzgeber

Um derartige Täuschungen im Hinblick auf den Verbraucherschutz zumindest zu erschweren, gibt es mehrere Möglichkeiten. Über die derzeitige Speicherung des Kilometerstandes im Zuge der „Pickerl-Überprüfung“ (§ 57a KFG), welcher ab Oktober 2014 auch in der Begut-

achtungsdatenbank nach § 57c KFG erfasst wird, wäre etwa eine verpflichtende Erfassung bei jedem Werkstattbesuch zu überlegen. In Ergänzung dazu sollte nicht nur der in betrügerischer Absicht vorgenommene Tausch bzw. die Manipulation eines Kilometerzählers unter Strafe stehen, sondern jede solche nicht behördlich genehmigte und erfasste Veränderung als verwaltungsstrafrechtlicher Verstoß geahndet werden. Da in der EU Fahrzeugverkäufe oftmals grenzüberschreitend erfolgen, bedarf es zudem einer unionsweiten Lösung.

Im April 2014 wurde die RL 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (ABl L 2014/127, 51) im Amtsblatt veröffentlicht. Dies zeigt, dass der europäische Gesetzgeber die Problematik erkannt hat. In Erwägungsgrund 25 heißt es etwa, dass eine Manipulation des Kilometerzählers „(...) als zu sanktionierende Maßnahme angesehen werden (sollte)“. Gemäß Art 8 Abs 1 iVm Anhang II Z 4 leg cit haben ausgestellte Prüfbescheinigungen ua auch den Kilometerstand des Fahrzeuges (so vorhanden) bei der Überprüfung zu enthalten. Art 8 Abs 6 sieht zudem vor, dass die Mitgliedstaaten zum Zweck der Prüfung des Kilometerstandes dafür sorgen, „dass den Prüfern die Angaben aus der vorhergehenden Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung zur Verfügung gestellt werden, sobald diese elektronisch vorliegen (...)“. Nachgewiesene Manipulationen eines Kilometerzählers zur Reduzierung oder zur falschen Wiedergabe des Kilometerstands eines Fahrzeugs werden durch wirksame, verhältnismäßige, abschreckende und nicht diskriminierende Sanktionen geahndet“. Schließlich hat die Kommission gemäß Art 16 leg cit die „Durchführbarkeit, Kosten und Nutzen der Einrichtung einer elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen (...)“ zwecks grenzüberschreitenden Datenaus-

tauschs zu prüfen. „Bei der Prüfung soll die am besten geeignete Möglichkeit ermittelt werden, wie die bestehenden nationalen Systeme im Hinblick auf den leichteren Austausch von Daten über die technische Überwachung und den Kilometerstand (...) miteinander verbunden werden können.“

Gemäß Erwägungsgrund 8 sollten darüber hinaus die nationalen Gesetzgeber weitere Maßnahmen setzen – denkbar wäre etwa, dass die Kfz-Hersteller verpflichtet werden, unbefugte Zugriffe auf den Kilometerstand technisch unmöglich zu machen. Schließlich wäre auch eine Änderung des österreichischen Strafrechts dahin gehend sinnvoll, dass jegliche Betrugsversuche bei der Veräußerung von Fahrzeugen mittels manipulierten oder getauschten Kilometerzählers den Tatbestand des „schweren Betruges“ nach § 147 StGB verwirklichen.



Mag. Teresa Bartunek ist Juristin in der Rechtsabteilung des ÖAMTC, spezialisiert auf Verkehrs- und Reiserecht.
jus-alumni Mitglied



Mag. Nikolaus Authried ist Jurist bei den Rechtsdiensten des ÖAMTC (rechtliche Interessenvertretung und Verkehrspolitik).
jus-alumni Mitglied

Buch-Tipp

Univ.-Prof. Dr. Werner Doralt (Hrsg.)

