

**Die Vereinheitlichung
der Haftung von
Eisenbahnunternehmen
in der Europäischen Union**

Die Problematik einer Vereinheitlichung des Haftungsrechts der Eisenbahnen

I. Vereinheitlichungs- und Harmonisierungsbedarf?

Zunächst eine kurze Vorbemerkung: Mit dem Begriff »Eisenbahnen« werden alle am Eisenbahnverkehr beteiligten Unternehmen angesprochen, also nicht nur die Eisenbahnverkehrsunternehmen (§ 1b EisbG), zu denen die Traktionsunternehmen zählen, sondern auch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (§ 1a EisbG) und die Halter von Schienenfahrzeugen (§§ 32 ff EisbG). Die haftungsrechtliche Problematik wurde ganz erheblich bereichert durch die von der Europäischen Union geforderte Trennung von Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen,¹ die vorher regelmäßig in einem Unternehmen zusammengefasst waren;² damit wurde das Ziel verfolgt, den Wettbewerb durch die Öffnung der Schienenwege für alle Verkehrsunternehmen zu fördern. In den nationalen Haftungsrechten wurde dieser Aufspaltung von den Gesetzgebern der Mitgliedsländer der Europäischen Union bedauerlicher Weise nicht Rechnung getragen; ebenso wenig von der Europäischen Union als Normsetzer.³

1

1 RL 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, ABl L 1991/237, 25 und RL 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. 11. 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABl L 2012/343, 32. Siehe dazu *Colangelo/Zeno-Zencovich*, Introduction to European Union transport law³ (2019) 107 ff.

2 Dazu *Fuglinszky*, The Impacts of the Liberalisation of the Railway Sector on Civil Liability, Transportrecht 2020, 322.

3 Vgl *Magnus/Wurmnest*, Die Eisenbahnhaftung in Deutschland, in: Koziol (Hrsg), Die Haftung von Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen im Rechtsvergleich (2019) Rz 1; *Fuglinszky*, Transportrecht 2020, 324; *Christandl/Riss*, Schadenersatzrechtliche Verantwortlichkeit im internationalen Eisenbahnverkehr (2021) Rz 6.

- 2 Dass im Bereich des Eisenbahnverkehrs in dem umschriebenen weiten Sinn ein spürbarer Vereinheitlichungs- und Harmonisierungsbedarf besteht, zeigt sich schon daran, dass es bereits seit Jahrzehnten erfolgreiche internationale Bemühungen um die Angleichung von Regelungen der Vertragsverhältnisse⁴ in Teilbereichen gibt. So kam es auf völkerrechtlicher Ebene 1980 zum *Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr* (COTIF)⁵, das Vorrang vor dem Landesrecht genießt.⁶ Dieses regelt in seinen Anhängen die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV)⁷ und Gütern (CIM),⁸ die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID),⁹ die Verwendung von Wagen (CUV)¹⁰ und die Nutzung der Infrastruktur (CUI)¹¹ im internationalen Eisenbahnverkehr.
- 3 Für die Europäische Union als politischer »Staatenverbund«, der einen halben Kontinent umfasst und auf dem Gedanken der Wirtschaftsintegration basiert, wird betont, dass sie ohne die Mobilität von Personen und Gütern nicht denkbar ist. Mobilität sei daher als notwendiger Befassungsgegenstand auf europäischer Ebene anzusehen.¹² Dementsprechend wird auch von der Europäischen Union ausdrücklich auf einen weitgehenden Harmonisierungsbedarf hingewiesen. So betonte schon die RL 2001/14/EG in Erwägungsgrund (1): »Eine stärkere Integration des Eisenbahnsektors der Gemeinschaft ist ein wesentlicher

4 *Reiter*, Die Eisenbahnhaftung in Österreich, in: Koziol, Haftung von Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen Rz 59.

5 »Convention relative aux transports internationaux ferroviaires«.

6 Art 8 § 2 COTIF lautet: »Soweit im Übereinkommen keine Bestimmungen getroffen sind, gilt Landesrecht.« Zum Vorrang vor dem nationalen Recht siehe *Christandl/Riss*, Schadensersatzrechtliche Verantwortlichkeit Rz 137 ff; *Magnus/Wurmnest* in: Koziol, Haftung von Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen Rz 10 und 14 f; *Reiter* in: Koziol, Haftung von Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen Rz 59, 61 f.

7 »Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaires des voyageurs«.

