

Zeitschrift für

# VERKEHRS-**ZVR** RECHT

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

**Mai 2022**

# 05

157 – 192

Beitrag

## **IPRG: Das Sachenrecht der Eisenbahn**

*Miriam Simsa, Philipp Kalser und Sebastian Kühl* ➔ 160

Checkliste

**Neues im Luftfahrtrecht 2022** *Joachim J. Janezic* ➔ 165

Rechtsprechung

**Abgeltung von Bereitschaftszeiten im Rahmen der Pflegeleistungen**

*Christian Huber* ➔ 172

**Zusätzliche „Reparaturhistorie“ als Gewährleistungskriterium**

**nach durchgeführter Kfz-Reparatur** *Christian Huber* ➔ 176

**Stillstand auf der Autobahn begründet außergewöhnliche**

**Betriebsgefahr** *Georg Kathrein* ➔ 182

**Ordination für Ansprüche nach Fluggastrechte-VO nach Brexit**

*Peter G. Mayr* ➔ 184

Judikaturübersicht Verwaltung

**Verordnung muss eigenständigen normativen Gehalt aufweisen** ➔ 187

**Entziehung wegen Verweigerung, Nachweis der Nichtalkoholisierung**

**ist zu werten** ➔ 187

Kuratorium für Verkehrssicherheit

**Stolperfalle E-Scooter**

*Ernestine Mayer, Raffaella Neustifter, Erwin Wannemacher  
und Klaus Robatsch* ➔ 189

# IPRG: Das Sachenrecht der Eisenbahn

ZVR 2022/60

§ 33 IPRG

Sachenrechtsstatut;

Zug;

Waggon;

Eisenbahnfahrzeug;

Streckenkontrollfahrzeug;

Güterwagen;

Eisenbahnunternehmen;

Haltereigenschaft

Obwohl der europäische Eisenbahnmarkt bereits vor Jahrzehnten liberalisiert wurde, ist § 33 IPRG nach wie vor in seiner Stammfassung aus Zeiten der Staatseisenbahn in Kraft. Die daraus resultierende Auslegungsbedürftigkeit des § 33 IPRG sowie das Fehlen eines unionseinheitlichen Kollisionsrechts gefährden die Rechtssicherheit und bereiten der Praxis erhebliche Schwierigkeiten.

Von Miriam Simsa, Philipp Kalser und Sebastian Kühl

## Inhaltsübersicht:

- Internationale Sachverhalte und das Sachenrechtsstatut
- Grundregel und Ausnahme
- Zur jüngeren Entwicklung des Eisenbahnmarkts
- Einblick in die privatisierte Wirtschaftspraxis
- Anwendungsbereich von § 33 Abs 1 Halbs 2 IPRG
- Exkurs zur Übereignung von Wagen nach deutschem Recht

## A. Internationale Sachverhalte und das Sachenrechtsstatut

In der jüngeren Vergangenheit wurden große Teile des Kollisionsrechts durch Rechtsakte der EU vereinheitlicht. Das trifft insb in Bezug auf vertragl<sup>1)</sup> und außervertragl<sup>2)</sup> Schuldverhältnisse, das Erbrecht<sup>3)</sup> und Ehescheidungen<sup>4)</sup> zu. Sachenrechtl Kollisionsnormen sucht man jedoch vergeblich. Obwohl die Bestrebungen bis in das 19. Jh zurückreichen, ist eine Vereinheitlichung des Sachenrechtsstatuts bislang weder auf unionsrechtl noch internationaler Ebene erfolgt.<sup>5)</sup> Das anwendbare Sachenrecht ist daher in aller Regel nach nationalem Recht zu bestimmen, in Österreich nach §§ 31 ff IPRG und in Deutschland nach den Art 43 ff dEGBGB. Eine Rechtswahl in Bezug auf das Sachenrechtsstatut ist nach ganz hA jedenfalls in Österreich und Deutschland unzulässig.<sup>6)</sup> Die Bestimmung des anwendbaren Sachenrechts ist insb bei komplexen grenzüberschreitenden Sachverhalten mitunter sehr aufwändig.

## B. Grundregel und Ausnahme

§ 31 IPRG normiert den Grundsatz der *lex rei sitae*, wonach alle sachenrechtl Fragen – unter Beachtung allfälliger Rück- und Weiterverweisung – nach dem Recht des Staates zu behandeln sind, in dem sich die jeweilige Sache tatsächl befindet.

Für Verkehrsmittel und speziell für Eisenbahnfahrzeuge normiert § 33 Abs 1 IPRG jeweils als *lex specialis* anderes: „*Dingliche Rechte an den in einem Register eingetragenen Wasser- und Luftfahrzeugen sind, vorbehaltlich des Abs. 2, nach dem Recht des Registerstaates zu beurteilen; für Eisenbahnfahrzeuge ist das Recht des Staates maßgebend, in dem das Eisenbahnunternehmen, in dessen Betrieb die Fahrzeuge eingesetzt sind, den tatsächlichen Sitz seiner Hauptverwaltung hat.*“<sup>7)</sup>

Das Gesetz erweckt den Anschein, auf alle der genannten Fahrzeuge anwendbar zu sein. Nach völlig hA ist § 33 IPRG jedoch nur auf grenzüberschreitend eingesetzte Fahrzeuge anwendbar.<sup>8)</sup>

Hervorzuheben ist, dass § 33 IPRG nach wie vor unverändert in seiner Stammfassung aus dem Jahr 1979 in Kraft ist. Sein Inhalt ist aufgrund der tiefgreifenden Reformen des Eisenbahnrechts nach der Jahrtausendwende – wie noch zu zeigen ist – auslegungsbedürftig, wenn nicht sogar lückenhaft.

