

ZVR

Zeitschrift für Verkehrsrecht

Beiträge

Autobahnraststationen – alles klar?

Gerhard Pürstl

Beschlagnahme und Verfall von Raserautos

Alexandra Kunesch

Kurzbeiträge

Ausreichende Bestimmtheit von Baustellenverordnungen

Helmut Kinczel

Die Entwicklung des Schmerzensgeldes in Deutschland

Andreas Slizyk

Rechtsprechung

Auswirkungen einer Beweisvereitelung auf die Beweiswürdigung bei Vorschussleistungen

Lukas Veith

Zur Verwahrungspflicht des Hundehalters auf dem eigenen Grundstück (Beherbergungsbetrieb)

Martina Schickmair

Judikaturübersicht Verwaltung

Zulassungsanfragen, Sicherheitsunternehmen nicht vertretungsbefugt

präventive Funktion, deren Fehlen der VfGH beim gestohlenen Fahrzeug zum Ausschlussgrund erhebt. Dann ließen sich über die Prognoseklausel aber auch Miet- und Leasingfahrzeuge wieder aus der Regelung hinausinterpretieren. Womöglich eröffnet daneben schon der fortbestehende Verweis auf § 17 VStG mit seiner Erkennbarkeitsschwelle denselben Ausweg. Unbeteiligte Dritte bekäme man damit über zwei Klauseln aus dem Verfall hinaus, und das vom VfGH angestrebte Ergebnis stünde zur Disposition der Vollziehung. Wer einmal beginnt, verfassungskonform zu interpretieren, bekommt eben beinahe alles hinein – oder heraus.⁸⁴

F. Schluss

G 30/2025 ua überzeugt im Ausgangspunkt und enttäuscht in der Durchführung: Der VfGH vermengt die Prüfprogramme von Gleichheitssatz und Eigentumsgarantie, er verabschiedet sich der Sache nach von seiner Verfallsjudikatur, ohne das offenzulegen, er prüft den von ihm selbst geschaffenen Eigentumseingriff nur cursorisch und verlässt sich für die Härtefälle auf eine verfassungskonforme Interpretation, die mehr Fragen aufwirft, als sie beantwortet. Eine Aufhebung des Systems der §§ 99a bis 99d StVO 1960 insgesamt wäre die sauberere Lösung gewesen: Sie hätte die Gleichheitswidrigkeit ebenso beseitigt, den Eingriff in die Rechte Unbeteiligter nicht vertieft und die Neuordnung dem Gesetzgeber überlassen, der sie – etwa mit einer echten Ingerenzklausel – differenzierter treffen kann als der VfGH im We-

ge der negativen Gesetzgebung. Bis zum Wirksamwerden der Aufhebung mit Ablauf des 30. 9. 2027 ist der Gesetzgeber am Zug: Er wäre gut beraten, den Schutz unbeteiligter Dritter – Verantwortungszusammenhang, Herausgabeanspruch, Verhältnismäßigkeit – neu zu verankern, statt die vom VfGH vorgezeichnete Ausdehnung unbesehen zu übernehmen. Rechtsvergleichend läge ohnedies das Modell Deutschlands und der Schweiz näher: ein gerichtl Raserstraftatbestand samt drittschonender Einziehung durch das Strafgericht.⁸⁵

Plus

ÜBER DIE AUTORIN

E-Mail: alexandra.kunesch@univie.ac.at

⁸⁴ Kneihls, Wider die verfassungskonforme Interpretation, ZfV 2009, 354: Die verfassungskonforme Interpretation begünstigt jene, die den Weg zum VfGH finden, und lässt den GH den Inhalt des einfachen Rechts positiv bestimmen, statt die Bereinigung dem Gesetzgeber zu überlassen. Zur Judikaturpraxis eingehend Khakzadeh, Die verfassungskonforme Interpretation in der Judikatur des VfGH, ZÖR 2006, 201; zur Abgrenzung von der berichtigenden Auslegung Handstanger, Verfassungskonforme oder berichtigende Auslegung? ÖJZ 1998, 169; zu den Grenzen grundlegend Wiederin, Nationalsozialistische Wiederbetätigung, Wahlrecht und Grenzen verfassungskonformer Auslegung, EuGRZ 1987, 137.

⁸⁵ § 315f iVm § 74a dStGB; Art 90a SVG; näher Jeger, Sanktionen gegen Raser in der Schweiz, ZVR 2021, 473 (475f); krit Tipold/Wolf, ZVR 2024, 47 (49).

