

Zeitschrift für

VERKEHRSS- RECHT

ZVR

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

April 2021

04

125 – 160

Beiträge

Die Haftung des Herstellers im „Diesel-Skandal“ aus der Perspektive des österreichischen Schadenersatzrechts

Richard Franz ↻ 129

Rennradsport quo vadis? Christian Prader ↻ 136

Rechtsprechung

Sorgfaltspflichten einer Fußgängerin bei Überqueren einer
mehrspurigen Fahrbahn Christian Huber ↻ 142

Keine Haftung nach Nachbarrecht für Schäden durch
die Müllabfuhr ↻ 145

Judikaturübersicht Verwaltung

Einzelgenehmigung hat dingliche Wirkung, Bescheidwirkungen
erstrecken sich auf Rechtsnachfolger ↻ 149

mündliche Verkündung des Erk ist grundsätzlich zwingend ↻ 150

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Corona, Mobilität und Verkehrssicherheit

Christian Kräutler, Klaus Robatsch und Aggelos Soteropoulos ↻ 150

Neues aus Brüssel und Luxemburg

Neben dem Kampf gegen zusätzliche Herausforderungen für die Verkehrs- und Mobilitätspolitik im Zuge der COVID-19-Pandemie¹⁾ und der Erklärung von 2021 zum Jahr der Schiene hat die Eur Kommission einen ehrgeizigen Arbeitsplan für die kommenden vier Jahre mit Zielen für 2030, 2035 und 2050 vorgestellt. Diese neue Mobilitätsstrategie als Fundament für einen grünen und digitalen Übergang im EU-Verkehrssystem folgt dem Muster der letzten Jahre, eine Reihe zusammenhängender Maßnahmen zu einem Paket zusammenzufassen, anstatt sie einzeln anzukündigen. In der Zielgeraden befindet sich möglicherweise die Revision der Wegekosten-RL. Im VW-Diesel-Skandal bestätigte der EuGH die Unzulässigkeit der beschönigenden Abgasssoftware, stärkte damit Verbraucherrechte und löste ein Erdbeben in der gesamten Automobilbranche aus.

Von Othmar Thann²⁾

Inhaltsübersicht:

- A. Neue Wegweiser für ein Verkehrssystem im Umbruch
- B. Lösung des gordischen Knotens bei der „Eurovignette“ im Trilog?
- C. Neuigkeiten für den Sektor Eisenbahn
- D. Frage-Antworten-Katalog der Kommission zum „Mobilitätspaket 1“
- E. EuGH-Urteil zu Abschalt-einrichtungen bei der Emissionsbearbeitung von Kfz-Dieselmotoren

A. Neue Wegweiser für ein Verkehrssystem im Umbruch

Im Dezember 2020 hat die Eur Kommission eine „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“³⁾ und einen Aktionsplan mit 82 Initiativen für zehn Schlüsselbereiche vorgelegt. Beabsichtigt ist, die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90% zu verringern. Als Etappenziele sollen ua bis 2030 in der EU mindestens 30 Mio Pkw und 80.000 Lkw emissionsfrei fahren sowie 100 Städte klimaneutral sein. Ua wird auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E- und Wasserstoffautos gesetzt sowie auf geänderte Vorgaben für Steuer- und

Mautsysteme. Gleichzeitig soll die automatisierte Mobilität in großem Maßstab eingeführt werden. Darüber hinaus soll die Verkehrssicherheit verkehrsträgerübergreifend gestärkt werden, sodass die Zahl der Todesopfer bis 2050 auf nahezu null gesenkt wird (Vision Zero).

Der **Legislative Action Plan**⁴⁾ zählt zB folgende Initiativen auf:

- Vervollständigung des EU-Rechtsrahmens für die Zulassung automatisierter Fahrzeuge (2021),
- Weiterentwicklung des Rechtsrahmens für Drohnen und unbemannte Flugzeuge, einschließlich U-Space; Verabschiedung einer Drohnenstrategie 2.0 (2021 – 2023; 2022), →

1) Vgl zB die abermalige geplante Fristenverlängerung hinsichtlich der Erneuerung oder Verlängerung bestimmter Bescheinigungen, Lizenzen und Genehmigungen und der Verschiebung bestimmter regelmäßiger Kontrollen und Weiterbildungen in bestimmten Bereichen des Verkehrsrechts, analog zur VO (EU) 2020/698, COM(2021) 25. Siehe Thann, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2020/136. Die portugiesische Ratspräsidentschaft beabsichtigt außerdem den Aufbau eines „Pandemie-Notfallplans für den Güterverkehr“.