8 »Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises«.

9 »Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses«.

10 »Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire«.

11 »Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire«.

12 So *Knauff*, Transportrecht, in: Ruffert (Hrsg), Europäisches Sektorales Wirtschaftsrecht² (2020) § 6 Rz 3.

Aspekt der Vollendung des Binnenmarkts und der Bestrebungen zur Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität.« Ein entsprechendes Ziel wurde auch für den Flugverkehr festgehalten: Gemäß Erwägungsgrund (4) der Verordnung (EG) 261/2004 hat die Gemeinschaft sicherzustellen, dass die Geschäftstätigkeit von Luftfahrtunternehmen in einem liberalisierten Markt harmonisierten Bedingungen unterliegt.

Mit der Verordnung (EG) 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Fahrgastrechte-VO) setzte die Europäische Union einen Schritt in Richtung Vereinheitlichung: Sie übernahm die Regelung des COTIF betreffend die Rechte und Pflichten der Fahrgäste (CIV) und dehnte deren Anwendungsbereich auf den innerstaatlichen Verkehr aus. In Österreich wurde diese Verordnung im Jahr 2013 durch das Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz (Eis-bBFG) umgesetzt.¹³

Diese Harmonisierungsmaßnahme ist sicherlich begrüßenswert, durch sie wurde jedoch nicht einmal für die Fahrgäste der Eisenbahnen innerhalb der Europäischen Union ein einheitliches Haftungsrecht geschaffen. Die variantenreiche Vielfalt der nationalen Rechtsordnungen schlägt vielmehr noch häufig durch, weil einerseits selbst die Harmonisierung der Fahrgastrechte nur Teile dieses engen Bereichs betrifft und daher ergänzend nationales Recht herangezogen werden muss; andererseits keine Vollharmonisierung vorgenommen wurde, sondern lediglich ein Mindestschutz vorgesehen wird,¹⁴ so dass günstigere nationale Vorschriften noch immer heranzuziehen sind (siehe Art 11 Fahrgastrechte-VO).¹⁵ Welche nationalen Regelungen anzuwenden sind, ist

13 Siehe dazu *Reiter* in: Koziol, Die Haftung von Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen Rz 2.

14 Art 11 Fahrgastrechte-VO: »Haftung für Fahrgäste und Gepäck. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Kapitels und unbeschadet geltender nationaler Rechtsvorschriften, die Fahrgästen weitergehenden Schadensersatz gewähren, ist die Haftung von Eisenbahnunternehmen in Bezug auf Fahrgäste und deren Gepäck in Anhang I Titel IV Kapitel I, III und IV sowie Titel VI und Titel VII geregelt.« Siehe auch Art 7 der VO (EU) 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr.

15 Die Regelung gilt »unbeschadet geltender nationaler Rechtsvorschriften, die Fahrgästen weitergehenden Schadensersatz gewähren«. Welche Regelung weitergehend ist, könnte fraglich sein, wenn etwa die VO einen höheren Ersatzbetrag, jedoch eine kürzere Verjährungsfrist (siehe Anhang I Art 6o) vorsieht, als das nationale Recht. Da jede Regelung eine Einheit bildet, kann der Fahrgast wohl nicht den nach der VO gebührenden weitergehenden Ersatzbetrag begehren, sich jedoch auf die längere und damit weitergehende nationale Verjährungsfrist berufen.

nach den reichlich komplizierten internationalprivatrechtlichen Normen zu bestimmen, deren Anwendung auch im vertraglichen Bereich, insbesondere bei mehreren Beförderern als Partner eines einzigen Vertrages, einige Schwierigkeiten bereitet.¹⁶

6 Mit welchen enormen Schwierigkeiten der Rechtsanwender heute beim Auffinden und der Auslegung der auf verschiedenen Ebenen vorhandenen maßgebenden Normen sowie bei der Beurteilung der Günstigkeit konfrontiert ist, und zu welchem dramatisch unterschiedlichem Schadenersatzrechtlichem Schutz die Anwendung verschiedener nationaler Rechtsordnungen – selbst bei ein und demselben Unfall¹⁷ – führen kann, haben jüngst *Christandl* und *Riss*¹⁸ sowie *Fuglinszky*¹⁹ nachdrücklich aufgezeigt.

