Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Assemblée générale
Generalversammlung
General Assembly

AG 12/13 Add. 7
30.09.2015

Original: FR

KONSOLIDIERTE ERLÄUTERNDE BEMERKUNGEN

ER CUV

Tel. +41 (0) 31 359 10 10 Fax +41 (0) 31 359 10 11 info@otif.org Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne/Bern

Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV)

Erläuternde Bemerkungen[1]

Allgemeines

Entstehungsgeschichte

1. Im Rundschreiben vom 22. Januar 1993 betreffend die Folgen der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 für das internationale Eisenbahnbeförderungsrecht wies das Sekretariat[2] darauf hin, dass

   - sich neue Beziehungen im Eisenbahnverkehr bei der Zusammenarbeit der Einsteller von Privatwagen (P-Wagen) mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (Ziff. 7) und mit den Infrastrukturbetreibern (Ziff. 8) ergeben werden,

   - sich das damalige Eisenbahnbetriebsmonopol auf das Infrastrukturmonopol der Betreiber reduzieren (Ziff. 9) und

   - der Begriff „Eisenbahnen“ sich ändern werde (Ziff. 11, 19 und 28).

2. In Beilage 3 zum Rundschreiben vom 3. Januar 1994 wurde den Mitgliedstaaten sowie den interessierten internationalen Organisationen und Verbänden die Frage gestellt, ob nähere Bestimmungen über die Immatrikulation und die Zulassung von P-Wagen und Containern zum internationalen Eisenbahnverkehr im Rahmen des COTIF, der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM (ER CIM) und ihrer Anlagen erforderlich seien.

3. Diese Frage war im Hinblick darauf gestellt worden, dass die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP) voraussetzte, dass P-Wagen bei einer Eisenbahn eingestellt waren (Art. 2 RIP − Anlage II der ER CIM 1980), deren Beförderungen durch Eintragung der Linien den ER CIM unterlagen, aber nicht die Bedingungen für die Einstellung regelte. Aus der Einstellung durch eine „CIM-Bahn“ ergab sich gemäß Artikel 2 RIP implizit die Zulassung zum internationalen Verkehr auf anderen Eisenbahnen, deren Linien ebenfalls den ER CIM unterstellt waren. Im System der integrierten („monolithischen“) Eisenbahnen war es nicht notwendig, klar zwischen der Zulassung der Fahrzeuge zum Verkehr einerseits und der Einstellung in den Wagenpark einer Eisenbahn andererseits zu unterscheiden. Beide Funktionen wurden von einer staatlichen oder staatlich konzessionierten Eisenbahn wahrgenommen. Nach dem Wettbewerbsrecht der Europäischen Gemeinschaften (EG), mittlerweile EU, ist es hingegen unzulässig, dass ein Unternehmen (oder ein Unternehmensverband) ermächtigt wäre, Material zum Verkehr zuzulassen und auf diese Weise mittelbar über den Marktzugang anderer Unternehmen zu ent-

---

1 Artikel, §§ usw. ohne nähere Bezeichnung sind solche der ER CUV. Hinweise auf Niederschriften von Tagungen ohne nähere Angabe des Gremiums betreffen Tagungen des Revisionsausschusses, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt.

2 Damals: “Zentralamt“

scheiden, mit denen es in Wettbewerb steht (s. erläuternde Bemerkungen zum CIM-Entwurf vom 5. 5. 1995, veröffentlicht in der Zeitschrift 1995, S. 119-147).

4. Die Mehrheit der Staaten, die auf die vorgenannte Umfrage geantwortet hatten, hielt - im Gegensatz zur Internationalen Privatgüterwagen-Union (UIP) und zu anderen Benutzerverbänden - nähere Bestimmungen über die Immatrikulation und die Zulassung von P-Wagen und Containern zum internationalen Eisenbahnverkehr zunächst nicht für erforderlich (s. Zusammenfassung der Antworten auf den Fragenkatalog zur Revision des COTIF, Zeitschrift 1994, S. 130/131).

5. Mit Rundschreiben vom 8. Juni 1995 übermittelte das Sekretariat den Mitgliedstaaten sowie den interessierten internationalen Organisationen und Verbänden eine Note der UIP einschließlich des Entwurfs einer Ordnung für die Verwendung von Privatwagen im Eisenbahnverkehr. Die Mehrheit der - nicht sehr zahlreichen - Antworten zu diesen Vorschlägen der UIP zur Revision des Privatgüterwagenrechts war positiv.

6. Die 2. Tagung des Expertenausschusses des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) zur Revision des COTIF (21.-23.11.1995) befasste sich ebenfalls mit diesem Problem und kam zu folgenden Schlüssen:

   - „Das RIP ist durch ein allgemeines Wagenrecht zu ersetzen. Es wird sich aber erst im Laufe der Arbeiten ergeben, wo dieses sinnvollerweise einzuordnen sein wird.