2) Herzlichen Dank an Frau Dr. *Claudia Riccabona-Zecha* für die Unterstützung bei der Ausarbeitung des Beitrags.

3) COM(2020) 789. Siehe auch https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_20_2329 (Stand 18. 2. 2021).

4) Annex zu COM(2020) 789.

ZVR 2021/62

EuGH
17. 12. 2020,
RS C-693/18
CLCV

Abschalt-
einrichtungen;
COVID-19;
Drohnen;
Eisenbahn;
Führerschein;
Straßen-
benutzungs-
gebühren

- Aufbau eines gemeinsamen eur Raums für Mobilitätsdaten (2021),
- Überprüfung der geltenden EU-Rechtsvorschriften zur Typgenehmigung, um datenbasierte Fahrzeugdienste zu erleichtern, inkl Interaktion mit dem Energiesystem (2021),
- Vorschlag eines neuen Rechtsrahmens zur Öffnung des Zugangs zu Fahrzeugdaten für Mobilitätsdienste (2021),
- Überarbeitung der RL über die grenzüberschreitende Durchsetzung der Verkehrsdelikte (2021 – 2022),
- Überarbeitung der Führerschein-RL zur Bewältigung technologischer Innovationen, einschließlich digitaler Führerscheine (2022),
- Erarbeitung bzw Prüfung neuer Leitlinien zu Themen wie dem maximal zulässigen Blutalkoholgehalt für Kfz-Lenker und zur Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern (2022),
- Anpassung des eCall-Rechtsrahmens an neue Telekommunikationstechnologien; Prüfung der Ausweitung von eCall auf Motorräder, Lastwagen, Busse und landwirtschaftliche Traktoren (2021; 2022),
- Untersuchung der Notwendigkeit, bestehende Regeln anzupassen, um Cyber-Risiken und Insider-Bedrohungen im Einklang mit der Toolbox zur 5G-Cybersicherheit zu begegnen (2022).

B. Lösung des gordischen Knotens bei der „Eurovignette“ im Trilog?

Bereits im Mai 2017 hatte die Kommission einen Vorschlag für eine neuerliche **Revision der Wegekosten-RL**⁵⁾ vorgelegt,⁶⁾ der neben Umweltschutz auch auf eine Harmonisierung der unterschiedlichen Systeme in den MS und eine Ausweitung der Regeln auf weitere Fahrzeuge – etwa Pkw – abzielte. Seither wurde zäh verhandelt; im Dezember 2020 konnten sich schließlich die EU-Verkehrsminister – mit Ausnahme von Österreich – auf einen Kompromissvorschlag einigen. Danach soll mittelfristig eine Gebühr auf **Lkw ab 3,5 Tonnen** verpflichtend erhoben werden; ob strecken- oder zeitbezogen, entscheidet jeder MS selbst. Die Tarife müssen jedoch **nach CO₂-Ausstoß abgestuft** werden. Ausnahmen von Gebühren sind für emissionsfreie Lkw sowie Handwerkerfahrzeuge bis 7,5 Tonnen möglich. Auf bindende Vorgaben für Pkw-Mautsysteme wurde hingegen verzichtet. Für Österreich (va Tirol) unannehmbar erscheint die Regelung, dass die mit der Novelle erhoffte Chance zur weiteren Anhebung der Mautaufschläge in sensiblen Gebieten (von derzeit 25 auf 50 Prozent des Grundtarifs) nur dann möglich sein soll, wenn betroffene Nachbarstaaten zustimmen. Der RL-Vorschlag geht nun zurück ans EU-Parlament, das zudem eine verpflichtende Zweckbindung der umweltbedingten Mautaufschläge für notwendig hält.