Neues aus Brüssel und Luxemburg

Der Beitrag schnell gelesen

Digitalisierung, grenzüberschreitende Mobilität und Verkehrssicherheit prägen die unionsrechtlichen Entwicklungen im ersten Halbjahr 2026. Im Mittelpunkt stehen das Passagierpaket „One Journey, One Ticket“, die bessere Durchsetzbarkeit von Fahr- und Fluggastrechten sowie der Abschluss der seit 2013 anhängigen Reform der Fluggastrechte-VO (EG) 261/2004, aber auch Fortschritte beim Straßenverkehrssicherheitspaket. Der EuGH konkretisiert zudem den unionsrechtlichen Gestaltungsspielraum der Mitgliedstaaten im Kfz-Haftpflichtrecht

sowie bei Beschränkungen digitaler Verkehrswarnsysteme. Für besondere Brisanz sorgen die Schlussanträge des Generalanwalts im Vertragsverletzungsverfahren gegen die Transitbeschränkungen auf der A12 und der A13, die eine weitgehende Unionsrechtswidrigkeit des Tiroler Lkw-Fahrverbotsregimes annehmen.

Europarecht; Verkehrsrecht

ZVR 2026/164



Mag. CHRISTIAN SCHIMANOFSKY ist Geschäftsführer des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV). Die Berichte über Highlights der Neuigkeiten zu EU-Verkehrsvorschriften und Judikatur erscheinen zweimal jährlich.

Inhaltsübersicht:

A. Reisen und Fahr-/Fluggastrechte

1. Drei Reformvorschläge für vereinfachte Buchungen im Personenverkehr
2. EU-Parlament segnet neue Fluggastrechte-VO ab
3. Politische Einigung zur besseren Durchsetzung von Fahr- und Fluggastrechten

B. Neues im Schienenverkehr

1. Neue Schienenkapazitäts-VO für den europäischen Eisenbahnraum

2. Vereinheitlichung des digitalen Datenaustauschs im europäischen Eisenbahnverkehr

C. Straßenverkehr und Fahrzeugtechnik

1. Parlament positioniert sich zur technischen Fahrzeugüberwachung
2. Geänderte Typgenehmigungsregeln für vollautomatisierte Fahrzeuge

D. Klimaschutz im Verkehr: Erfassung von Treibhausgasemissionen im Verkehr unionsweit harmonisiert

E. Aktuelle Judikatur des EuGH

1. Abtretung von Kfz-Haftpflichtforderungen unionsrechtlich zulässig
2. Verkehrswarn-Apps: Beschränkung aus Gründen der öffentlichen Sicherheit möglich
3. Schlussanträge zu den Tiroler Transitbeschränkungen

A. Reisen und Fahr-/Fluggastrechte

1. Drei Reformvorschläge für vereinfachte Buchungen im Personenverkehr

Die Eur Kommission hat am 13. 5. 2026 das bereits angekündigte **Passagierpaket „One Journey, One Ticket“** vorgestellt.¹ Mit drei VO-Vorschlägen² sollen Planung, Buchung und Durchführung grenzüberschreitender sowie multimodaler Reisen vereinfacht und die Fahrgastrechte gestärkt werden. Ziel ist es, bislang fragmentierte Buchungs- und Vertriebssysteme besser zu verknüpfen, durchgehende Bahntickets über mehrere Eisenbahnunternehmen zu ermöglichen und den Zugang zu multimodalen Buchungsdiensten zu verbessern.

Mehr Transparenz, Datenzugang und durchgehende Tickets sollen va grenzüberschreitende Bahnreisen erleichtern.

2. EU-Parlament segnet neue Fluggastrechte-VO³ ab

Nach mehr als einem Jahrzehnt der Verhandlungen hat das Eur Parlament am 7. 7. 2026 den mit dem Rat erzielten Kompromiss zur Reform der Fluggastrechte-VO (EG) 261/2004 gebilligt; jetzt steht nur noch die formelle Bestätigung durch den Rat aus.