## C. Zur jüngeren Entwicklung des Eisenbahnmarkts

Der europäische und damit auch der österr Schienenverkehr haben sich in den vergangenen Jahrzehnten grundlegend verändert. Traditionell waren die meisten Eisenbahnunternehmen in Europa nach dem Zweiten Weltkrieg als integrierte Unternehmen organisiert. Absatzbereich und Infrastrukturbereich waren nicht voneinander getrennt. Der Eisenbahnsektor in Europa wies monopolistische Strukturen auf.<sup>9)</sup> In Österreich bestand lange Zeit sogar ein De-facto-Monopol zugunsten der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB).<sup>10)</sup> Diese verwalteten annähernd das gesamte österr Schienennetz inkl der für den Massenverkehr essentiellen Hauptbahnen und betrieben gleichzeitig den dort stattfindenden Schienenverkehr.

1) ROM I-VO (EG) 593/2008 ABI L 2008/177, 6.

2) ROM II-VO (EG) 864/2007 ABI L 2007/199, 40.

3) EuErbVO (EU) 650/2012 ABI L 2012/201, 107.

4) ROM III-VO (EU) 1259/2010 ABI L 2010/343, 10.

5) *Kodek*, 40 Jahre Sachenrecht im IPRG: Rück- und Ausblick, ZfRV 2019/34, 258 (263).

6) *Neumayr in Koziol/Bydlinski/Bollenberger* (Hrsg), KBB ABGB<sup>6</sup> § 31 IPRG Rz 1; *Kodek*, ZfRV 2019/34, 258 (262).

7) Siehe aber die Gegenansichten in Abs 2.

8) OGH 29. 6. 2011, 8 Ob 55/11 p; *Verschraegen in Rummel*, ABGB<sup>3</sup> § 31 IPRG Rz 18 (Stand 1. 1. 2004, rdb.at); vgl dazu ErläuterV 784 BlgNR 14. GP 47. Im Detail bestehen jedoch offenbar Auffassungsunterschiede: In OGH 8 Ob 55/11 p wird idZ einerseits der Begriff „Dauereinsatz“ gebraucht und andererseits von „im regelmäßigen grenzüberschreitenden Verkehr“ gesprochen. Vgl demgegenüber auch *Schwimann*, Grundriß IPR (1982) 189 und *Verschraegen in Rummel*, ABGB<sup>3</sup> § 31 IPRG Rz 1 (Stand 1. 1. 2004, rdb.at), die jeweils auf die **ausschließl** Nutzung im Binnenverkehr abstellen.

9) *Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz<sup>3</sup> (2015) 11; *Seywald/Zankl*, Die Reise geht weiter: Direktvergabe von Schienenpersonenverkehrsleistungen, in *Paulus* (Hrsg), Jahrbuch Regulierungsrecht 2018 (2019) 103.

10) Vgl § 18 EisbG idF BGBl I 2004/38.

Die auf unionsrechtl Rechtsakten<sup>11)</sup> basierende Liberalisierung des Eisenbahnwesens änderte das, indem sie insb eine vertikale Desintegration zwischen Schieneninfrastruktur und Verkehr bewirkte.<sup>12)</sup> Ziel war, dass die Schieneninfrastruktur nicht nur vom jeweiligen Eigentümer, sondern auch von Drittanbietern genutzt werden kann. In Österreich wurden die ÖBB dafür aufgespalten. Als Holdinggesellschaft für die Rechtsträger der aufgespaltenen Unternehmensbereiche (Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur) fungiert nunmehr die Österreichische-Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (ÖBB-Holding AG).<sup>13)</sup> Seit 1998 steht das österr Eisenbahnnetz auch Drittanbietern offen.<sup>14)</sup> Die Anzahl der Eisenbahnunternehmen iS des EisbG in Österreich lag Ende 2020 bei 77.<sup>15)</sup>

Vor der Liberalisierung des Eisenbahnmarkts waren in Europa vornehmlich<sup>16)</sup> die staatl Eisenbahnunternehmen Eigentümer der eingesetzten Eisenbahnfahrzeuge. Der freie Zugang zum Eisenbahnnetz hat das geändert. 2020 waren in Summe (nur) noch in etwa 72% der in Österreich registrierten Güterwagen im Eigentum der Rail Cargo Austria (RCA), deren Alleingesellschafterin die ÖBB-Holding AG ist.<sup>17)</sup> Die Fahrzeuge der Privatwageneinsteller umfassten mehr als 23% des in Österreich registrierten Bestands.<sup>18)</sup> Die Mitbewerber des Marktführers RCA steigerten 2020 überdies ihren gemeinsamen Marktanteil an den insgesamt erbrachten Tonnenkilometern und den beförderten Nettotonnen auf 36,7%.<sup>19)</sup> Im Güterverkehrsbereich herrscht in Österreich daher bereits reger Wettbewerb.

#### D. Einblick in die privatisierte Wirtschaftspraxis

Wie soeben dargestellt, hat die Liberalisierung des Eisenbahnwesens in Österreich insb im Bereich des Güterverkehrs zu regem Wettbewerb geführt. Das hat Investoren auf den Plan gerufen, die Eisenbahnfahrzeuge als neue Asset-Klasse erkannt und erschlossen haben. Unter diesen Investoren finden sich nicht nur sog „Strategen“ – also Unternehmen, die selbst im Eisenbahnwesen tätig sind oder werden wollen –, sondern auch Finanzinvestoren wie Banken, Pensionsfonds oder Privatpersonen.

