

Zeitschrift für

VERKEHRS- RECHT



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

April 2013

04

109 – 144

Beiträge

Entwicklung der Rechtsprechung in Deutschland zu hohen Schmerzensgeldern *Lothar Jaeger* 112

Verkehrstauglichkeit und sozial akzeptiertes Risiko
Christian Ortner 118

Checkliste

Neues im Luftfahrtrecht 2013

Joachim J. Janezic 123

Rechtsprechung

Schmerzensgeld bei Beeinträchtigung des Sehvermögens
Karl-Heinz Danzl 130

Keine Unterlassungsklage bei hinderndem Parken
vor fremdem Grund *Johannes Stowasser* 131

Judikaturübersicht Verwaltung

Entfernungsauftrag unterliegt dem
Verhältnismäßigkeitsgrundsatz 135

Masseverwalter ist ab Bestellung für die Erteilung
einer Lenkerauskunft zuständig 137

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Reform der Motorradfahrausbildung
Birgit Salamon und Martin Block 138

Neues aus Brüssel und Luxemburg

ZVR 2013/57

EuGH 31. 1. 2013,
C-12/11;
22. 11. 2012,
C-139/11;
23. 10. 2012,
C-581/10 und
C-629/10

Eisenbahnrecht
(Liberalisierung);

Fluggastrechte;

Fluglärm;

Straßenverkehrs-
sicherheit

Ein Paket „Bessere Flughäfen“ zur Effizienz- und Transparenzsteigerung, neue Weichenstellungen für mehr Wettbewerb im europäischen Bahnverkehr sowie ein Bündel von Maßnahmen zur Verkehrssicherheit von Fahrzeugen stellen Ende 2012/Anfang 2013 zentrale Punkte der europäischen Verkehrspolitik dar. Der EuGH stärkt erneut die Rechte von Fluggreisenden.

Von Othmar Thann¹⁾

Inhaltsübersicht:

- A. Parlament stimmt über Flughafenpaket ab
- B. Kommission unterbreitet Vorschläge für 4. Eisenbahnpaket
- C. Mehr Verkehrssicherheit im Straßenverkehr durch strengere Fahrzeugkontrollen
- D. Ausgleichszahlungen und Betreuungsleistungen für Fluggäste

A. Parlament stimmt über Flughafenpaket ab

Mit den **Regeln über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen an Flughäfen²⁾ und einer besseren Nutzung von Start- und Landezeitnischen** („Slot-Regelung“³⁾) wurden zwei der insgesamt drei Kommissionsvorschläge vom Parlament angenommen; als nächster Schritt muss eine politische Einigung mit dem Rat erzielt werden. An den Verkehrsausschuss zurückverwiesen wurde hingegen der Vorschlag zur weiteren **Öffnung des Wettbewerbs bei Bodenabfertigungsdiensten von Flughäfen⁴⁾** – mit der Begründung, dass zusätzlicher Diskussionsbedarf über die Steigerung der Effizienz von Dienstleistungen auf Flughäfen bestehe.

Bzgl Fluglärmbekämpfung verständigte sich das Parlament darauf, dass Lärminderungsziele für jeden Flughafen eigens festgelegt werden müssen, wobei für die Umsetzung gemeinsame Vorschriften zu beachten sein werden. Neben wirtschaftlichen Überlegungen sollen vor allem Gesundheitsaspekte bei der Wahl entsprechender Lärmschutzmaßnahmen eine größere Rolle spielen. Der Kommission kommen wohl Kontroll- und Prüfbefugnisse zu; eine tatsächliche Aufhebung von Mitgliedstaatenentscheidungen ist hingegen nicht vorgesehen.

B. Kommission unterbreitet Vorschläge für 4. Eisenbahnpaket⁵⁾

Dieses substantiell tiefgreifende Maßnahmenpaket zur Vollendung der **Liberalisierung** hat insb folgende Schwerpunkte:

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

2) KOM(2011) 828 endg. Siehe auch *Thann*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2012/144.