   - Es ist klar zwischen der technischen Zulassung und der Einstellung der Wagen zu unterscheiden.

   - Die Eisenbahnen benötigen rechtliche Regeln sowohl für die Beförderung als auch für die technische Zulassung von Wagen.

   - Die benötigten Beförderungsregeln sollen den Vertragspartnern so viel Privatautonomie wie möglich zugestehen. In diesem Sinne ist beispielsweise Artikel 2 RIP in ein künftiges Wagenrecht nicht aufzunehmen.

   - Die Eisenbahnen sind sich bewusst, dass im Interesse aller am allgemeinen Wagenrecht Beteiligten dauerhafte und sichere Rechtsgrundlagen geschaffen werden müssen, um eine erfolgreiche Geschäftspolitik zu ermöglichen.“

Die Entwürfe des Zentralamtes vom 4. April 1996

7. Auf der Grundlage der unter den Ziffern 5 und 6 erwähnten Stellungnahmen setzte das Sekretariat seine Vorbereitungsarbeiten fort, wobei eine Reihe von Sachverständigen konsultiert wurde. Das Sekretariat ging davon aus, dass ein neues Wagenrecht sich auf den internationalen Verkehr beschränken müsste. Es bliebe jedoch jedem Staat überlassen, wieweit er seine für den Binnenverkehr geltenden Vorschriften an künftigen internationalen einheitlichen Rechtsvorschriften ausrichten will.

8. Regelungsbedürftig schienen folgende vier Bereiche:

   - Technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen,

- Gegenseitige Verwendung von Wagen,

- Einstellung von Wagen,

- Beförderungsrechtliche Sonderbestimmungen für die Beförderung von Wagen und Großcontainern.

9. Der Bereich „Technische Zulassung“ sowie die Bereiche „Gegenseitige Verwendung von Wagen“ und „Einstellung von Wagen“ sind unabhängig vom Abschluss eines Frachtvertrages nach den ER CIM. Sie sollten deshalb selbständige Anhänge des COTIF bilden. Die beförderungsrechtlichen Sonderbestimmungen sollten als Kapitel IVa unmittelbar in die ER CIM integriert werden.

10. Der Entwurf des Sekretariates für die „Gegenseitige Verwendung von Wagen“ und die „Einstellung von Wagen“ (Zeitschrift 1996, S. 107) sah unter möglichst weitgehender Wahrung der Parteienautonomie einheitliche Rechtsvorschriften vor, und zwar

    - für die Verwendung von Wagen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen, also die bisherigen sogenannten Bahnwagen, deren gegenseitige Verwendung zum damaligen Zeitpunkt in den Übereinkommen der Eisenbahnen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen (RIV) bzw. der Personen- und Gepäckwagen (RIC) im internationalen Verkehr geregelt war,

    - für das bewährte Rechtsinstitut der „Einstellungsverträge“, also die bisherigen sogenannten Privatwagen.

    Sonstige Verträge betreffend Verfügungsrechte über Eisenbahnwagen (z.B. Miete, Leasing, Verträge über eine Verwendung im Einzelfall) waren nach dem Entwurf des Sekretariates auf internationaler Ebene nicht zu regeln, sondern sollten weiterhin dem Landesrecht überlassen bleiben.

11. Der Entwurf für ein neues Kapitel IVa der ER CIM (Beförderungsrechtliche Sonderbestimmungen) regelte den Fall, dass ein „besonderes“ Gut zur Beförderung aufgegeben wird, nämlich auf eigenen Rädern rollende Wagen. Ferner sollten beförderungsrechtliche Sonderregelungen gelten, wenn Großcontainer zur Beförderung aufgegeben werden und deren Charakter als *Beförderungsmittel* solche Sonderbestimmungen rechtfertigt (vgl. die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Containern - RICo, Anlage III der ER CIM 1980).

Das Ergebnis der Revision von 1999

12. Der Revisionsausschuss (8. Tagung, 11.-15.11.1996) befasste sich mit der Prüfung des Entwurfes vom 4. April 1996 für „Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die gegenseitige Verwendung und die Einstellung von Wagen (UIV)“.

13. Vertreten waren lediglich 17 Mitgliedstaaten, so dass das erforderliche Quorum (20 der 39 Mitgliedstaaten) nicht erreicht war und der Revisionsausschuss keine Beschlüsse gemäß Artikel 8 § 2 COTIF 1980 fassen konnte.