C. Neuigkeiten für den Sektor Eisenbahn

Im Bereich Schienenverkehr gibt es Folgendes zu berichten:

- Die Initiative der Kommission „**2021 – Europäisches Jahr der Schiene**“ soll dazu beitragen, den Bahnanteil am Personen- und Güterverkehr zu erhöhen und dadurch zu dem im Grünen Deal der EU

enthaltenen Ziel der Klimaneutralität bis 2050 beizutragen.⁷⁾

- 2021 ist das erste Jahr, in dem das **4. Eisenbahnpaket**⁸⁾ zur Vollendung des Binnenmarkts für Schienenverkehrsdienste gänzlich umgesetzt sein wird.
- Der **7. Bericht zur Überwachung des Eisenbahnverkehrs** (Rail Market Monitoring – RMMS)⁹⁾ ist erschienen.¹⁰⁾
- Der Rat hat die **VO über Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr**¹¹⁾ angenommen, die insb auf eine Stärkung der Rechte von Bahnreisenden mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität abzielt. Es steht nun noch die Annahme durch das Parlament aus.

D. Frage-Antworten-Katalog der Kommission zum „Mobilitätspaket 1“

Zur einheitlichen und korrekten Umsetzung der **Sozialvorschriften im Lkw-Verkehr** hat die Kommission unter https://ec.europa.eu/germany/news/20201130-zu-sozialreformen-lkw-verkehr_de (Stand 18. 2. 2021) eine Reihe von Erläuterungen veröffentlicht; weitere Klarstellungen sind geplant.

E. EuGH-Urteil zu Abschaltvorrichtungen bei der Emissionsbearbeitung von Kfz-Dieselmotoren¹²⁾

Das Thermofenster ist eine Abschaltvorrichtung, die die Abgasreinigung in Diesel-Kfz manipuliert und sich dabei an der Außentemperatur orientiert; eine vollumfängliche Abgasreinigung wird damit nur bei einer Außentemperatur zwischen rund 15 und 33 Grad ausgeführt. So kommt es, dass die Fahrzeuge jedenfalls auf dem Prüfstand im Labor die Grenzwerte einhalten, während sie großteils auf der Straße ein Vielfaches der Schadstoffe ausstoßen.

Auf ein Vorabentscheidungsersuchen aus Frankreich entschied der EuGH, dass ein Kfz-Hersteller jedoch **keine derartigen Abschaltvorrichtungen** einbauen darf, die bei Zulassungsverfahren systematisch die Leistung des Systems zur **Kontrolle der Emissionen** von Fahrzeugen **verbessern**, um ihre **Zulassung** zu erreichen. Die Ausnahmeregelung des Art 5 Abs 2 VO (EG) 715/2007, nach der Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, in bestimmten Fällen zulässig sind, sei eng auszulegen: Allein das Ziel, den **Verschleiß oder die Verschmutzung des Motors zu verzögern**, begründe den Einsatz einer Abschaltvorrichtung nämlich nicht. Dies sei nur dann gerechtfertigt, wenn dadurch der Motor **vor plötzlichen und außergewöhnlichen Schäden geschützt** wird oder wenn **unmittelbare Beschädigungsrisiken** bestehen, die die Zuverlässigkeit des Motors beeinträchtigen und eine **konkrete Gefahr bei der Lenkung** des Fahrzeugs darstellen.

5) RL 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge.

6) COM(2017) 275.

7) Näheres unter https://ec.europa.eu/germany/news/20210105-jahr-der-schiene_de (Stand 18. 2. 2021).

8) Zuletzt *Thann*, ZVR 2020/136 und ZVR 2017/54.

9) COM(2021) 5.

10) Weitere Informationen unter https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en (Stand 18. 2. 2021).

11) Dazu *Thann*, ZVR 2018/56.

12) EuGH 17. 12. 2020, C-693/18, *CLCV ua*.