Die bisherige Drei-Stunden-Schwelle für Ausgleichsansprüche bleibt ebenso erhalten wie die bisherigen Entschädigungshöhen. Zugleich kodifiziert die Reform wesentliche, bislang durch die Rsp des EuGH entwickelte Grundsätze und enthält erstmals einen **Katalog außergewöhnlicher Umstände**, die eine Ausgleichspflicht ausschließen.⁴ Darüber hinaus bringt die Reform mehrere praktische Verbesserungen für Fluggäste: **Flugpreise** müssen künftig bereits zu Beginn des Buchungsvorgangs einschließlich der Kosten für Handgepäck **transparent ausgewiesen** werden, Kinder unter 14 Jahren, Schwangere und Personen mit eingeschränkter Mobilität haben **Anspruch auf benachbarte Sitzplätze ohne Aufpreis**. **Erstattungs- und Entschädigungsverfahren** werden durch automatische Erstattungen, verbindliche Informationspflichten (innerhalb von vier Tagen nach Reiseende) und einheitliche Fristen (neun Monate für die Geltendmachung von Ansprüchen, 30 Tage für die Entscheidung der Fluggesellschaft) **vereinfacht und beschleunigt**. Zudem besteht ein Anspruch auf rasche anderweitige Beförderung. Schließlich darf bei Hin- und Rückflugtickets der Rückflug künftig nicht mehr allein deshalb verfallen, weil der Hinflug nicht angetreten wurde.

3. Politische Einigung zur besseren Durchsetzung von Fahr- und Fluggastrechten

Am 26. 6. 2026 haben Eur Parlament und Rat eine Einigung über den bereits 2023 vorgelegten **Vorschlag zur Änderung der unionsrechtlichen Fahr- und Fluggastrechte** erzielt.⁵ Die geplante Änderungs-VO betrifft die **Durchsetzung der bestehenden Fahrgastrechts-VO im Luft-, Eisenbahn-, Bus- und Schiffsverkehr**, nicht jedoch die Fahr- und Fluggastrechte selbst bzw die in den VO geregelten Ansprüche. Sie sieht insb verbesserte Informationspflichten bei Reiseunterbrechungen, unionsweit einheitliche Formulare zur Geltendmachung von Erstattungs- und Entschädigungsansprüchen sowie klarere Hinweise auf die Möglichkeiten der Rechtsdurchsetzung vor. Im Luftverkehr werden zudem Rückerstattungen bei Buchungen über Vermittler beschleunigt, indem erhaltene Zahlungen einschließlich allfälliger Vermittlungsgebühren grundsätzlich innerhalb von sieben Tagen an die Fluggäste weiterzuleiten

sind. Darüber hinaus wird der Schutz von Fluggästen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität durch die unentgeltliche Beförderung einer erforderlichen Begleitperson gestärkt.

Neue Verfahrensregeln sollen die Geltendmachung von Fahr- und Fluggastrechten vereinfachen.

B. Neues im Schienenverkehr

1. Neue Schienenkapazitäts-VO für den europäischen Eisenbahnraum⁶

Die neue VO (EU) 2026/1184 über die Nutzung von Eisenbahninfrastrukturkapazität im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum schafft einen neuen unionsweiten Rechtsrahmen für die Vergabe von Fahrwegkapazitäten mit dem Ziel, grenzüberschreitende Personen- und Güterverkehre effizienter zu koordinieren und kurzfristige Kapazitätsanpassungen zu erleichtern. Vorgesehen sind ua eine längerfristige Kapazitätsplanung, gemeinsame europäische Planungsstandards und ein koordiniertes Störungsmanagement; die operative Kapazitätsvergabe bleibt hingegen Aufgabe der nationalen Infrastrukturbetreiber. Gleichzeitig wird die Güterverkehrskorridor-VO (EU) 913/2010 aufgehoben.

Die neue Schienenkapazitäts-VO führt unionsweit einheitliche Verfahren für die Planung und Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität ein.

2. Vereinheitlichung des digitalen Datenaustauschs im europäischen Eisenbahnverkehr

Mit der DurchführungsVO (EU) 2026/253 wurden die **technischen Spezifikationen für die Interoperabilität der Telematiksysteme im Eisenbahnverkehr** neu gefasst. Die neue sog **TEL TSI** ersetzt die bisherigen getrennten Vorgaben für den Personenverkehr (TAP TSI) und den Güterverkehr (TAF TSI) durch ein **einheitliches Regelwerk**. Für Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Ticketing-Anbieter ist dies insb für den standardisierten Austausch von Fahrplan-, Echtzeit-, Buchungs- und Betriebsdaten relevant.