14. Die vertretenen Mitgliedstaaten sprachen sich auf Anregung des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) und des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) mehrheitlich dafür aus, abweichend von den Entwürfen des Sekretariates auf eine Regelung des „Einstellungsvertrages“ als besonderen Vertragstypus zu verzichten. Der Verwendungsvertrag sollte vielmehr so allgemein geregelt werden, dass die gesetzliche Regelung für alle Formen einer vertraglichen Verwendung von Wagen anwendbar wäre (=Verwendungsvertrag im weiteren Sinne), also für die Verwendung von

- Wagen, die als sogenannte „bahneigene Wagen“ in den Wagenpark eines Eisenbahnverkehrsunternehmens eingegliedert sind,

- Wagen, die als nicht bahneigene Wagen in den Wagenpark eines Eisenbahnverkehrsunternehmen eingestellt worden sind (damalige P-Wagen),

- sonstige Wagen.

Die zu schaffenden einheitlichen Rechtsvorschriften hätten sich im Wesentlichen auf Fragen der Haftung, der Verjährung und des Gerichtsstandes zu beschränken.

15. Die vertretenen Mitgliedstaaten erzielten keine Einigung darüber, ob eine ausschließlich auf die vertragliche Haftung beschränkte Lösung vorgesehen werden sollte oder ob unmittelbare, gesetzlich begründete Haftungsansprüche des „Halters“ („rechtsmäßiger Fahrzeugführer“) gegen das im Zeitpunkt des Schadensereignisses den Wagen gerade verwendende Eisenbahnverkehrsunternehmen und ebensolche unmittelbare, gesetzlich begründete Ansprüche des im Zeitpunkt des Schadensereignisses den Wagen gerade verwendenden Eisenbahnverkehrsunternehmens gegen den „Halter“ geschaffen werden sollten.

16. Da die anwesenden Delegierten mit großer Mehrheit die Auffassung vertraten, dass eine „Denkpause“ notwendig sei, wurden die Beratungen erst bei der 12. Tagung des Revisionsausschusses (5.-7.5.1997) fortgesetzt.

17. Das Sekretariat hatte unter Berücksichtigung des Ergebnisses der 8. Tagung des Revisionsausschusses neue Textentwürfe vorbereitet denen graphische Darstellungen beigefügt waren, die die zu lösenden rechtlichen Probleme verständlicher machen sollten (s. die erläuternden Bemerkungen hierzu, Zeitschrift 1997, S. 98).

18. Da lediglich 19 Mitgliedstaaten vertreten waren, war das erforderliche Quorum (20 der 39 Mitgliedstaaten) auch bei der 12. Tagung nicht erreicht; der Revisionsausschuss war daher erneut nicht beschlussfähig. Er entschloss sich dessen ungeachtet, die erste Lesung der Texte indikativ abzuschließen (s. im Übrigen Ziff. 29).

19. Die Mehrheit der vertretenen Mitgliedstaaten sprach sich zu Gunsten einer Lösung aus, die auf einer vertraglichen Haftung beruht, wobei die Möglichkeit einer Subrogation vorgesehen wurde. Dies allerdings nur, wenn der Vertrag über die Verwendung von Wagen ausdrücklich vorsieht, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Wagen anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung stellen *darf*. Subrogation bedeutet, dass die Parteien des Ver-

wendungsvertrages vereinbaren können, dass eine andere Person hinsichtlich der vertraglichen Rechte und Pflichten an ihre Stelle tritt (s. die Bemerkungen zu Art. 8).

20. Hinsichtlich eines neuen Kapitels IVa der ER CIM betreffend besondere Bestimmungen für die Beförderung von Wagen und Großcontainern als befördertes Gut hielt es zunächst keiner der vertretenen Mitgliedstaaten für notwendig, derartige Bestimmungen zu schaffen (Niederschrift 12. Tagung, S. 38-40).

21. Die ER CIM 1980 sowie 1999 schließen nicht aus, dass auf eigenen Rädern rollende Fahrzeuge als solche leer oder beladen Gegenstand des Beförderungsvertrages bilden (vgl. Art. 5 § 1 Buchst. b) CIM 1980). Da die ER CIM 1999 jedoch keine Beförderungspflicht mehr vorsehen, wird es den Eisenbahnverkehrsunternehmen überlassen sein, ob sie solche Verträge abschließen wollen oder nicht. Bei der Überstellung fabrikneuer Personen- oder Güterwagen handelt es sich jedenfalls nicht um einen Verwendungsvertrag, da in diesem Fall die Wagen nicht Beförderungsmittel, sondern Gegenstand der Beförderung sind. Das Gleiche gilt für alle Beförderungen im Fall der Überstellung leerer Wagen unabhängig davon, ob diese im Rahmen eines Beförderungsvertrages oder ohne einen solchen erfolgt.

22. Die Haftung nach den ER CIM ist strenger als nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV (ER CUV): Gemäß Artikel 23 CIM handelt es sich - wie nach Artikel 36 CIM 1980 - um eine strenge Kausalhaftung mit Haftungsbefreiungsgründen, nach Artikel 4 ER CUV hingegen um eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast.