Kodex Verkehrsrecht

Der Kodex Verkehrsrecht in der 17. Auflage mit dem Stand 1.10.2013 berücksichtigt insbesondere:

Die Änderungen ua zur/zum: Straßenverkehrsordnung, Kraftfahrgesetz, Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung, Führerscheingesetz, Güterbeförderungsgesetz, Gelegenheitsverkehrsgesetz, Eisenbahngesetz

Neu: Kraftstoffverordnung 2012, Bundesgesetz – Eisenbahnbeförderung und Fahrgastrechte, Parkgebührengesetze der Länder



Bestellen Sie jetzt:
versandkostenfrei unter
shop.lexisnexis.at

17. Auflage
Abopreis € 68,-
Preis € 85,-
Wien 2013 | 1.136 Seiten
ISBN 978-3-7007-5613-2

Berufsrechtliche Aspekte von Carsharing und Carpooling

Carsharing und Carpooling werden häufig synonym verwendet. Andere Begriffe sind zB liftsharing oder ridesharing.

In der Praxis treten häufig folgende Erscheinungsformen auf, die immer wieder auch unterschiedlich beurteilt wurden:

1. Der Eigentümer eines Autos stellt dieses (auch) anderen zur Verfügung
2. Der Eigentümer fährt selbst und nimmt dabei andere Personen mit („Mitfahrgelegenheit“)
3. Vermittlung von Mietverträgen über Kraftfahrzeuge
4. Vermittlung von Personenbeförderungsverträgen

Zivilrechtlich basieren diese unterschiedlichen Benutzungen auf jeweils abgeschlossenen Verträgen.

Öffentlichrechtlich und berufsrechtlich werden die obigen Tätigkeiten wie folgt unterschieden und gewerberechtlich eingestuft:

1. Vermietung von Kraftfahrzeugen: „Vermietung von beweglichen Sachen ausgenommen Waffen, Medizinprodukte und Luftfahrzeuge (Kraftfahrzeugvermietung)“, freies Gewerbe
2. Beförderung von Personen: „Mietwagen-Gewerbe mit Personenkraftwagen“, konzessioniertes Gewerbe gem. Gelegenheitsverkehrs-Gesetz
3. Vermittlung von Mietverträgen: „Vermittlung von Mietverträgen für bewegliche Sachen“, freies Gewerbe
4. Vermittlung von Personenbeförderungsverträgen:
Entweder „Reisebüro“, wenn die Beförderung durch ein Verkehrsunternehmen erfolgt (zB ein Mietwagengewerbe), reglementiertes Gewerbe, oder
„Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten in privaten Kraftfahrzeugen unter Ausschluss der den reglementierten Gewerben vorbehaltenen Tätigkeiten (Mitfahrzentrale, Vermittlung von Fahrgemeinschaften)“, freies Gewerbe, da die Beförderung nicht durch ein Verkehrsunternehmen erfolgt

Bei gewerbsmäßiger Ausübung müssen Gewer-

berechtigungen erlangt und Meldungen an die Sozialversicherung und Steuerbehörden erstattet werden.

Für das Mietwagengewerbe und das Reisebüro sind ua die Zuverlässigkeit und Befähigung nachzuweisen. Die anderen genannten Gewerbe sind freie Gewerbe. Sie können ohne Befähigungsnachweis ausgeübt werden. Bei Verlust der Zuverlässigkeit werden die Berechtigungen entzogen.

Eine Tätigkeit erfolgt gewerbsmäßig, wenn sie selbstständig, regelmäßig und mit der Absicht ausgeübt wird, einen Ertrag oder sonstigen wirtschaftlichen Vorteil zu erzielen (Ertragserzielungsabsicht). Es ist dabei gleichgültig, für welche Zwecke der Ertrag bestimmt ist.

Selbstständigkeit im Sinne der Gewerbeordnung liegt vor, wenn die Tätigkeit auf eigene Rechnung und Gefahr ausgeübt wird.

Als regelmäßig gilt eine Tätigkeit, die wiederholt ausgeführt wird. Auch eine nur einmal ausgeführte Handlung gilt als regelmäßig, wenn nach den Umständen des Falles auf die Absicht der Wiederholung geschlossen werden kann oder wenn sie längere Zeit erfordert.

