

**Schadenersatzrechtliche  
Verantwortlichkeit  
im internationalen  
Eisenbahnverkehr**



# § 1 Ausgangslage und Problemaufriss

OLAF RISS

## I. Sonderstellung der Eisenbahnhaftung im materiellen Recht und Internationalen Privatrecht

In seinem zweiten Teil widmet sich das Projekt zur Haftung von Eisenbahnunternehmen dem internationalen Eisenbahnverkehr. Voranzustellen ist, dass mit dem Begriff der »Eisenbahn« heutzutage – infolge der Liberalisierung (Rz 5) – mehrere am Eisenbahnverkehr beteiligte Unternehmen angesprochen sind: Dazu gehören neben dem Verkehrsunternehmer (§ 1b EisebG) auch der Traktionsunternehmer und der Infrastrukturunternehmer (§ 1a EisebG) sowie der Halter von Schienenfahrzeugen, der diese bereitstellt (§§ 32 ff EisebG). Um welche Fragen es dabei geht, soll eingangs ein konkretes Beispiel veranschaulichen:

1

Ein ungarischer Eisenbahnverkehrsunternehmer befördert Reisende von München durch österreichisches Staatsgebiet nach Budapest. Der Eisenbahnverkehrsunternehmer verwendet für den Transport Wagen, eines deutschen Wagenbereitstellers. Auf der Strecke **zwischen Linz und Wien** kommt es durch Kollision mit einem Kraftfahrzeug zu einem **Unfall**. Die Ursache dafür liegt auch in einer Sorgfaltswidrigkeit des österreichischen Infrastrukturunternehmers. Mehrere Zugreisende sowie die Insassen des Kraftfahrzeugs werden verletzt. In einer solchen Konstellation sind sowohl deliktische als auch vertragliche Schadenersatzansprüche zu prüfen. Nach welchem Recht sind die Schadenersatzansprüche der Reisenden und der Insassen des Kraftfahrzeugs zu beurteilen (dazu dann Rz 198 ff)? Welchem Recht unterliegen die Ansprüche des Wagenbereitstellers gegen den Eisenbahnverkehrsunternehmer und gegen den Infrastrukturunternehmer – und vice versa (dazu dann Rz 209 ff und Rz 236 ff)?

Um richtig einordnen zu können, welche Rechtsprobleme dieser *zweite* Band behandelt und welches Ziel sich die Autoren dabei gesetzt

2

haben, ist es förderlich, einige Vorbemerkungen an den Beginn zu stellen. Dem *ersten* Band dieser Reihe und dem ersten Teil dieses Projektes war anschaulich zu entnehmen, dass fast alle nationalen Rechtsordnungen Europas spezielle Haftpflichtregeln für Schäden aus Unfällen im Eisenbahnverkehr herausgebildet haben<sup>1</sup>. Angesichts eines solchen Befundes für das *materielle* Recht überrascht es wenig, dass für Ansprüche aus Eisenbahnunfällen **Sonderregeln auch im Internationalen Privatrecht** bestehen.

3 Die **Ursachen** dafür, dass die Eisenbahn im Internationalen Privatrecht die gewohnten Bahnen verlässt, sind freilich anderswo zu suchen als die Gründe für die Besonderheiten der materiellrechtlichen Haftpflichtregime in den nationalen Rechtsordnungen: Die Sonderregeln des *materiellen Rechts* reagieren durchwegs auf die besondere Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebs und wollen es Geschädigten erleichtern, Ersatzansprüche geltend zu machen, um dadurch die schädlichen Folgen dieser Gefährlichkeit des Betriebes zu internalisieren<sup>2</sup>. Dieser Gesichtspunkt der besonderen Gefährlichkeit spielt in den Vorschriften des Internationalen Privatrechts zum Eisenbahnhaftungsrecht eine wesentlich geringere Rolle. Antrieb der Sonderentwicklung war hier vielmehr ein **Bündel von Gründen**, die auf den ersten Blick nicht leicht auszumachen sind. Ihnen nachzuspüren, ist eines der Anliegen der nachstehenden Untersuchung.