C. Straßenverkehr und Fahrzeugtechnik

1. Parlament positioniert sich zur technischen Fahrzeugüberwachung

Nach dem Legislativvorschlag der Kommission vom April 2025⁷ hat das Eur Parlament am **21. 5. 2026** seine Position zum technischen Überwachungspaket beschlossen und den Weg für die Tri-logverhandlungen mit Rat und Kommission freigemacht. Wie bereits der Rat lehnt es eine **jährliche technische Überprüfung**

¹ Siehe auch *Schimanofsky*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2026/81.

² COM(2026) 231 – 233 final: Vorschlag für eine VO über multimodale Buchungsdienste (Multimodal Digital Mobility Services Regulation), Vorschlag für eine VO über den Fahrkartenverkauf im Schienenverkehr (Rail Ticketing Regulation), Änderung der VO (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

³ Dazu zuletzt *Schimanofsky*, ZVR 2026/81 mit Hinweis auf COM(2013) 130 final.

⁴ Dazu gehören Naturkatastrophen, Krieg, Wetterbedingungen, aggressive Fluggäste oder Streiks von Flughafen-, Flugsicherungs- oder Bodenabfertigungsdienstleistern.

⁵ Siehe bereits *Schimanofsky*, ZVR 2024/66 mit Hinweis auf COM(2023) 753 final.

⁶ Siehe bereits *Schimanofsky*, ZVR 2026/81 mit Hinweis auf COM(2023) 443 final.

⁷ Siehe bereits *Schimanofsky*, ZVR 2025/153 mit Hinweis auf COM(2025) 179 final und COM(2025) 180 final.

von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen ab einem Fahrzeualter von zehn Jahren als Mindeststandard ab.⁸ Hingegen werden die Modernisierung der technischen Überwachung durch die Einbeziehung von Fahrerassistenzsystemen sowie Partikelzahl- und NO_x-Messungen, die gegenseitige Anerkennung technischer Prüfungen innerhalb der EU und strengere Maßnahmen gegen Tachomanipulation grundsätzlich unterstützt.

Die jährliche Begutachtung älterer Pkw findet derzeit weder im Rat noch im Eur Parlament eine Mehrheit.

2. Geänderte Typgenehmigungsregeln für vollautomatisierte Fahrzeuge

Die **DurchführungsVO (EU) 2026/481**⁹ entwickelt die Anforderungen an die Typgenehmigung automatisierter Fahrsysteme für vollautomatisierte Fahrzeuge weiter. Schwerpunkt der Novelle ist die Erweiterung des bestehenden Typgenehmigungsrahmens um spezifische Vorgaben für **Automated Valet Parking (AVP)**. Während AVP-Systeme bislang nur im Rahmen einer Kleinserienregelung genehmigt werden konnten, ermöglicht die VO künftig ihre reguläre Typgenehmigung ohne diese Beschränkung. Zugleich werden detaillierte Sicherheitsanforderungen sowie standardisierte Prüf- und Validierungsverfahren für AVP-Merkmale eingeführt, um deren sichere Genehmigung nach einheitlichen Maßstäben sicherzustellen.

Erstmals ermöglicht die EU die Typgenehmigung für automatisierte Parksyste ohne die bisherige Kleinserienbeschränkung.

D. Klimaschutz im Verkehr: Erfassung von Treibhausgasemissionen im Verkehr unionsweit harmonisiert

Die **VO (EU) 2026/1030** harmonisiert erstmals unionsweit die Berechnung und Offenlegung von **Treibhausgasemissionen von Verkehrsdienstleistungen**. Schwerpunkt der VO ist es, Emissionsangaben verschiedener Verkehrsträger nach einer gemeinsamen Methodik vergleichbar zu machen und deren Transparenz zu erhöhen. Die VO richtet sich insb an Verkehrsunternehmen, Logistikdienstleister und Mobilitätsplattformen und soll den Vergleich der Klimawirkungen von Verkehrsdienstleistungen erleichtern.

E. Aktuelle Judikatur des EuGH

1. Abtretung von Kfz-Haftpflichtforderungen unionsrechtlich zulässig¹⁰

Die Abtretung von Kfz-Haftpflichtforderungen ist Sache des nationalen Rechts.