Europäische Verkehrsrechtstage 2020

Bedingt durch die COVID-19-Pandemie sah sich in diesem Jahr auch das Institut für Europäisches Verkehrsrecht (IEVR)¹⁾ veranlasst, die alljährlich Anfang Oktober stattfindenden Europäischen Verkehrsrechtstage als Präsenzveranstaltung abzusagen. Stattdessen lud das Institut, dessen Vorstand auch der Verfasser dieses Beitrags als Vertreter des ÖAMTC angehört, am **8. 10. 2020** zu einem halbtägigen, mit hochkarätigen Referenten besetzten **Online-Seminar** ein.

ZVR 2021/63

Zunächst eine **organisatorische Anmerkung**: Mit der am Vortag zum Seminar abgehaltenen Mitgliederversammlung wurde Prof. *Ansgar Staudinger* von der Univ Bielefeld zum Nachfolger der elf Jahre in dieser Funktion tätigen und aus Paris stammenden Präsidentin Dr. *Hélène Béjui-Hugues* gewählt. Prof. *Staudinger* bringt sein Engagement und seine Fachkompetenz nunmehr sowohl als Präsident des IEVR als auch des Verkehrsgerichtstags in Goslar in die Fachwelt ein.

A. Reiserecht und „Corona“

Prof. *Staudinger* leitete auch das Fachprogramm des Online-Seminars mit einem Vortrag zum Thema „Corona-Pandemie und Reiseverkehrsrecht“ ein. Er beleuchtete die Rechte der betroffenen Reisenden anhand der Fluggastrechte-VO 2005 und der Pauschalreise-RL II 2018, nach denen die Corona-Pandemie unter die Terminologie eines unvermeidbaren, außergewöhnlichen Umstands fällt. In Bezug auf das durch die Pandemie erhöhte Insolvenzrisiko bei Reiseveranstaltern verwies *Staudinger* auf die Defizite und damit einhergehende Reformbedürftigkeit des deutschen Modells der Kundengeldabsicherung (Begrenzung der Erstattung der Versicherer auf 110 Mio Euro pro Geschäftsjahr). Den eur Gesetzgeber forderte er auf, entsprechend dem Ansatz der Pauschalreise-RL II auch den Luftbeförderern als Mindeststandard eine Insolvenzabsicherung aufzuerlegen.

Anmerkung aus österr Sicht

In einer baldigen Reform der Pauschalreise-RL sollte der eur Gesetzgeber vorsehen, dass eine Insolvenz des Veranstalters immer zum kostenlosen Reiserücktritt berechtigt. Die Fluggastrechte-VO muss dringend neu verfasst, an die Rsp der letzten Jahrzehnte angepasst sowie um eine Insolvenzabsicherung für Kunden im Fall eines Konkurses einer Fluglinie ergänzt werden.

Auf nationaler österr Ebene muss eine staatliche Absicherung für nach einer stornierten Reise vom Veranstalter ausgestellte Gutscheine ausgearbeitet werden. Reisende hätten dann eine echte Wahlmöglichkeit und könnten so die Reisebranche effektiv unterstützen.

B. EU-Rsp und Kfz-HV-RL (Refit)²⁾

Einen Überblick über die aktuelle Rsp des EuGH und den aktuellen Stand der Überarbeitung der EU-Kraftfahrzeughaftpflicht-RL 2009/103/EU (Refit-Prozess der KH-RL) gab *Oskar Riedmeyer*, RA und Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Deutschen Anwaltvereins (DAV), München. Auch im vergangenen Jahr befasste sich der EuGH wieder mit Auslegungsfragen zur KH-RL: So stellte der GH ua in seiner E 11. 12. 2019, C-431/18, *Bueno Ruiz*, fest, dass auch ein Unfall, der durch den Verlust von Betriebsstoffen

auf einem privaten Parkplatz verursacht wurde, unter den Begriff „Nutzung eines Fahrzeugs“ iSv Art 3 Abs 1 KH-RL fällt.

In Bezug auf den Refit-Prozess zur KH-RL hat am 13. 12. 2019 die allg Ausrichtung des Rats der EU stattgefunden, mit der der Rat das Mandat für die Trilogverhandlungen mit dem EP erteilt hat. Die vom EP angeregten Änderungen hins der Verjährungsfristen wurden vom Rat in seiner Stellungnahme zur Ausrichtung nicht aufgegriffen.