4 Die folgenden Überlegungen haben dabei nicht nur zum Ziel, das Internationale Privatrecht des Eisenbahnverkehrs deskriptiv darzustellen und aufzuarbeiten. Schon dies würde sich als anspruchsvoll erweisen; es genügt aber nicht und ist auch nicht erforderlich, um sämtliche Haftungsfragen befriedigend einzuordnen und zu lösen, die auf einem **liberalisierten Markt des Eisenbahnverkehrs** auftreten. Vielmehr wird es notwendig sein, vor allem danach zu fragen, welche **Bauprinzipien** das einschlägige Kollisionsrecht durchziehen und welche **Regelungszwecke** diesen Prinzipien zugrunde liegen.

1 Siehe den aktuellen rechtsvergleichenden Überblick bei Koziol, Haftung von Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen unter Einbeziehung von Deutschland (3 ff), Frankreich (49 ff), Italien (85 ff), Österreich (105 ff), Ungarn (205 ff) und der Schweiz (149 ff).

2 Siehe etwa bloß *Reiter* in Koziol, Haftung von Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen – Österreich Rz 96.

## II. Liberalisierung des Eisenbahnmarktes und organisatorische Aufspaltung des Eisenbahnbetriebs

Internationales Privatrecht und materielles Recht zur Eisenbahnhaftung nehmen beide eine Sonderstellung in der Privatrechtsordnung ein (Rz 2 f). Die hierfür maßgebenden Gründe dürften allerdings – wie im Detail noch zu zeigen sein wird – sehr unterschiedlich sein. Dennoch verbindet diese beiden Rechtsbereiche auch eine **Gemeinsamkeit**, die in den folgenden Überlegungen relevant werden wird: Da wie dort liegt dem Rechtsbestand durchwegs das **Konzept eines einheitlichen Eisenbahnunternehmers** zugrunde, der die Beförderung als Dienstleistung erbringt sowie die dafür erforderliche Schieneninfrastruktur zur Verfügung stellt. Europarechtliche Vorgaben aus den 1990er-Jahren haben die Mitgliedstaaten jedoch verpflichtet, den Eisenbahnmarkt zu liberalisieren. Um die einschlägige Richtlinie zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (RL 91/440/EWG)<sup>3</sup> umzusetzen, mussten die Mitgliedstaaten den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und die Erbringung von Verkehrsleistungen durch die Eisenbahnunternehmen voneinander trennen (Art 1 und Art 6 Abs 1 RL 91/440/EWG). Diese **Aufspaltung** sollte sicherstellen, dass nicht nur der jeweilige Eigentümer seine Schieneninfrastruktur nutzen kann, sondern diese Möglichkeit gleichermaßen Dritten offensteht. Dementsprechend können in **Österreich** seit 1998 auch sogenannte Drittanbieter das Eisenbahnnetz nutzen. In **Italien** setzte der nationale Gesetzgeber die RL 91/440/EWG mit erheblicher Verzögerung auch erst im Jahr 1998 um.<sup>4</sup> Die Aufspaltung

5

---

3 Nummehr neu gefasst und aus Gründen der Klarheit mit anderen Rechtsakten verschmolzen in der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums Text von Bedeutung für den EWR. Deren Art 6 Abs 1 verpflichtet die Mitgliedstaaten ebenfalls sicherzustellen, dass getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen erstellt und veröffentlicht werden für die Erbringung von Verkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen einerseits und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur andererseits.