Der EuGH hat entschieden, dass die **Kfz-Haftpflicht-RL 2009/103/EG** einer nationalen Regelung nicht entgegensteht, wonach ein Unfallgeschädigter seine (behauptete) Restforderung gegen den Haftpflichtversicherer an einen Dritten (hier: Inkasso- bzw Forderungserwerbsunternehmen) abtreten kann. Der Forderungserwerber ist zwar nicht selbst „Geschädigter“ iS der RL, da seine Rechtsstellung auf dem Abtretungsvertrag und nicht auf dem nationalen Haftungsrecht beruht. Da jedoch die RL weder die Abtretung von Entschädigungsforderungen noch die Klagebefugnis des Zessionars regelt, bleiben diese Fragen dem nationalen Recht überlassen.

2. Verkehrswarn-Apps: Beschränkung aus Gründen der öffentlichen Sicherheit möglich¹¹

Die **E-Commerce-RL 2000/31/EG** ist dahingehend auszulegen, dass sie nationale Maßnahmen zulässt, mit denen Anbietern geolokalisierungsbasierter Fahrerassistenz- oder Navigationsdienste die Weiterverbreitung von Informationen über bestimmte Verkehrskontrollen untersagt wird. Solche Maßnahmen fallen in den Anwendungsbereich der RL und beschränken zwar den freien Dienstleistungsverkehr, können jedoch aus Gründen der öffentlichen Ordnung oder der öffentlichen Sicherheit gerechtfertigt sein, sofern die Voraussetzungen des Art 3 Abs 4 der RL eingehalten werden. Anlass der französischen Regelung war, zu verhindern, dass sich gesuchte Straftäter oder andere sicherheitsgefährdende Personen mittels Echtzeitwarnungen polizeilichen Kontrollen entziehen.

3. Schlussanträge zu den Tiroler Transitbeschränkungen¹²

In der Vertragsverletzungsklage C-524/24, Italien/Österreich, empfiehlt der Generalanwalt, der Klage Italiens hins des Nachtfahrverbots, des sektoralen Fahrverbots und des Winterfahrverbots stattzugeben. Das Nachtfahrverbot sei ungeeignet, die Luftschadstoffbelastung wirksam zu verringern, weil es den Lkw-Verkehr lediglich zeitlich verlagere, anstatt ihn zu reduzieren. Zudem habe Österreich vor der ganzjährigen Anwendung weder dessen fortdauernde Erforderlichkeit anhand aktueller Gesundheitsdaten noch das Fehlen weniger einschneidender, gleich wirksamer Maßnahmen hinreichend nachgewiesen. Das sektorale Fahrverbot hätte nach der erneuten Einhaltung der unionsrechtlichen Luftqualitätsgrenzwerte im Jahr 2021 darauf überprüft werden müssen, ob es gelockert werden kann oder andere beschränkende Maßnahmen des Regelwerks aufgehoben oder abgemildert werden sollten. Das Winterfahrverbot sei diskriminierend, weil sein Anwendungsbereich nicht ausschließlich anhand des Zielorts der Transporte bestimmt werden dürfe und dadurch Fahrten mit Ziel im Ausland benachteiligt würden. Hinsichtlich der Blockabfertigung hält der Generalanwalt die Klage hingegen für unbegründet. Mit einem Urteil des EuGH ist voraussichtlich Ende 2026 bzw Anfang 2027 zu rechnen.

Plus

ÜBER DEN AUTOR

Kontaktadresse: KfV, Schleiergasse 18, 1100 Wien, E-Mail: kfv@kfv.at, Internet: www.kfv.at

HINWEIS

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

⁸ Auch die in Österreich soeben beschlossene 42. KFG-Nov BGBl I 2026/79 verfolgt ein Deregulierungs- und Entbürokratisierungsziel und sieht längere Begutachtungsintervalle für Pkw und Motorräder in den ersten zehn Jahren nach der Erstzulassung vor (Umstellung von der 3-2-1- auf die 4-2-2-2-1-Regel).

⁹ Ändert die DurchführungsVO (EU) 2022/1426.

¹⁰ EuGH 25. 6. 2026, C-277/25, *Helpfind Funding ua*, Vorabentscheidungsersuchen (Gericht I. Instanz Warschau/Polen).

¹¹ EuGH 16. 6. 2026, C-188/24 und C-190/24, *WebGroup Czech Republic und NKL Associates sowie Coyote System*, Vorabentscheidungsersuchen (Conseil d'État, Frankreich).

¹² Dazu s *Schimanofsky*, ZVR 2025/76.