Hins des Anwendungsbereichs der RL schlägt der Rat im Hinblick auf die Problematik der Elektrokleinstfahrzeuge die Modifizierung des Verwendungsbegriffs dahingehend vor, dass die KH-Verspflicht nur für Kfz mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h oder einem maximalen Nettogewicht von mehr als 25 kg³⁾ gelten solle. Zudem soll es im Ermessen der MS liegen, den Motorsport von dem Anwendungsbereich der KH-RL auszunehmen.

Die Trilogverhandlungen zwischen Rat, Kommission und Parlament haben am 29. 1. 2020 begonnen, wurden aber wegen der COVID-19-Pandemie auf unbestimmte Zeit ausgesetzt. Zu Beginn der deutschen Ratspräsidentschaft am 1. 7. 2020 hat die Bundesjustizministerin ua auch der Fortsetzung des Trilogs zum Refit-Prozess der KH-RL Priorität eingeräumt. Ein konkreter Termin ist derzeit noch nicht bekannt.

C. Eur Schadenersatzrecht

IZm dem VW-Dieselskandal ist das **EuGH-U 9. 7. 2020, C-343/19, VKI**, bemerkenswert: Der Ort der Verwirklichung des Schadenersatzes und damit der Gerichtsstand der unerlaubten Handlung liegt an dem Ort, an dem ein Fahrzeug gekauft wird, wenn das Fahrzeug in einem anderen MS unrechtmäßig mit Software ausgerüstet wurde, die die Daten über den Abgasausstoß manipuliert.

Die gesetzgeberischen Entwicklungen im eur Schadenersatzrecht, insb die Reformprojekte in Belgien, Frankreich, UK und Italien, waren Gegenstand der Ausführungen von Prof. *Bernhard A. Koch*, Univ Innsbruck. Während der italienische Gesetzgeber eine Rationalisierung des Ersatzes von immateriellen Schäden andenkt, will Frankreich ua einen (nicht abschließenden) Katalog ersatzfähiger Schäden bei Körperverletzungen einführen. Im Juli 2020 hat der frz Senat hierzu eine entsprechende Initiative vorgelegt. Schwerpunkte der geplanten Reform des Deliktsrechts im belgischen Code civil sind ua die Einführung einer verschuldensunabhängigen Haftung für Mj und einer Verschuldensvermutung für Aufsichtspersonen. Bereits verabschiedet sind ua neue Beweisvor-

1) Informationen zum Institut unter <https://eutrafficlaw.com>

2) Siehe dazu *Hoffer*, Die Reform des EU-Haftpflichtversicherungsrechts – Schwerpunkt Motorsport, ZVR 2019/128.

3) Die Grenze von 25 kg wäre auch für Österreich eine relevante Ergänzung.

schriften: Gem Art 8.4. Abs 4 neuer Code civil kann der Richter in Fällen der Unzumutbarkeit ausnahmsweise eine Beweislastumkehr anordnen. In GB wurde die 8. Aufl der sog Ogden Tables veröffentlicht. Hierbei handelt es sich um eine RL für Gerichte und Anwälte zur Bemessung des Schadenersatzes bei Unfällen mit Personenschäden. In der Neuaufl wurden ua die Lebensalter-Multiplikatoren verringert, das Rentenalter-Spektrum verbreitert und die Erläuterungen für andere Faktoren als Sterblichkeit überarbeitet.

Auf EU-Ebene liegt ein erster Vorschlag für eine VO über die Haftung beim Einsatz von Systemen mit Künstlicher Intelligenz (KI) vor, der ua eine Gefährdungshaftung für bestimmte KI-Systeme einschließlich autonomer Kfz vorsieht. Für derartige Systeme soll eine Verpflichtung bestehen, die VersHöchstgrenzen sollen bei 10 Mio Euro für Personen- und 2 Mio Euro für Sachschäden liegen.