7 Vor allem aber muss festgehalten werden, dass mit der Fahrgastrechte-VO nur ein kleiner Bereich der Eisenbahnhaftung abgedeckt ist; so wird insbesondere die Haftung der Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber Dritten nicht angesprochen. Hinzu kommt, dass die bisherigen haftungsrechtlichen Harmonisierungsbestrebungen in der Europäischen Union nur die Eisenbahnverkehrsunternehmen, nicht jedoch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfassen²⁰, so dass weder die Haftungsverhältnisse zwischen Verkehrsunternehmen und Infrastrukturunternehmen noch die Haftung der Infrastrukturunternehmen gegenüber Fahrgästen und auch gegenüber Dritten durch Unionsrecht geregelt werden. Damit schlagen in einem grundlegenden Bereich – soweit nicht COTIF eingreift – die nationalen Regelungen, deren Unter-

Eine Kombination aller günstigen Einzelregelungen aus beiden Normenkomplexen kommt nicht in Betracht; der Verletzte muss eine der beiden Regelungseinheiten als die für ihn »weitergehende« wählen. Ausführlich zur schwierigen Frage der Günstigkeit *Christandl/Riss*, Schadenersatzrechtliche Verantwortlichkeit Rz 144 ff; *Fuglinszky*, Transportrecht 2020, 326 f.

16 Dazu *Christandl/Riss*, Schadenersatzrechtliche Verantwortlichkeit Rz 179 ff.

17 Siehe *Christandl/Riss*, Schadenersatzrechtliche Verantwortlichkeit Rz 193 ff und 210 ff.

18 *Christandl/Riss*, Schadenersatzrechtliche Verantwortlichkeit Rz 7 f und 134 ff.

19 *Fuglinszky*, Transportrecht 2020, 324 ff.

20 Nach Art 3 Z 1 Fahrgastrechte-VO bezeichnet der Ausdruck »Eisenbahnunternehmen« ein Eisenbahnunternehmen im Sinne des Art 2 der RL 2001/14/EG. Dieser lautet: »k) »Eisenbahnunternehmen« jedes nach geltendem Gemeinschaftsrecht zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen«.

schiede und die in den einzelnen Rechtsordnungen noch bestehenden Lösungsunsicherheiten durch.²¹ Ferner harrt die Haftung der Halter der Waggons einer sachgerechten Lösung.²² Nicht zu vergessen ist schließlich auch die heute viel diskutierte Problematik der Haftung bei Einsatz selbstfahrender Triebfahrzeuge.

An der Notwendigkeit eines modernen, einheitlichen Eisenbahnhaftungsrechts zumindest innerhalb der Europäischen Union sollte daher gerade in dieser Zeit, in der wegen der Klimaveränderung die vermehrte Benützung öffentlicher Verkehrsmittel angestrebt wird, nicht gezweifelt werden.²³ Ganz in diesem Sinn betont auch schon Erwägungsgrund (1) der Fahrgastrechte-VO: »Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es wichtig, die Nutzerrechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr zu schützen und die Qualität und Effektivität der Schienenpersonenverkehrsdienste zu verbessern, um dazu beizutragen, den Verkehrsanteil der Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu erhöhen.« Ein in Zeiten des Klimawandels besonders dringliches Anliegen.

Bei den europäischen Bürgern, denen die ungehinderte Bewegung innerhalb der Europäischen Union zugesichert wird und die auch dazu ermuntert werden, sich frei zu bewegen, stoßen nämlich die Konsequenzen der Unterschiedlichkeiten der europäischen Schadenersatzregelungen, die sowohl die Anspruchsvoraussetzungen als auch das Ausmaß des Ersatzes betreffen, wohl kaum auf Verständnis. Das gilt insbesondere, wenn man Erwägungsgrund (7) der Fahrgastrechte-VO ernst nimmt: »Die Eisenbahnunternehmen sollten zusammenarbeiten, um den Fahrgästen im Eisenbahnverkehr das Umsteigen zwischen Betreibern dadurch zu erleichtern, dass – wann immer möglich – Durchgangsfahrkarten angeboten werden.« Die Fahrgäste erhalten dementsprechend vielfach eine einzige Fahrkarte, es stehen ihnen aber im internationalen Verkehr – soweit die Fahrgastrechte-VO nicht eingreift – nach den meisten Rechtsordnungen unter Umständen je nach dem Unfallort dennoch höchst unterschiedliche, mit den vertraglichen

21 Dazu *Koziol*, Die Haftung der Eisenbahnen nach Trennung von Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen, in: *Koziol*, Haftung von Eisenbahn- und Infrastrukturunternehmen 269.