Während die Investoren zwar die (rechtl) Eigentümer der Güterwagen sind, bewirtschaften sie diese idR nicht selbst. Die Bewirtschaftung der Güterwagen erfolgt vielmehr über sog Asset Manager als Dienstleister. Wesentlichste Aufgabe eines Asset Managers ist, für den Betrieb der verwalteten Eisenbahnfahrzeuge zu sorgen. In aller Regel vermietet der Asset Manager die Eisenbahnfahrzeuge dazu im eigenen Namen, aber auf Rechnung des Investors an Endabnehmer, die die Wagen dann einsetzen. Aufgrund dieser Tätigkeit übernehmen Asset Manager häufig auch die Rolle des Halters der Eisenbahnfahrzeuge und sind damit für Instandhaltung und Überwachung der Eisenbahnfahrzeuge verantwortlich. Bei Abschluss besonders langfristiger Mietverträge wird die Haltereigenschaft mitunter auch auf den Mieter übertragen.

Es ist evident, dass die bestehende ges Bestimmung, wenn sie lapidar von einem „Eisenbahnunternehmen“ spricht, mit der heutigen Wirtschaftspraxis in eklatantem Widerspruch steht. Nachfolgendes soll der Illustration dienen:

Der Eigentümer eines Güterwagens ist ein in Deutschland ansässiger Pensionsfonds. Der Güterwagen wurde von einem polnischen Hersteller gekauft und in Deutschland erstregistriert,<sup>20)</sup> anschließend von einem Asset Manager mit Sitz seiner Hauptverwaltung in Österreich bewirtschaftet. Dieser Asset Manager ist auch Halter des Güterwagens und vermietet diesen wiederum an einen in Tschechien ansässigen Mieter, der europaweit Transportdienstleistungen erbringt. Der Pensionsfonds beabsichtigt nun, den Güterwagen an einen anderen Investor zu verkaufen. Der zu leistende Kaufpreis soll kreditfinanziert werden und der Käufer ist dementsprechend vertragl dazu verpflichtet, dem finanzierenden Kreditinstitut im Zeitpunkt der Übereignung ein Pfandrecht am Güterwagen einzuräumen. Im Zeitpunkt, zu dem das Eigentum übertragen werden soll, befindet sich der Güterwagen örtlich in Ungarn. Damit könnte die Eigentumsübertragung etwa ungarischem (*lex rei sitae*), deutschem (Registerland) oder österr (Sitz des Halters) Sachenrecht unterliegen.

In diesem und ähnlich gelagerten Fällen ist die rechtssichere Bestimmung des auf den Güterwagen anwendbaren Rechts von elementarer Bedeutung. Nicht nur die Eigentumsübertragung, sondern auch die Einräumung von Pfand- und anderen Sicherungsrechten muss rechtl abgesichert sein. Im Folgenden soll daher auf die aus österr Perspektive anzustellenden Überlegungen näher eingegangen werden.

#### E. Anwendungsbereich von § 33 Abs 1 Halbs 2 IPRG

##### 1. Eisenbahnfahrzeuge

§ 33 Abs 1 Halbs 2 IPRG ist nach seinem Wortlaut zwar nur auf „Eisenbahnfahrzeuge“ anwendbar. In den ErläutRV wird idZ jedoch angemerkt, dass „[i]n den Anwendungsbereich dieser Bestimmung [...] das von der Eisenbahn **eingesetzte rollende Material einschließlich der in den Fahrpark der Eisenbahn eingestellten sogenannten Privatwagen**“ fällt.<sup>21)</sup> →

11) Sog Eisenbahnpakete, die aus einer Vielzahl an RL und VO bestehen und den freien Netzzugang und eine konkurrenzfähige Streckennutzung gewährleisten sollen. Siehe für eine knappe Übersicht <https://www.schienecontrol.gv.at/de/wettbewerbsregulierung.html> (abgerufen am 12. 11. 2021).

12) Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz<sup>3</sup> 257.

13) Siehe dazu <https://konzern.oebb.at/de/ueber-den-konzern/organisation> (abgerufen am 12. 11. 2021).

14) Schienen-Control GmbH, Jahresbericht 2020 der Schienen-Control (2020) 31, [https://www.schienecontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schiene-Control/1f-Publikationen/SC-Jahresbericht-2020\\_Web.pdf](https://www.schienecontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schiene-Control/1f-Publikationen/SC-Jahresbericht-2020_Web.pdf) (abgerufen am 12. 11. 2021).

15) Davon 58 Eisenbahnverkehrsunternehmen und elf integrierte Eisenbahnunternehmen, Schienen-Control GmbH, Jahresbericht 2020, 151 (s FN 14).

16) Schon damals war es möglich, sog Privatwagen „in den Fahrpark der Eisenbahn einzustellen“: ErläutRV 784 BlgNR 14. GP 49.

17) Inkl der Güterwagen der RCA Tochtergesellschaft Rail Cargo Hungaria.

18) Schienen-Control GmbH, Jahresbericht 2020, 59 (s FN 14).

19) Schienen-Control GmbH, Jahresbericht 2020, 11 (s FN 14).

20) Noch vor Einführung des Europäischen Fahrzeugeinstellregisters gem Art 47 Abs 7 RL (EU) 2016/797 v 11. 5. 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union, ABl L 2016/138, 44.