D. Automatisiertes Fahren und Wiener Übk

Rebecca Huang, UNECE Sustainable Transport Division, Genf, erläuterte den aktuellen Stand der Überarbeitung des Art 8 Wiener Übk (WÜ) über den Straßenverkehr von 1968 (Regelung der Verantwortlichkeit des Fahrers bei Kfz) im Hinblick auf die Anpassung an die Anforderungen des automatisierten Fahrens. Bei der Sitzung der WP.1 im März 2020 wurde vorgeschlagen, das WÜ um Definitionen zum „automatisierten Fahrsystem“ und zur „dynamischen Steuerung“ zu ergänzen und einen neuen Art 34bis über das automatisierte Fahren einzuführen. Darüber hinaus soll die UNECE – in Ergänzung der Übk von 1949 und 1968 über den Straßenverkehr – bis 2023 ein neues Rechtsinstrument über den Einsatz von automatisierten Fahrzeugen im nationalen und internationalen Straßenverkehr entwerfen. Für 2021 ist zudem die Veröffentlichung der Charta für Straßenverkehrstopfer vorgesehen, die das IEVR gemeinsam mit der UNECE und dem Council of Bureaux erarbeitet hat.

E. Brexit und die Folgen

Ein weiterer Themenschwerpunkt des Seminars war der Brexit. Zum 31. 12. 2020 endete die Übergangsperiode und besiegelte damit den endgültigen Ausstieg des UK aus der EU. Zum Zeitpunkt

des Online-Seminars war die Situation nach wie vor unbefriedigend und von erheblicher Ungewissheit geprägt, insb waren die Optionen eines No-Deal-Szenarios nach wie vor gegeben. Wie schon in den Vorjahren bei den Eur Verkehrsrechtstagen skizzierte *Lucy Wyles*, Barrister London, die gegenwärtige Situation und mögliche Optionen in Bezug auf die künftige Regulierung von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen. Grds gelten die Rechtsinstrumente der Rom I- und Rom II-VO auch nach dem 1. 1. 2021 im UK weiter, allerdings nunmehr nur noch als innerstaatl Recht. Nach wie vor wäre ein maßgeschneidertes Abk zwischen der EU und UK über die justizielle Zusammenarbeit in Zivilsachen – wie im Weißbuch zum Brexit vorgeschlagen – erstrebenswert, doch gibt es bislang hierzu keinen Fortschritt zu verzeichnen. Die noch ausstehende Genehmigung des vom UK am 8. 4. 2020 gestellten Antrags auf Beitritt zum Lugano-Übk ist ua noch von der EU abhängig, die hierzu noch gewisse Bedenken hegt.

Zum Abschluss des Seminars stellte *Sandra Schwarz*, Präsidentin des CoB und Gf des Deutschen Büros Grüne Karte e.V. und der Verkehrsoferhilfe e.V., Berlin, die aktuellen Schwerpunkte der Tätigkeit des Council of Bureaux im Grüne Karte-System vor (ua Gewährleistung der finanziellen Stabilität der nationalen Garantiefonds und Entschädigungsstellen).

F. Schlussbemerkung

Das IEVR hat mit diesem Online-Seminar mehr als nur ein Ersatzprogramm für die Eur Verkehrsrechtstage vorgelegt und gewährleistet, dass die Teilnehmer angesichts der hochaktuellen, von renommierten Referenten vorgetragenen Themen und Vorträgen auch im schwierigen Jahr 2020 nicht auf ihre Fortbildung zum Eur Verkehrs- und Schadensrecht verzichten mussten.

Das Organisationsteam hofft, dass die **Eur Verkehrsrechtstage 2021**, die für den **7. und 8. 10. 2021 in Berlin** geplant sind, wieder als Präsenzveranstaltung stattfinden können.

Martin Hoffer,
ÖAMTC-Rechtsdienste⁴⁾

4) Auf Grundlage eines von RA *Christian Reinicke*, Generalsyndikus des ADAC, Hannover, und *Michael Nissen*, Juristische Zentrale des ADAC e. V., München, für die Zeitschrift DAR erstellten Beitrags (DAR 2021, 56).