Ertragserzielungsabsicht

Die Absicht, einen Ertrag oder sonstigen wirtschaftlichen Vorteil zu erzielen, liegt vor, wenn eine wirtschaftlich positive Wirkung erzielt werden soll (zB Gewinn, Vergrößerung des Kundenkreises oder Bekanntheitsgrades ua). Auf das tatsächliche Erzielen eines Ertrages kommt es nicht an. Keine Ertragserzielungsabsicht besteht, wenn nur die Betriebskosten gedeckt werden sollen. Ertragserzielungsabsicht besteht auch, wenn der Ertrag oder sonstige wirtschaftliche Vorteile den Mitgliedern einer Personenvereinigung zufließen soll. Die Entgeltlichkeit einer Tätigkeit indiziert den äußeren Anschein der Ertragserzielungsabsicht.

Bei der entgeltlichen Beförderung von Personen (Fall 2) wird die Ertragserzielungsabsicht darin zu sehen sein, dass durch das Entgelt die eigenen Fahrtkosten reduziert werden sollen. Wenn der Fahrer die Strecke auch ohne Mitnahme anderer Personen gefahren wäre, wird Ertragserzielungsabsicht auch bei einem sehr geringen Kostenbeitrag gegeben sein, da durch jeden Beitrag, der die durch die Mitnahme entstehenden Mehrkosten übersteigt, die Kosten für die ohnedies durchgeführte Fahrt reduziert werden. Wenn der Fahrer die Strecke nur fährt, weil auch andere Personen mitfahren, besteht Ertragserzielungsabsicht

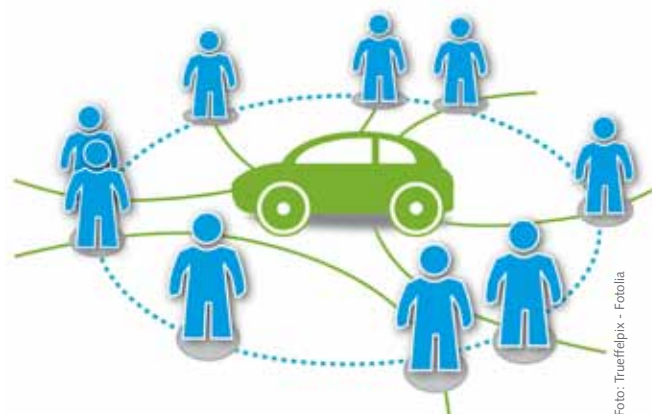


Foto: Trueffelpix - Fotolia

nur, wenn die Absicht besteht, ein Entgelt zu erzielen, das die vollen Kosten der Fahrt übersteigt. Eine Orientierung für die vollen Kosten kann möglicherweise das amtliche Kilometergeld (0,42 Euro/km) sein. Korrekterweise ist allerdings von den tatsächlichen Kosten auszugehen, die bei unterschiedlichen Kraftfahrzeugen unterschiedlich sein können.



DDr. Leo Gottschamel ist Referent in der Abteilung für Rechtspolitik der Wirtschaftskammer Österreich.

Foto: privat

Internationaler Völkerrechtswettbewerb in Washington

Wieder einmal ist es Studierenden der Universität Wien gelungen, ihren ausgezeichneten Ruf auf dem Gebiet des Völkerrechts zu verteidigen: Lisa Berger, Kevin Hinterberger, Philipp Janig und Jose Magnaye, gecoacht von der Abteilung für Völkerrecht und Internationale Beziehungen, vertraten dieses Jahr die Universität Wien beim renommierten Jessup International Law Moot Court Wettbewerb in Washington. Das glänzende Ergebnis: 8. Platz in der Gesamtwertung bei insgesamt 550 konkurrierenden Teams aus 80 Ländern und somit bestplatziertes europäisches Team. In insgesamt sechs Runden konnte Wien wieder seinen ausgezeichneten Ruf im Wettbewerb verteidigen und mit rechtlichen Argumenten punkten.