21) ErläutRV 784 BlgNR 14. GP 49; Hervorhebung durch die Autoren.

Der Begriff „Eisenbahnfahrzeug“ ist nach dem Willen des Gesetzgebers daher weit auszulegen. Nach der hL umfasst der Begriff dementsprechend auch Wagen und Streckenkontrollfahrzeuge.<sup>22)</sup> Insb fallen jedenfalls auch Güterwagen in den Anwendungsbereich.

## 2. Grenzüberschreitender Einsatz

Wie bereits in Pkt B erwähnt, erfasst § 33 IPRG nach völlig hA nur Fahrzeuge, die regelmäßig im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden.

Für andere, dh nicht grenzüberschreitend eingesetzte Wagen soll die allg Regel des § 31 IPRG anwendbar und somit stets der tatsächl aktuelle Standort als Sachenrechtsstatut maßgeblich bleiben.<sup>23)</sup> Das führt jedoch unweigerlich zur Frage, was genau die Natur und das erforderliche Ausmaß eines solchen **grenzüberschreitenden Verkehrs** ausmacht: Ist bspw auf Züge, welche gelegentlich ohne Zwischenstopp auf der Teilstrecke zwischen Salzburg und Kufstein (dem „großen deutschen Eck“) Deutschland durchqueren, § 33 IPRG anwendbar? Andernfalls wäre für die Dauer der Fahrt durch Bayern nach § 31 IPRG dt Sachrecht anwendbar.

## 3. Sitz der Hauptverwaltung

Das IPRG verweist auf das Recht des Staates, in dem „das Eisenbahnunternehmen [...] den tatsächlichen Sitz seiner Hauptverwaltung hat“.<sup>24)</sup> Nach den Mat ist darunter der „Ort, an dem die Zentralverwaltung tatsächlich geführt wird“, zu verstehen.

Der Verweis auf den tatsächl Sitz der Hauptverwaltung des Eisenbahnunternehmens gleicht jenem der gesellschaftsrechtl Sitztheorie in § 10 IPRG. Diese kann uE idZ jedenfalls herangezogen werden. Maßgeblich ist danach der Ort, an dem die grundlegenden Entscheidungen zur Unternehmensleitung üblicherweise effektiv in laufende Geschäftsführungsakte umgesetzt werden, also der regelmäßige Tätigkeitsort der zur Geschäftsführung berufenen Organe.<sup>25)</sup> Nach der hM muss dieser sich in einer nach außen sichtbaren Organisation manifestieren; unerhebl ist damit insb der Ort, den eine Briefkastenfirma als ihren Sitz angibt.<sup>26)</sup>

## 4. Eisenbahnunternehmen

So weit, so gut. Wie oben bereits erwähnt, sind jedoch aufgrund der Liberalisierung des Eisenbahnwesens nunmehr unterschiedlichste Akteure mit unterschiedlichsten Aufgaben und Verpflichtungen auf dem Eisenbahnsektor tätig. Diese neue Pluralität wirft die Frage auf, wer als **Eisenbahnunternehmen** iSd § 33 Abs 1 IPRG anzusehen ist.

Bislang hatte weder der OGH den Begriff des Eisenbahnunternehmens zu beurteilen noch wurde diese Frage in der Literatur umfassend behandelt.

### a) Historischer Kontext

Die wenigen Beiträge, die sich mit dem Begriff des Eisenbahnunternehmens befassen, liegen entweder zu lange zurück oder berücksichtigen die seit dem Inkrafttreten des § 33 IPRG erfolgte Liberalisierung des Eisenbahnwesens nicht.

Nach *Schwimann* und *Verschraegen* ist das relevante Eisenbahnunternehmen „dem Halter vergleichbar –

*unabhängig vom Eigentum jenes Eisenbahnunternehmens, auf dessen Rechnung das rollende Material läuft und dem die verkehrstechnische Dispositionsbefugnis zusteht“.*<sup>27)</sup> *Hoyer* hingegen stellt auf den Sitz des Unternehmers ab, der den techn Zustand des rollenden Materials verantwortet.<sup>28)</sup>

Der Gesetzgeber des IPRG verstand den Begriff *Eisenbahnunternehmen* offenbar iS des EisbG in der damals gültigen Fassung, das noch ein De-facto-Monopol zugunsten der ÖBB normierte. UE tritt dieses Verständnis in den ErläutRV eindeutig zutage, wo schlicht von „*der Eisenbahn*“ gesprochen wird.

Jedoch kannte das EisbG 1979 nur die vertikal integrierte Eisenbahn.<sup>29)</sup> Heute unterscheidet das EisbG zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Integrierten Eisenbahnunternehmen (IEU). Ein EIU verfolgt iW den Bau und Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen und ist über diese verfügungsberechtigt. Ein EVU ist demgegenüber vereinfacht ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsdienste erbringt. IEU kombinieren beide der genannten Leistungen.<sup>30)</sup>

Alle Rechte und Pflichten iZm dem Betrieb der Eisenbahn waren 1979 beim Eisenbahnunternehmen konzentriert, insb war dieses auch für die Instandhaltung aller von ihm eingesetzten Eisenbahnfahrzeuge verantwortlich. Demgegenüber ist heute der Halter eines Eisenbahnfahrzeugs für seine Instandhaltung verantwortlich.<sup>31)</sup>