4 D. lgs. 8.7.1998, Nr. 277. Die darauf aufbauenden RL 95/18/EWG über die Erteilung von Genehmigungen an die Eisenbahnunternehmen sowie 98/19/EWG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weagentgelten wurden mit d. lgs. 16.3.1999, Nr 146 umgesetzt. Vgl dazu *Nardovino*, *Rivista di diritto europeo* 1999, II, 59 ff.

von Infrastruktur und Eisenbahnbeförderung war in dieser ersten Liberalisierungsphase jedoch lediglich buchhalterisch und nicht durch eine getrennte Gesellschaftsstruktur vollzogen worden und der Zugang zur Infrastruktur stand nur für bestimmte internationale Eisenbahnbeförderungsunternehmen offen<sup>5</sup>. Die gesellschaftsrechtliche Aufspaltung erfolgte dann im Jahr 2000, als die Trenitalia SpA für die Beförderung von Waren und Personen und im Jahr 2001 die Rete Ferroviaria Italiana SpA für die Infrastruktur geschaffen wurde. Erst seit diesem Zeitpunkt kann man von einer tatsächlichen Liberalisierung des Eisenbahnsektors in Italien sprechen. Auch weiterhin kontrolliert die Holdinggesellschaft Ferrovie dello Stato SpA sowohl die Beförderungsgesellschaft als auch die Infrastrukturgesellschaft zu 100 %, was auch heute noch einer vollen Liberalisierung des Schienenverkehrs im Wege steht<sup>6</sup>.

- 6 Dass die ursprünglich zusammenhängenden Teilbereiche des Eisenbahnbetriebs rechtlich-organisatorisch zu trennen waren, wirft – wie die rechtsvergleichenden Untersuchungen in Band I deutlich machen – für den Rechtsanwender eine Fülle von Fragen und Ungereimtheiten im *materiellen Haftpflichtrecht* auf. Nichts anderes gilt für das Internationale Privatrecht: Auch dessen Rechtsbestand hat die von den europäischen Vorgaben ausgelöste Entwicklung nämlich nicht nachvollzogen beziehungsweise noch nicht umfassend berücksichtigt. Wie diese organisatorische Aufspaltung des Eisenbahnbetriebs auf **Haftungsfragen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr** wirkt und wie sie sich in solchen Konstellationen handhaben lässt, ist daher eine der zentralen Fragen, die die vorliegende Untersuchung in den Fokus nimmt. Diese neuen Gegebenheiten muss der Rechtsanwender auch bei grenzüberschreitenden Haftungsfällen befriedigend einordnen und einfangen können. Dabei wird sich zeigen, dass die Aufspaltung dem Rechtsanwender zahlreiche Hindernisse beschert, die sich aus eigener Kraft nicht vollständig aus dem Weg räumen lassen. Bisweilen wird es sich als hilfreich erweisen, nach dem Normsetzer zu rufen, um nicht sachgerechte Ergebnisse zu korrigieren; dabei sollen gegebenenfalls auch Vorschläge formuliert werden.

---

5 Antonini in Lobianco, Compendio di diritto ferroviario 169.

6 Casanova/Brignardello, Diritto dei trasporti II 152.

### III. Mehrzahl von Rechtsschichten

Zu alledem gesellt sich eine weitere Herausforderung für den Rechtsanwender, wenn er Haftungsfragen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zu beurteilen hat: Das anwendbare Haftungsrecht lässt sich durchwegs nur bestimmen, nachdem man eine Mehrzahl von Rechtsschichten durchdrungen hat, die dicht miteinander verwoben, jedoch **kaum aufeinander abgestimmt** sind. Sie stammen überdies zum Teil von unterschiedlichen Normsetzern, sodass sie unterschiedliche Rechtsqualität aufweisen; selbst wenn die verschiedenen Rechtsschichten denselben Wortlaut aufweisen, so sind sie dennoch nicht nach denselben methodischen Regeln auszulegen und anzuwenden (näher Rz 165 ff; siehe auch Rz 57): (i) Kollisionsregeln für Schadenersatzansprüche ergeben sich zunächst aus der Rom II-Verordnung. (ii) Daneben enthält das völkerrechtliche Übereinkommen COTIF Einheitsrecht (Art 6 Abs 1 COTIF), aber ebenso (iii) Kollisionsregeln (Art 8 Abs 2 und 3 COTIF). Einen wesentlichen Teil dieser COTIF-Vorschriften hat der Europäische Normgeber (iv) als Anhang in die Fahrgastrechte-Verordnung übernommen, sodass die völkerrechtlichen COTIF-Regeln parallel zudem als europäisches Sekundärrecht anzuwenden sind (näher Rz 121 ff).