3) KOM(2011) 827 endg.

4) KOM(2011) 824 endg. Dazu s *Thann*, ZVR 2012/144.

5) KOM(2013) 27–31 mit VO- und RL-Vorschlägen.

- Die **Europäische Eisenbahnagentur** soll zur **einzigsten Anlaufstelle** werden, die **EU-weit gültige Genehmigungen** für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen ausstellt.
- Ein besonderes Anliegen der Kommission ist die organisatorische **Trennung von Infrastruktur- und Verkehrsbetreibern**, um allen Unternehmen einen diskriminierungsfreien Zugang zu den Gleisen zu gewähren. Als Kompromiss für bestehende Bahnkonzerne, in denen sich beide Bereiche unter einem Dach in einem vertikal integrierten Unternehmen oder in einer Holdingstruktur⁶⁾ befinden, schlägt die Kommission als strenge Auflage vor, dass die beiden Unternehmen rechtlich, finanziell und operationell komplett unabhängig sein und nachweisen müssen, dass sie sämtliche Vorkehrungen getroffen haben, um den Wettbewerb nicht zu verzerren.
- **Bis 2019** soll der **gesamte inländische Schienenpersonenverkehr** für neue Marktteilnehmer **geöffnet** sein.

C. Mehr Verkehrssicherheit im Straßenverkehr durch strengere Fahrzeugkontrollen

- Mit dem VO-Vorschlag KOM(2012) 382 endg⁷⁾ will die Kommission die **Vorschriften für die technischen Unterwegskontrollen von Kfz und Anhängern** harmonisieren und verschärfen: Der Anwendungsbereich wird auf leichte Nutzfahrzeuge (unter 3,5 t) ausgedehnt. Jedes Jahr müssen die Mitgliedstaaten mind 5% der betroffenen, in ihrem Gebiet zugelassenen Nutzfahrzeuge kontrollieren. Jeder Mitgliedstaat muss ein System für die Risikoeinstufung von Unternehmen mit Nutzfahrzeugen einrichten, durch das jedem Unternehmen ein Risikoprofil zugewiesen wird. Als weitere Neuerungen sind zu nennen: eine obligatorische Sichtprüfung der Ladung bei jeder Kontrolle, Mindestanforderungen an Prüfer, Prüfstellen und „mobile Kontrollen“ und die Durchführung gemeinsamer Unterwegskontrollen der Mitgliedstaaten sechsmal jährlich.
- Bereits bisher mussten Kfz mit mind vier Rädern und Anhänger mit einer Gesamtmasse über 3,5 t nach ihrer Erstzulassung regelmäßig einer **technischen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung** unterzogen werden, damit sie verkehrstüchtig und sicher bleiben. Der VO-Vorschlag KOM(2012)

380 endg⁸⁾ dehnt den Anwendungsbereich auf zwei- und dreirädrige Kfz, Anhänger mit einer Gesamtmasse unter 3,5 t sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h aus. Mit Fahrzeugalter und jährlicher Fahrleistung steigt auch die Prüfhäufigkeit.⁹⁾ Für Prüfer, Prüfeinrichtungen und Prüfgeräte liegen neue Mindestanforderungen vor. Im Übrigen muss jeder Mitgliedstaat eine „Aufsichtsstelle“ einrichten.

D. Ausgleichszahlungen und Betreuungsleistungen für Fluggäste

Erneut wird der **EuGH** in großer Zahl mit der **Interpretation** der umstrittenen **FluggastrechteVO** 261/2004/EG befasst.¹⁰⁾ Im Folgenden werden Entscheidungen der letzten Zeit, die wiederum zugunsten der Fluggäste unter Verweis auf Zweck und Wortlaut der VO ausgefallen sind, beispielhaft angeführt:

- Ein **Luftfahrtunternehmen** muss Fluggäste, deren Flug aufgrund **außergewöhnlicher Umstände** wie der Schließung des Luftraums infolge eines Vulkanausbruchs annulliert wurde, **betreuen**. Ereignisse, die so außergewöhnlich sind, dass sie diese Pflicht entfallen lassen, kennt die VO nicht. Das Unionsrecht sieht darüber hinaus keine zeitliche oder finanzielle Begrenzung dieser Pflicht zur Betreuung der Fluggäste (Unterbringung, Mahlzeiten, Erfrischungen) vor. Die Betreuungspflicht für die Luftfahrtunternehmen hat zwar finanzielle Folgen, diese können aber in Anbetracht des beabsichtigten hohen Schutzniveaus für die Fluggäste nicht als unverhältnismäßig angesehen werden.¹¹⁾
- Die **Verjährung** unionsrechtlicher Ausgleichsansprüche Flugreisender für annullierte Flüge richtet sich **nach mitgliedstaatlichem Recht**, nicht nach internationalen Übereinkünften. Im entschiedenen Fall führte dies zu einer zehnjährigen Verjährungsfrist nach spanischem Recht statt einer zweijährigen Frist nach den Abkommen von Warschau und Montreal.¹²⁾
- Der **EuGH** bestätigte seine frühere Rechtsprechung, wonach Fluggäste, deren **Flug mehr als drei Stunden verspätet den Zielort erreicht**, eine **Ausgleichszahlung** zusteht.¹³⁾

8) Unter Aufhebung der RL 2009/40/EG. Auch in diesem Bereich droht die Kommission Österreich mit einer Klage wegen Nichtumsetzung der RL 2010/48/EU. Österreich wird durch die geplante 7. Nov zur PBStV durch eine Neufassung der Anlage 6 mit den in der RL vorgesehenen Prüfpositionen den Anforderungen in Kürze entsprechen.

9) ZB Pkw nunmehr 4-2-1 Jahr(e) anstelle der derzeitigen Mindestanforderung 4-2-2. Österreich (3-2-1) muss daher hier nichts ändern.

10) Vgl zB *Karsten/Schuster-Wolf*, Entwicklungen im EU-Passagierrecht 2011/2012, VuR 2012, 463; *Schuster-Wolf*, Aktuelle Probleme bei der Anwendung der Fluggastrechte-VO 261/2004/EG und Perspektiven bei der geplanten Reform aus der Sicht des Passagiers, euvr 2012, 149; *Keiler*, Mut zur Lücke – die Fluggastrechte-VO zur Auslegung und Überprüfung vor dem EuGH, ZVR 2011/138; *Thann*, ZVR 2010/56.

11) EuGH 31. 1. 2013, C-12/11, *McDonagh/Ryanair Ltd.*

12) EuGH 22. 11. 2012, C-139/11, *Cuadrench Moré/Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV*.

13) EuGH 23. 10. 2012, C-581/10 und C-629/10, *Nelson ua/Deutsche Lufthansa AG und TUI Travel ua/Civil Aviation Authority*.

6) Wie zB Deutsche Bahn, ÖBB Holding. Zur Problematik vgl *Kahl*, Die Umstrukturierung der ÖBB aus der Sicht des Wettbewerbsrechts, Vortrag im Rahmen des Arbeitsausschusses für Verkehrsrecht, Wien, 22. 4. 2005, abrufbar unter www.publiclaw.at/pl/images/Downloads/amo-umstrukturierung.pdf

7) Unter Aufhebung der RL 2000/30/EG. Wegen Nichtumsetzung der AnpassungsRL 2010/47/EU mit Änderungen des Berichts für eine technische Unterwegskontrolle (Anhang I) und den Prüfanforderungen (Anhang II) wurde Österreich im Jänner 2013 im Rahmen eines Vertragsverletzungsverfahrens von der Kommission gemahnt. Der entsprechende Begutachtungsentwurf (7. Nov zur Prüf- und BegutachtungsstellenV (PBStV)) vom Sommer 2012 mit Änderungen der Anlagen 6 und 6 a der PBStV wird nach Auskunft des BMVIT nach Berücksichtigung der umfangreichen Stellungnahmen demnächst zur Unterschrift vorgelegt werden.