Schon zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des IPRG bestand die Möglichkeit für Private, die Halter von Schienenfahrzeugen waren, diese als sog Privatwagen bei „*der Eisenbahn*“ einzustellen.<sup>32)</sup> Dazu musste der Halter des Privatwagens einen Einstellungsvertrag mit dem Eisenbahnunternehmen abschließen, das die Privatwagen dann zum Verkehr zuließ und im eigenen Eisenbahnbetrieb einsetzte. Halter dieser Privatwagen blieb der Private, das Eisenbahnunternehmen war aber insb für die Instandhaltung der Privatwagen verantwortlich.<sup>33)</sup> Dem Eisenbahnunternehmen kam damals daher eine halterähnliche Stellung zu.<sup>34)</sup>

Da der Gesetzgeber im Jahr 1979 bei der Bestimmung des Sachenrechtsstatuts für grenzüberschreitend eingesetzte Eisenbahnfahrzeuge keinen Unterschied zwischen Eigenwagen, also Wagen im Eigentum der Eisenbahn,

22) *Verschraegen* in *Rummel*, ABGB<sup>3</sup> § 33 IPRG Rz 2 (Stand 1. 1. 2004, rdb.at); *Schwimann*, Grundriß IPR 189.

23) Siehe dazu FN 8.

24) § 33 Abs 1 HalbS 2 IPRG.

25) RIS-Justiz RS0108520; *Verschraegen* in *Rummel*, ABGB<sup>3</sup> § 10 IPRG Rz 3 (Stand 1. 1. 2004, rdb.at).

26) So *Adensamer* in *Napokoj/Foglar-Deinhardstein/Pelinka* (Hrsg), AktG Taschenkommentar (2019) § 10 IPRG Rz 4. Vgl auch *Verschraegen* in *Rummel*, ABGB<sup>3</sup> § 10 IPRG Rz 3 (Stand 1. 1. 2004, rdb.at); RIS-Justiz RS0108520.

27) *Schwimann*, Grundriß IPR 189; ähnlich auch *Verschraegen* in *Rummel*, ABGB<sup>3</sup> § 33 IPRG Rz 2 (Stand 1. 1. 2004, rdb.at).

28) *Hoyer*, Mobiliarsicherheiten und Grenzübertritt des Sicherungsgutes im österreichischen Recht, QuHGZ 1986, 53 (61f).

29) § 2 EisbG idF BGBl I 1976/305.

30) §§ 1 a ff EisbG.

31) *Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz<sup>3</sup> 527.

32) ErläutRV 784 BlgNR 14. GP 49.

33) *Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz<sup>3</sup> 528.

34) Zutr schon *Schwimann*, Grundriß IPR 189; vgl auch *Verschraegen* in *Rummel*, ABGB<sup>3</sup> § 33 IPRG Rz 2 (Stand 1. 1. 2004, rdb.at).

und Privatwagen machte, kam es ihm offenkundig weder auf die Eigentümer- noch die Haltereigenschaft an. Beide dieser Eigenschaften lagen damals in Bezug auf Privatwagen nicht beim Eisenbahnunternehmen, sondern dem Privaten. Dennoch bestimmte sich das auf Privatwagen anwendbare Sachenrecht allein nach dem tatsächl Sitz der Hauptverwaltung des Eisenbahnunternehmens, in dessen Betrieb die Privatwagen eingesetzt wurden und das aufgrund der Einstellung insb für die Instandhaltung der Privatwagen verantwortlich war.

Als **Zwischenergebnis** lässt sich damit festhalten, dass sich zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des IPRG das Sachenrechtsstatut eines grenzüberschreitend eingesetzten Eisenbahnfahrzeugs weder nach dem Sitz des Eigentümers noch dem des Halters richtete. Vielmehr war das relevante Eisenbahnunternehmen iS des EisbG ein Eisenbahnunternehmen iSd § 33 IPRG.

#### b) Anpassung des historischen Verständnisses an geänderte Tatsachen?

Aufgrund der oben skizzierten Strukturänderungen infolge der Liberalisierung des Eisenbahnwesens kann das soeben dargestellte (historische) Verständnis von § 33 IPRG nicht aufrechterhalten werden.

Aufgrund der Trennung in EIU und EVU kommt zweifelsfrei nicht mehr jedes Eisenbahnunternehmen iS des EisbG als Eisenbahnunternehmen iSd § 33 IPRG in Frage; EIU stellen ausschließ die notwendige stationäre Infrastruktur zur Verfügung. Daneben fiel mit dem Einstellungszwang für Privatwagen auch die damit einhergehende zwingende Instandhaltungsverpflichtung des Eisenbahnunternehmens für Privatwagen weg.<sup>35)</sup> Nunmehr ist der Halter eines Wagens auch dann für die techn Instandhaltung und allfällige Reparaturen verantwortlich, wenn der Wagen im Betrieb eines (anderen) EVU eingesetzt wird, etwa weil der Wagen an dieses EVU vermietet ist. Auch ist nicht jeder Halter Eisenbahnunternehmen iS des EisbG. Die vormalis (zwingende) halterähnliche Eigenschaft des Eisenbahnunternehmens, bei dem sämtliche Privatwagen eingestellt werden mussten, ist damit entfallen.