7

Die eben skizzierte Gemengelage wirft zahlreiche Fragen auf. Naturgemäß ist vor allem zu prüfen, welches **Rangverhältnis** zwischen den einzelnen Rechtsquellen gilt: Verdrängen die daraus jeweils ableitbaren Ansprüche einander oder stehen sie in Anspruchskonkurrenz zueinander? Zudem wird sich zeigen, dass die erwähnten Rechtsquellen teilweise zwischen **unterschiedlichen Schadensarten** differenzieren und daher **kein einheitliches Haftungsregime** vorsehen; insbesondere für Personenschäden von Fahrgästen gilt ein Sonderhaftungsregime. Damit erhebt sich naturgemäß die Frage, ob und wie man es rechtfertigen kann, dass die Ersatzfähigkeit der einzelnen Schadensarten nach unterschiedlichen Regeln zu beurteilen ist.

8

### IV. (Rechts-)Ökonomische Aspekte

Die anzustellenden Überlegungen haben nicht nur zum Ziel, die geltende Rechtslage strukturiert **darzustellen** und einen Wegweiser für Rechtsanwender zu liefern, die konkrete Sachverhalte zu beurteilen

9

haben. Diese Projektphase soll den status quo nicht nur erheben, sondern vielmehr in der Folge auch kritisch im Hinblick darauf **würdigen**, ob die Regelungen ein konsistentes und in sich harmonisches System von Haftungsvorschriften bilden und geeignet sind, den jeweiligen Regelungszweck zu erreichen. Der Befund will Unzulänglichkeiten der geltenden Rechtslage identifizieren, Reformbedarf eruieren und Ausgangsbasis für Anpassungsvorschläge sein. Nachzugehen ist dabei vor allem der Frage, ob die konkreten **Wirkungen** der geltenden Rechtsvorschriften mit den **Zielen** des jeweiligen Normsetzers übereinstimmen. Dies zu bewerten, setzt freilich voraus, von beidem – das heißt von den Wirkungen *und* den Zielen – ein konkretes Bild zeichnen zu können. Begibt man sich auf die Suche nach den Regelungszielen – und zwar nicht nur den vom konkreten Normsetzer geäußerten –, scheint es nützlich, die Perspektive um einen rechtsökonomischen Blickwinkel zu erweitern.

10 Dabei wird freilich nicht übersehen, dass die Rechtsökonomie nur ein Gesichtspunkt von mehreren ist, unter denen Rechtsanwender/Rechtssetzer das Normenmaterial betrachten und gestalten können<sup>7</sup>. Auch in der folgenden Untersuchung sollen rechtsökonomische Überlegungen daher lediglich ergänzend hinzutreten, um jene Ergebnisse abzusichern und allenfalls auszubauen, die sich bei Einsatz der anerkannten Methoden des Internationalen Privatrechts zutage fördern lassen.

11 Für den Versuch, rechtsökonomische Überlegungen (maßvoll) miteinzubeziehen, spricht ferner, dass Vorhaben zur Anpassung von Rechtsvorschriften für grenzüberschreitende Sachverhalte überwiegend nur dann Aussicht auf Erfolg haben, wenn sie auf einer europäischen Ebene betrieben werden. Gerade hier kann ökonomischen Argumenten im Prozess der Gesetzesgenese Gewicht zukommen<sup>8</sup>. Auch mit Blick auf die **Formulierung und Empfehlung von Reformvorschlägen** erscheint es daher lohnend, rechtsökonomische Aspekte bereits bei der Befundaufnahme miteinzubeziehen, wo dies sinnvoll ist.