22 Siehe *Koziol*, Grundfragen der Haftung von Eisenbahnunternehmern, insbesondere bei Unfällen durch mangelhafte Waggons, JBl 2017, 137.

23 Siehe dazu auch *Koziol*, Europäisches Haftpflichtrecht, Illusion oder Notwendigkeit? in: *Fuhrer/Kieser/Weber* (Hrsg), Mehrspuriger Schadensausgleich (im Druck).

konkurrierende außervertragliche Ersatzansprüche zu, selbst wenn die Beförderung durch ein einziges Verkehrsunternehmen erfolgt: deliktische Ansprüche richten sich gemäß Art 4 Abs 1 Rom II-VO grundsätzlich nach dem Erfolgsort. Da aber zwischen dem geschädigten Fahrgast und dem **Verkehrsunternehmen** in der Regel ein Vertragsverhältnis besteht, ist – zufolge der Ausweichklausel (Art 4 Abs 3 Rom II-VO) – nach dem Vertragsstatut anzuknüpfen (*akzessorische Anknüpfung*) und somit nach dem gewöhnlichen Aufenthalt des geschädigten Fahrgastes (Art 5 Abs 2 Rom I-VO). Werden Fahrgäste ein und desselben Zuges bei ein und demselben Unfall geschädigt und machen sie ihre deliktischen Schadenersatzansprüche gegen ein und dasselbe Verkehrsunternehmen geltend, unterliegen diese Ansprüche unterschiedlichen Rechtsordnungen, je nach dem auf welcher Seite einer Staatsgrenze der geschädigte Fahrgast seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Die Ansprüche werden daher von verschiedenen Voraussetzungen abhängen und unterschiedlich ausfallen. Diese Divergenzen dürften den Geschädigten schwerlich verständlich gemacht werden können. Hinzu kommt, dass Fahrgäste auch durch eine Sorgfaltswidrigkeit des **Infrastrukturunternehmers** oder des **Wagenbereitstellers** geschädigt sein können. Mit diesen Unternehmern stehen sie aber in keinem Vertragsverhältnis, sodass in dieser Beziehung daher nur außervertragliche Schadenersatzansprüche in Betracht kommen, die – mangels Anwendbarkeit der Ausweichklausel (Art 4 Abs 3 Rom II-VO) – jedenfalls nach dem Erfolgsort anzuknüpfen sind. Voraussetzungen und Rechtsfolgen des Schadenersatzes hängen bei diesen Ansprüchen daher davon ab, auf welcher Seite der Staatsgrenze sich der Unfall ereignet hat. Sind bei einer internationalen Fahrt mehrere Beförderer Vertragspartner des Fahrgastes,²⁴ so kann es auch bei vertraglichen Schadenersatzansprüchen zu erheblichen Unterschieden kommen, obwohl die Fahrgastrechte-VO anwendbar ist, da die möglicherweise ergänzend oder subsidiär anwendbaren nationalen Rechte in unterschiedlichem Ausmaß weitergehende Ersatzansprüche

24 Siehe dazu Fahrgastrechte-VO Anhang I Art 26 (5): »Wird eine Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Beförderungsvertrages ist, von aufeinanderfolgenden Beförderern ausgeführt, so haftet bei Tötung und Verletzung von Reisenden derjenige Beförderer, der die Beförderungsleistung, bei der sich der Unfall ereignet hat, gemäß Beförderungsvertrag zu erbringen hatte. Wurde diese Beförderungsleistung nicht vom Beförderer, sondern von einem ausführenden Beförderer erbracht, haften beide als Gesamtschuldner nach diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften.«

vorsehen, die vom Fahrgast geltend gemacht werden können.²⁵ All dies fördert sicherlich nicht die Umsetzung der besonders hoch gehaltenen Bewegungsfreiheit innerhalb der Europäischen Union.

Zu erwähnen ist ferner, dass die Förderung des internationalen Verkehrs gerade durch die Erleichterung der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur in anderen Mitgliedsländern als dem Heimatland dadurch wiederum erschwert wird, dass jedes Verkehrsunternehmen bei Kalkulation des Haftungsrisikos und des Versicherungsbedarfs die Unterschiedlichkeit der Haftungsregelungen in doch recht zahlreichen anderen Mitgliedsländern zu berücksichtigen hat.