Wie oben gezeigt, sollte sich das Sachenrechtsstatut für grenzüberschreitend eingesetzte Eisenbahnfahrzeuge uE nach dem Willen des Gesetzgebers jedoch gerade nach dem Sitz des für diese Eisenbahnfahrzeuge Verantwortlichen richten. Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des IPRG lag diese Verantwortlichkeit sowohl für Eigen- als auch für Privatwagen beim Eisenbahnunternehmen. Heute liegt die Verantwortlichkeit zumindest für Privatwagen beim Halter. Auch lassen sich Halter, mögen sie auch nicht Eisenbahnunternehmen iS des EisbG sein, uE noch unter den Begriff(-shof) des Eisenbahnunternehmens subsumieren. Verneint man das, besteht uE eine nachträgliche Gesetzeslücke, die dann durch Analogie zu schließen ist. Aus unserer Sicht sprechen daher zumindest gute Gründe dafür, dass seit der Liberalisierung des Eisenbahnwesens der Halter eines Wagens – als Verantwortlicher – als das Eisenbahnunternehmen iSd § 33 IPRG anzusehen ist.

Nach den ErläutRV bezweckt § 33 IPRG überdies, „einen Schwerpunkt zu finden, der eine einheitliche Rechtsanwendung sichert und dem Grundsatz der stärksten Beziehung [...] entspricht“.<sup>36)</sup> Durch die Einführung

von § 33 IPRG wollte der Gesetzgeber also insb häufigen Änderungen des Sachenrechtsstatuts von grenzüberschreitend eingesetzten Verkehrsmitteln zuvorkommen und damit eine einheitl Rechtsanwendung absichern. Während sich der Halter eines Wagens zumindest nicht regelmäßig ändert, werden Wagen heute von unterschiedlichsten EVU gemietet und eingesetzt. In der heutigen Eisenbahnpraxis ist die kollisionsrechtl Anknüpfung beim Halter eines Wagens daher durchaus zweckentsprechend. Die Anknüpfung beim EVU als relevantem Eisenbahnunternehmen iSd § 33 IPRG wäre einerseits dem Willen des Gesetzgebers, eine einheitl Rechtsanwendung sicherzustellen, daher eher ab- als zuträglich. Andererseits führt selbst die „Übereignung“ der Wagen in aller Regel nur dann zur Änderung des Halters, wenn auch der Asset Manager ausgetauscht wird.

#### c) Fazit

UE sprechen gute Gründe dafür, dass nach der Liberalisierung des Eisenbahnwesens nunmehr der Halter eines Eisenbahnfahrzeugs als Eisenbahnunternehmen iSd § 33 IPRG anzusehen ist.

### 5. Möglichkeit einer faktischen Rechtswahl

§ 33 IPRG ist – wie oben gezeigt – nicht nur erhebl auslegungsbedürftig, sondern führt aufgrund der bislang unterbliebenen Vereinheitlichung der nationalen Kollisionsnormen auch zu einem kuriosen Ergebnis. Auf indirektem Weg ermöglicht die geltende Rechtslage eine (beschränkte) privatautonome Wahl des auf grenzüberschreitend eingesetzte Eisenbahnfahrzeuge anwendbaren Sachenrechts.

Die Vertragsparteien müssen dazu lediglich eine Gerichtsstandvereinbarung treffen. Mit dem Gerichtsstand wählen die Vertragsparteien (indirekt) auch das anzuwendende Kollisionsrecht, da Gerichte in aller Regel ihr „eigenes“ nationales Kollisionsrecht anzuwenden haben. Das führt bei gewissen Sachverhaltskonstellationen zu unterschiedl Sachenrechtsstatuten. In Slowenien und Deutschland etwa wird zur Bestimmung des Sachenrechtsstatuts auf den Zulassungs- bzw Registerstaat abgestellt. Fällt dieser nun mit jenem Staat, in dem der Halter seinen Hauptverwaltungssitz hat, auseinander, können die Vertragsparteien mittels einer entsprechenden Gerichtsstandvereinbarung versuchen, gezielt jenes Kollisionsrecht zu wählen, das zur Anwendung des gewünschten nationalen Rechts führt.

### F. Exkurs zur Übereignung von Wagen nach deutschem Recht

Auch im dt Recht haben die Liberalisierung des Eisenbahnmarkts und die Umsetzung der Eisenbahnpakete zu Schwierigkeiten bei der Bestimmung des anwendbaren Rechts für die Übereignung von Wagen geführt.

#### 1. Art 45 dEGBGB

Für die Übereignung von Sachen gilt grds das Recht der Belegenheit der Sache (Art 43 Abs 1 dEGBGB<sup>37)</sup> –

35) Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz<sup>3</sup> 528.

36) ErläutRV 784 BlgNR 14. GP 48.

37) Deutsches Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche, BGBl I S. 2494; 1997 I S. 1061, zuletzt geändert durch BGBl I S. 3515.

lex rei sitae). Aber auch im dt Recht gilt für Transportmittel und damit insb auch für Schienenfahrzeuge eine Sondernorm. Art 45 dEGBGB verdrängt insoweit Art 43 dEGBGB und sieht vor, dass für Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeuge das Recht des Herkunftsstaates maßgeblich ist. Hierbei gilt für Schienenfahrzeuge gem Art 45 Abs 1 Z 3 dEGBGB als Herkunftsstaat der Staat, in dem die Zulassung für das jeweilige Schienenfahrzeug erteilt wurde. Das dt Recht stellt also allein auf den Staat der Zulassung ab.

Der Begriff „Schienenfahrzeug“ umfasst rollendes Eisenbahnmateriale, bzw unabhängig davon, ob es sich um Triebwagen, Personenwaggons, Güterwaggons, rollende Instandsetzungseinheiten, Baugeräte oder Ähnliches handelt.<sup>38)</sup> Unerheblich ist dabei, ob das jeweilige Eisenbahnmateriale tatsächlich grenzüberschreitend eingesetzt wird oder dafür vorgesehen ist. Zwar wird in der Lit tw verlangt, dass das Eisenbahnmateriale für den grenzüberschreitenden Einsatz geeignet sein muss.<sup>39)</sup> Der Wortlaut von Art 45 dEGBGB gibt dies aber nicht her.<sup>40)</sup> In jedem Fall sind vom Begriff „Schienenfahrzeuge“ auch alle Arten von Güterwagen erfasst.