Die International Law Students Association (ILSA) organisiert seit 55 Jahren den Philip C. Jessup International Law Moot Court, bei dem Studierende in einem simulierten Verfahren vor dem Internationalen Gerichtshof möglichst praxisnah einen fiktiven Fall bearbeiten und führende internationale Völkerrechtsautoritäten, darunter amtierende und ehemalige IGH-Richter_innen, von Ihren Argumenten überzeugen. Die Abteilung für Völkerrecht und Internationale Beziehungen nimmt seit mehr als 20 Jahren

an internationalen Moot Court Wettbewerben teil und erreicht dabei seit Längerem herausragende Ergebnisse. Der durchgehende Erfolg des Wiener Teams bei diesem Wettbewerb ist nicht zuletzt drei MitarbeiterInnen der Abteilung für Völkerrecht und Internationale Beziehungen

geschuldet, die das Team betreuten. Das BMeiA, sowie einige führende Wiener Anwaltskanzleien (<http://ilmc.univie.ac.at/sponsoren>) haben den Aufenthalt durch die Deckung der Reise- und Aufenthaltskosten ermöglicht.



Von links nach rechts zu sehen: Kevin Hinterberger, Lisa Berger, Philipp Janig und Jose Magnaye vertraten dieses Jahr die Universität Wien beim renommierten Jessup International Law Moot Court Wettbewerb in Washington.

Dekanat

Mag. iur. Elisabeth Lacherstorfer-Paar ist seit 1. Mai 2014 Fakultätsmanagerin am Dekanat der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Wien.

Sie übernimmt damit die Funktion von Frau Dekanatsdirektorin Maria Katsaros, die in den Ruhestand getreten ist. In der Funktion als Fakultätsmanagerin verantwortet Elisabeth Lacherstorfer-Paar den gleichen Aufgabenbereich wie ihre Vorgängerin, lediglich die Bezeichnung der Stelle wurde etwas modernisiert.

Die gebürtige Salzburgerin studierte Rechtswissenschaften an der Johannes Kepler Universität in Linz (JKU). Bis 2009 arbeitete sie in der Privatwirtschaft in international tätigen Unterneh-

men. Anschließend wechselte sie an das Institut für Öffentliches Wirtschaftsrecht der JKU zu o. Univ.-Prof. Dr. Bruno Binder, wo sie bis 2013 tätig war. Bis Ende April 2014 arbeitete Elisabeth Lacherstorfer-Paar als Übernahmswerberin in den Richterdienst am Oberlandesgericht Linz.

Als eine ihrer vordringlichsten Aufgaben in der Funktion als Fakultätsmanagerin betrachtet sie die gute Zusammenarbeit und Kommunikation mit allen Instituten und Einrichtungen aufrechterhalten und weiterhin zu pflegen. Offene Kommunikation sei die Basis dafür, weshalb sie bereits zu Beginn ihrer Funktion als Fakultätsmanagerin alle Institute einlud, sich mit ihr zu einem Gespräch zu treffen und sich so persönlich kennenzulernen. So habe sie bereits jetzt

einen Großteil aller Institute sowie Einrichtungen und deren MitarbeiterInnen der Fakultät kennenlernen dürfen. „Ich habe mich sehr über den allseits offenen und herzlichen Empfang sowie über die überaus konstruktiven Gespräche gefreut“, sagt Elisabeth Lacherstorfer-Paar.



Mag. iur. Elisabeth Lacherstorfer-Paar ist seit 1. Mai 2014 Fakultätsmanagerin am Dekanat der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Wien.

30. 05. 2014. Das Rektorat hat folgende Personen zur Stellvertreterin und zu Stellvertretern des neuen Dekans Univ.-Prof. Dr. Paul Oberhammer bestellt:

ao. Univ.-Prof. Dr. Bettina Perthold,
Univ.-Prof. MMag. Dr. August Reinisch und
Univ.-Prof. Mag. Dr. Friedrich Rüffler.

Die Funktion beginnt mit 1. Oktober 2014 und endet mit dem Beginn der Funktion einer neuen Dekanin oder eines neuen Dekans.

Erstmals verliehen: Vergabe Award

Schramm Öhler Rechtsanwälte haben am 15. Mai 2014 den VERGABE AWARD vergeben. „Mit dem Vergabe Award werden erstmals hervorragende wissenschaftliche Leistungen auf dem Gebiet des Vergaberechts gewürdigt“, zeigten sich RA Dr. Johannes Schramm und RA Dr. Matthias Öhler stolz auf die ausgezeichneten Arbeiten.