Steht auch die Sinnhaftigkeit einer Vereinheitlichung des Eisenbahnhaftungsrechts fest, so bleibt doch die schwierig zu beantwortende Frage, wie diese Vereinheitlichung durchgeführt werden soll und kann. Darauf ist im Folgenden etwas näher einzugehen.

II. Die Durchführung der Vereinheitlichung

A. Völkerrechtliche Verträge, Europäische Union, Angleichung der nationalen Rechtsordnungen

Der Vertrag über die *Eisenbahn-Personenbeförderung* und damit das vertragliche Verhältnis zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Fahrgästen wurde zunächst auf *völkerrechtlicher* Ebene durch das *Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr* aus dem Jahr 1980 (COTIF) und dessen Anhang A: CIV geregelt. Diese Regelung wurde von der *Europäischen Union* – unter Berufung auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, Titel VI (Der Verkehr, heute Art 90 ff²⁶) – durch die Fahrgastrechte-VO (EG) 1371/2007 über-

25 Siehe Art 29: »Ob und inwieweit der Beförderer bei Personenschäden für andere als die in Artikel 27 und 28 vorgesehenen Schäden Ersatz zu leisten hat, richtet sich nach Landesrecht.« Dies hat insbesondere für Schmerzensgeldansprüche Bedeutung.

26 Art 90: Auf dem in diesem Titel geregelten Sachgebiet werden die Ziele der Verträge im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik verfolgt.
Art 91: (1) Zur Durchführung des Artikels 90 werden das Europäische Parlament und der Rat unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Verkehrs gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren und nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses sowie des Ausschusses der Regionen.

nommen und auf den innerstaatlichen Verkehr erstreckt²⁷; diese Regelungen gehen gemäß Anhang I § 52 grundsätzlich dem nationalen Recht vor.²⁸ Für Österreich wird die Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung auf Beförderungen von Fahrgästen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen vom Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz (EisbBFG) noch ausdrücklich vorgesehen.

- 13 Die Entwicklung des die Eisenbahnen betreffenden Rechts des Personenverkehrs verlief daher ähnlich jener im *Luftfahrtrecht*: Die zunächst entstandenen völkerrechtlichen Regelungen, zuletzt das Montrealer Übereinkommen, wurden durch die VO (EG) 889/2002 in das Unionsrecht übernommen und der Anwendungsbereich auf Binnenflüge ausgedehnt (Art 2 Z 2).²⁹ Für den *Omnibusverkehr* bringt VO (EU) 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr³⁰ zwar eine gewisse Vereinheitlichung, die jedoch das Haftungsrecht nur am Rande erfasst: Für diesen Bereich

-
- a) für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten gemeinsame Regeln aufstellen;
 - b) für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, die Bedingungen festlegen;
 - c) Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erlassen;
 - d) alle sonstigen zweckdienlichen Vorschriften erlassen.

(2) Beim Erlass von Maßnahmen nach Absatz 1 wird den Fällen Rechnung getragen, in denen die Anwendung den Lebensstandard und die Beschäftigungslage in bestimmten Regionen sowie den Betrieb der Verkehrseinrichtungen ernstlich beeinträchtigen könnte.

- 27 Erwägungsgrund (6) der Fahrgastrechte-VO. Siehe dazu *Christandl/Riss*, Schadenersatzrechtliche Verantwortlichkeit Rz 123 ff.; *Koziol/Apathy/Koch*, Österreichisches Haftpflichtrecht III³ (2014) Rz A/2/1.
- 28 § 52 (1) lautet: »In allen Fällen, auf die diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, kann gegen den Beförderer ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften geltend gemacht werden.« Art 11 der VO, der günstigeres Landesrecht für anwendbar erklärt, betrifft wohl nur den inländischen Verkehr, der von CIV nicht erfasst ist; so *Magnus/Wurmnest* in: *Koziol*, Haftung von Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen Rz 35. Siehe zu all dem ausführlich *Christandl/Riss*, Schadenersatzrechtliche Verantwortlichkeit Rz 139 f, 144 ff.
- 29 Dazu *Koziol/Apathy/Koch*, Haftpflichtrecht III³ Rz A/9/2 f; *Zehetbauer/Motter*, Nationales und Internationales Transportrecht. Straße, Schiene, Luft und Wasser (2017) 259 ff.
- 30 Dazu *Koziol/Apathy/Koch*, Haftpflichtrecht III³ Rz A/2/1.