## 2. Das Vierte Eisenbahnpaket

Die Umsetzung des Vierten Eisenbahnpakets<sup>41)</sup> hatte Auswirkungen auf das für Schienenfahrzeuge anwendbare dt internationale Privatrecht.

Maßgeblich ist insb die VO (EU) 2016/796,<sup>42)</sup> durch die die Eisenbahnagentur der Europäischen Union („ERA“) eingeführt wurde. Zentrale Aufgabe der ERA ist es, Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen zu erteilen, deren Verwendungsgebiet in einem oder mehreren MS liegt.<sup>43)</sup> Nur in den Fällen, in denen der Einsatz des Schienenfahrzeugs auf einen MS beschränkt ist, kann auch eine nationale Behörde die Genehmigung für das Inverkehrbringen erteilen.<sup>44)</sup> Die erteilten Genehmigungen werden in einem öff und elektronisch zugängl Register der ERA geführt.<sup>45)</sup> Weiters haben das Parlament und der Rat ein europäisches Fahrzeuginstanzregister beschlossen.<sup>46)</sup> Mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614<sup>47)</sup> hat die Kommission die Spezifikationen festgelegt, die in den noch übergangsweise geltenden nationalen Fahrzeuginstanzregistern enthalten sein müssen. Bevor ein Schienenfahrzeug nach Erhalt der Genehmigung für das Inverkehrbringen erstmals verwendet werden darf, ist es in einem Fahrzeuginstanzregister iSv Art 47 RL (EU) 2016/797 zu registrieren. Hierbei wird jedem Fahrzeug eine europäische Fahrzeugnummer (European Vehicle Number – „EVN“) zugewiesen, mit der es auch zu kennzeichnen ist. Das Schienenfahrzeug behält die EVN für seine gesamte „Lebenszeit“. Sie besteht aus einer zwölfstelligen Zahl, die an der dritten und vierten Stelle die Länderkennung enthält.<sup>48)</sup> Dies gilt mindestens so lange, wie es neben dem europäischen Fahrzeuginstanzregister nationale Fahrzeuginstanzregister gibt.

## 3. Auswirkungen der Umsetzung

Folge der Umsetzung des Vierten Eisenbahnpakets ist, dass es bereits jetzt jedenfalls für international eingesetzte Schienenfahrzeuge keine nationalen Zulassun-

gen innerhalb der EU gibt. Alle Zulassungen sind Genehmigungen für das Inverkehrbringen und werden zentral und einheitlich von der ERA für das grenzüberschreitende Einsatzgebiet erteilt. Da es innerhalb der EU keine nationalen Zulassungen mehr gibt, kann Art 45 dEGBGB nur noch Anwendung in Bezug auf Güterwagen finden, die ihre Zulassung in Drittstaaten erhalten haben. Für eine Zulassung durch die ERA passt die Norm nicht.

## 4. Ermittlung des anwendbaren Rechts

Es stellt sich aber für den dt Rechtsanwender die Frage, nach welchen Bestimmungen das anwendbare Recht für die Übereignung von europäischen Schienenfahrzeugen ermittelt werden soll.

Art 43 dEGBGB wird durch den spezielleren Art 45 dEGBGB verdrängt. Art 45 dEGBGB kann aber nicht herangezogen werden, da es eine nationale Zulassung nicht mehr gibt. Es könnte daher überlegt werden, ob Art 46 dEGBGB herangezogen werden kann. Danach gilt trotz der vorstehenden Sonderregelungen für Rechte an einer Sache das Recht des Staates, zu dem eine „wesentlich engere Verbindung“ besteht. Vom Wortlaut her setzt Art 46 dEGBGB mithin voraus, dass bereits ein bestimmtes Recht nach den Regeln von Art 43 oder Art 45 dEGBGB anzuwenden ist, das aber durch die Spezialnorm des Art 46 dEGBGB verdrängt wird. Wenn dies aber nicht der Fall ist, ist an sich kein Raum für Art 46 dEGBGB.<sup>49)</sup> Allerdings sollte wohl der Rechtsgedanke des Art 46 dEGBGB und möglicherweise des Art 4 Abs 4 ROM I-VO herangezogen und somit dennoch das Recht jenes Staates angewendet werden, zu dem die engste Verbindung besteht. Wenn es um die Übereignung oder die Bestellung von Sicherheiten für ein einem dt Investor gehörendes Schienenfahrzeug geht, der Käufer ein anderer dt Investor ist, die Übereignung in Deutschland stattfindet und die finanzierende Bank ebenfalls deutsch ist, ist die engste Verbindung leicht festgestellt. Anders ist es in internationalen Fällen, wie sie beispielhaft vorstehend in Pkt D beschrieben sind. Hier kann eine „wesentlich engere Verbindung“ zu einem Staat häufig nicht gefunden werden. Dies hat zur Folge, dass sowohl für die Übereignung als auch für die Bestellung von Sicherheiten zu Gunsten von finanzierenden Banken oder Pensionskassen erhebliche Unsicherheiten bleiben.