In der Kategorie „Dissertation“ erhielt Dr. Sebastian Feuchtmüller den Vergabe Award für seine Arbeit „Veräußerung von Gesellschaftsanteilen und Vergaberecht“. Julia

Sagmeister, LL.M. (WU), erhielt den Vergabe Award für ihre Masterarbeit „Die öffentliche Auftragsvergabe im Unterschwellenbereich – unionsrechtliche Vorgaben und Rechtsvergleich mit Deutschland“. Der dritte Vergabe Award ging an Dr. Georg Rihs und jus-alumni Mitglied Dr. Anna-Zoe Steiner für ihren Fachbeitrag „Hinreichend qualifizierter Verstoß“ als neue materielle Voraussetzung für Schadenersatzansprüche“.

Die Preisträger wurden von einer interdisziplinär zusammengesetzten Expertenjury ausge-

wählt. Zu den Mitgliedern gehörten neben RA Dr. Johannes Schramm, M.B.L. – HSG und RA Dr. Matthias Öhler, Univ.-Prof. Dr. Josef Aicher (Universität Wien), Univ.-Prof. DI Dr. Andreas Kropik (Technische Universität Wien), Ass.-Prof. Dr. Claudia Fuchs (Wirtschaftsuniversität Wien), DI Reinhard Mechtler (Fritsch, Chari & Partner ZT GmbH (FCP) und Mag. Erich Thewanger (KPMG). Im Rahmen der feierlichen Preisverleihung sprach Dr. Michael Fruhmänn (Bundeskanzleramt) zu den zahlreich erschienenen Gästen über das aktuelle EU-Vergabepaket.

Veranstaltungshinweise

Termine im Herbst 2014



jus-alumni bietet laufend Veranstaltungen exklusiv für Mitglieder an. Ob abendliche Diskussionsrunden, jus-alumni Frühstück bei der Tageszeitung „DerStandard“ mit Professorinnen und Professoren der Rechtswissenschaftlichen Fakultät oder Kunstführungen, es ist für jede und jeden etwas dabei.

Die Teilnahme an jus-alumni Veranstaltungen ist für Mitglieder gratis.

jus-alumni
members
only!

Herbst 2014

Im Herbst wird unter anderem wieder ein jus-alumni Frühstück stattfinden. Auch eine Belvedere-Führung ist geplant. Wir halten Sie per E-Mail über weitere exklusive Veranstaltungen für jus-alumni Mitglieder am Laufenden.

jus-alumni
members
only!

Ihre Einladungen erhalten Sie wie gewohnt jeweils per E-Mail.

Die Teilnahme an jus-alumni Veranstaltungen ist für Mitglieder gratis. Informationen über Veranstaltungen an der Rechtswissenschaftlichen Fakultät sowie unserer Kooperationspartner finden Sie zusätzlich auf unserer Website. Einen Überblick können Sie sich unter www.jus-alumni.at unter Aktuelles verschaffen.

Wir freuen uns, Sie bei der einen oder anderen Veranstaltung begrüßen zu können!

Dabei sein und profitieren!

Werden Sie **jetzt** Mitglied im Absolventenclub jus-alumni und profitieren Sie ab sofort um **nur € 35,-** Mitgliedsbeitrag

Jetzt Club-Mitgliedschaft anmelden unter:

www.jus-alumni.at





LexisNexis® *Newsmonitor*

Rechtlich stets auf dem Laufenden.

Unabhängig davon, wo Sie sich gerade befinden.

In Ihrem App-Store
verfügbar!



Sie wollen im Team der

Kanzlei^{des} Jahres Österreich

mitgestalten?

Ob als Rechtsanwalt/in, als Konzipient/in, als
Praktikant/in oder als Teilnehmer/in am Career
Mentorship Programme – wir freuen uns auf Sie!

juv 2013
AWARDS

Kanzlei des Jahres
Österreich



BAKER & MCKENZIE

Baker & McKenzie • Diwok Hermann Petsche Rechtsanwälte GmbH

Claudia Schweda-Mahrer, Schottenring 25, 1010 Wien, Telefon: +43 (0) 1 24 250 462
hallo@bakercareers.at, www.bakercareers.at

Diwok Hermann Petsche Rechtsanwälte GmbH ist ein Mitglied von
Baker & McKenzie International, einem Verein nach dem Recht der Schweiz.