12 Zuletzt macht es noch ein weiterer Umstand reizvoll, rechtsökonomische Aspekte einzubringen. Bislang haben Rechtsökonomien kollisionsrechtliche Probleme nur wenig in den Fokus genommen; ihre Arbeit

---

7 Siehe etwa bloß *Siehr*, FS Firsching 269 (271 und 293).

8 Zum Stellenwert der Rechtsökonomie in der sogenannten Gesetzgebungstheorie etwa *Eidenmüller*, Effizienz als Rechtsprinzip 10, 13, 393 ff, 414 ff.



war und ist vielmehr stark auf das Sachrecht konzentriert<sup>9</sup>. Grund dafür dürfte sein, dass es für die wirtschaftliche Gesamtrechnung einer Volkswirtschaft und damit für die zentrale rechtsökonomische Frage der Wohlfahrtsmaximierung wenig relevant ist, ob etwa ein vermeidbarer Schaden im In- oder Ausland eingetreten ist; das gilt freilich besonders für den (europäischen) Binnenmarkt. Daher haben grenzüberschreitende Sachverhalte RechtsökonomInnen lange Zeit nur wenig interessiert<sup>10</sup>. Lediglich aus einer **individuellen Betrachtung** der einzelnen Akteure, das heißt der beteiligten Privatrechtssubjekte, war es bedeutsam, welche Rechtsordnung für sie die ökonomisch sinnvollste Lösung bietet; im Rahmen ihrer Parteiautonomie konnten sie entscheiden, sich jener Rechtsordnung zu unterwerfen, die ihren ökonomischen Bedürfnissen am besten entsprach<sup>11</sup>: Man denke etwa daran, dass der Verkäufer mit Sitz im Staat A seine Verträge mit ausländischen Käufern dem Recht des Staates B unterwirft, weil dort die geringsten Verbraucherschutzstandards einzuhalten sind. Oder: Eine natürliche Person mit Wohnsitz im Staat C verbringt ihr Vermögen vor ihrem Tod in den Staat D, weil dessen Erbrecht keine pflichtteilsrechtlichen Beschränkungen kennt. Die individuellen Interessen von Privatrechtssubjekten können also zu einem **Wettbewerb der Rechtsordnungen** führen.

Neben die Interessen der einzelnen Wirtschaftsakteure, das heißt der Privatrechtssubjekte, tritt die überindividuelle Perspektive des **nationalen Normgebers** – im Beispiel die Staaten A, B, C und D. Er steht einem Wettbewerb der Rechtsordnungen oftmals **indifferent** gegenüber. Aus seiner Warte macht es nämlich häufig keinen Unterschied, ob die eigene Rechtsordnung besonders oft oder besonders selten zur Anwendung kommt (fiskalische Aspekte können dabei ausgeblendet bleiben<sup>12</sup>).

13

9 Mit diesem Befund etwa auch *Basedow* in *Economic Analysis of Private International Law* 57 (57).

10 *Siehr*, FS Firsching 269 (270).

11 *Siehr*, FS Firsching 269 (272) spricht davon, dass die Rechtssysteme um die Gunst aller derer konkurrieren, die sich ihnen unterstellen wollen und können.

12 Vgl. aber *Posner*, *Economic Analysis*<sup>9</sup> 826, der davon ausgeht, Staaten seien daran interessiert, dass bei ihnen domizilierte Rechtssubjekte in einem Rechtsstreit obsiegen, weil dann mehr Vermögen zur Verfügung steht. Öffentliche Interessen bei der Würdigung von Kollisionsregeln einzubeziehen, ist eine US-amerikanische Eigenheit; sie hat in der europäischen Diskussion bislang keinen nennenswerten Niederschlag gefunden (*Michaels* in *Economic Analysis of Private International Law* 143 [148 mit Nachweisen]); siehe allerdings zum Recht als Produkt, das einem Wettbewerb der Rechtsordnungen unterliegt, etwa *Eidenmüller*, *JZ* 2009, 641 [642 ff], der am Beispiel des Gesellschaftsrechts von Delaware anschaulich zeigt,