38) *Staudinger/Mansel*, Komm zum Bürgerlichen Gesetzbuch (2015) Art 45 EGBGB Rn 154.

39) *Wendehorst* in *MüKomm zum BGB*<sup>8</sup> (2021) Art 45 EGBGB Rn 23.

40) So auch *Staudinger/Mansel*, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch Art 45 EGBGB Rn 86.

41) Siehe dazu schon FN 11.

42) ABI L 2016/138, 1 v 26. 5. 2016.

43) Art 21 Abs 5 bis 7 RL (EU) 2016/797.

44) Art 21 Abs 8 RL (EU) 2016/797.

45) Art 48 RL (EU) 2016/797.

46) Art 47 Abs 7 RL (EU) 2016/797.

47) Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission v 25. 10. 2018 zur Festlegung der Spezifikationen für die Fahrzeuginstanzregister nach Art 47 RL (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Änderung und Aufhebung der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission, ABI L 2018/268, 53 v 26. 10. 2018.

48) Anh 6 des Durchführungsbeschlusses der Kommission v 25. 10. 2018, ABI L 2018/268, 53 v 26. 10. 2018.

49) Vgl *Wendehorst*, *MüKomm zum BGB*<sup>8</sup> Art 46 Rn 9f.

## 5. Erforderliche Anpassungen

Notwendig ist mithin eine Anpassung von Art 45 dEGBGB, um unter Berücksichtigung des liberalisierten Eisenbahnmarkts eine einfache und klare sachenrechtl Anknüpfung zu erreichen.

Eine Anknüpfung an das Einsatzgebiet des Güterwagens oder den Sitz des Mieters scheidet uE aus, da beides im „Leben“ eines Güterwagens häufig wechseln wird. Eine weitere Möglichkeit wäre es, an das Recht des Staates des Halters bzw des Asset Managers anzuknüpfen. Dies würde zwar zu einer gewissen Kontinuität führen, da die Asset Manager wie oben dargestellt häufig die Rolle des verantwortl Halters übernehmen und die Verträge mit den Asset Managern regelmäßig langfristig sind. Dagegen spricht aber, dass der Asset Manager die Rolle des Halters in vielen Fällen auf einen Mieter überträgt. Abgesehen davon, dass diese Übertragung nicht

bekannt gemacht wird, führt dies zu einem willkür Wechsel des anwendbaren Rechts. Unlösbar wird die Frage zudem dann, wenn im Zuge des Verkaufs eines Güterwagens der Asset Manager wechselt. Sitzen die Asset Manager in unterschiedl Ländern, ist unklar, ob an das Recht des Staates des bisherigen oder des zukünftigen Asset Managers angeknüpft werden soll. Sinnvoll erscheint uns daher nur die Anknüpfung an das Recht des Staates, in dem das Schienenfahrzeug registriert ist. Soweit es um europäische Wagen geht, ergibt sich aus der EVN eine Länderkennung, die eine Zuordnung zu einem Staat ermöglicht und damit das anwendbare Recht leicht erkennbar macht. Sollte es im „Leben“ des Güterwagens zu mehreren Registrierungen gekommen sein, sollte die letzte Registrierung maßgeblich sein, da sie am schnellsten zu erkennen ist und sich ein Forscher in der Historie eines Schienenfahrzeugs erübrigt.

### → In Kürze

Einerseits ist § 33 IPRG besonders aufgrund des geänderten Begriffsverständnisses von Eisenbahnunternehmen iS des EisbG erheblich auslegungsbedürftig, wenn nicht sogar lückenhaft. Andererseits ist das sachenrechtliche Kollisionsrecht insb in Europa nach wie vor nicht vereinheitlicht. Es wäre daher nicht nur wünschenswert, dass der Gesetzgeber § 33 IPRG (zeitnahe) novelliert und an die geänderten Umstände anpasst. Auch eine Angleichung der nationalen sachenrechtlichen Kollisionsnormen wäre angebracht.

### → Zum Thema

#### Über die AutorInnen:

Mag. Miriam Simsa ist Rechtsanwältin und Partnerin der Schönherr Rechtsanwälte GmbH in Wien, Philipp Kalser, LL. M. (WU), ist Rechtsanwalt in dieser Kanzlei. Kontaktadresse: Schönherr Rechtsanwälte GmbH, Schottenring 19, 1010 Wien.

Tel: +43 1 534 37 0, Fax: +43 1 534 37 66100,  
E-Mail: office.austria@schoenherr.eu, Internet: schoenherr.eu

Dr. Sebastian Kühl ist Rechtsanwalt und Partner der Huth Dietrich Hahn Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB in Hamburg, Deutschland.

Kontaktadresse: HUTH DIETRICH HAHN Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB, Neuer Jungfernstieg 17, 20354 Hamburg, Deutschland. Tel: +49 (40) 41 52 50, Fax: +49 (40) 41 52 5 111, E-Mail: info@hdh.net, Internet: hdh.net

#### Von denselben AutorInnen erschienen:

*Simsa/Kalser*, Die neue Restrukturierungsordnung, SWK 2021, 642; *Simsa/Kalser*, Fortwährende Unsicherheiten der Aufrechnung im Sanierungsverfahren, ZIK 2020/170; *Kühl/Simsa*, Es fährt ein Zug nach nirgendwo... – Gedanken zum anwendbaren Recht für die Übereignung von Güterwagen nach Umsetzung des Vierten Eisenbahnpakets, WM 2021, 2224; *Simsa/Kalser*, Die (überarbeitete) Restrukturierungsordnung, SWK 2021, 1128.