23. Der Revisionsausschuss nahm daher anlässlich der 16. Tagung (23.-27.3.1998) in die ER CIM Sonderbestimmungen betreffend einerseits die Haftung bei Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen, die auf eigenen Rädern rollen und als Beförderungsgut aufgegeben worden sind, und andererseits die Entschädigung bei Verlust oder Beschädigung eines als Beförderungsgut aufgegebenen Eisenbahnfahrzeugs, einer intermodalen Transporteinheit oder ihrer Bestandteile auf (s. die Bemerkungen zu Art. 24, Art. 30 § 3 und Art. 32 § 3 CIM).

24. Der Revisionsausschuss beschloss bei seiner 16. Tagung ferner grundsätzlich, gleichlautende Bestimmungen der Anhänge als gemeinsame Bestimmungen in das Grundübereinkommen aufzunehmen (Niederschrift, S. 7, 12 und 15). Dementsprechend findet sich die Bestimmung über das anwendbare Landesrecht in Artikel 8 COTIF (Niederschrift 19. Tagung, S. 13/14).

25. In Anlehnung an Artikel 3 RIP hatte der UIV-Entwurf des Sekretariates vom 4. April 1996 in Artikel 4 ursprünglich drei Bedingungen für die Verwendung von Wagen genannt, und zwar

- die technische Zulassung,
- die Einsatzfähigkeit des Wagens und
- den Grundsatz, dass ein Wagen nur für die Zwecke verwendet werden darf, für die er bestimmt ist.

26. Die technische Zulassung selbst ist nicht in den Verwendungsverträgen oder in den ER CUV, sondern in anderen Bestimmungen zu regeln (vgl. den ersten Entwurf des Sekretariates vom 1.7.1997 für Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen - ATV - und die erläuternden Bemerkungen hierzu - Anlage 1 und 2 zum Rundschreiben vom 31. Januar 1997 - sowie die vom Revisionsausschuss in 2. Lesung angenommenen Einheitlichen Rechtsvorschriften - ATMF - ER ATMF). Die technische Zulassung wird daher - ähnlich wie durch Artikel 2 RIP - nur vorausgesetzt.

27. Öffentlich-rechtliche Vorschriften, wie z.B. über die Zulassung zum Verkehr oder die Verkehrssicherheit, sind unabhängig von den Vereinbarungen der Parteien des Vertrages über die Verwendung des Wagens verbindlich. Die Rechtsfolgen einer Nichtbeachtung der im ursprünglichen Artikel 4 vorgeschriebenen Bedingungen für die Verwendung eines Wagens können nicht einheitlich in den ER CUV geregelt werden, sondern richten sich nach Landesrecht, weil nicht nur haftungsrechtliche Folgen, sondern auch Sanktionen durch Verwaltungsbehörden oder sogar strafrechtliche Folgen denkbar sind. Daher sprach sich die Mehrheit der im Revisionsausschuss vertretenen Mitgliedstaaten bei einer indikativen Abstimmung für eine Streichung des Artikels 4 des Entwurfes aus (Niederschrift 12. Tagung, S. 10).

28. Die Mehrheit der im Revisionsausschuss vertretenen Mitgliedstaaten erachtete es ferner für nicht notwendig, analog zu Artikel 20 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI (ER CUI) die Möglichkeit besonderer Prozessvereinbarungen vorzusehen. Die bestehenden Gestaltungsmöglichkeiten, insbesondere gemäß Artikel 4 § 5, Artikel 6 § 4 und Artikel 7 § 2, wurden als ausreichend erachtet (Niederschrift 12. Tagung, S. 34).

29. Der Revisionsausschuss bestätigte bei seiner 20. Tagung (1.9.1998) in zweiter Lesung im Wesentlichen die zunächst bei der 8. und 12. Tagung des Revisionsausschusses indikativ beschlossenen Texte und nahm die ER CUV mit dem erforderlichen Quorum an.

30. Die 5. Generalversammlung nahm die vom Revisionsausschuss beschlossenen Texte ohne Änderung einstimmig an (Niederschrift, S. 183).

Teilrevision der ER CUV

31. Im Juli 2013 hat das OTIF-Sekretariat erste Überlegungen über die Notwendigkeit, die Rechte und Pflichten der Parteien der Verwendungsverträge hinsichtlich der Instandhaltung der Güterwagen in den ER CUV gesetzlich zu regeln, angestellt. Hauptanliegen war dabei die Klärung der Haftungsregeln, die in dieser heiklen Frage zwischen Eisenbahnunternehmen und Haltern angewendet werden sollten.

32. Zu diesen Zweck hat das Sekretariat die Arbeitsgruppe „Revision der ER CUV“ ins Leben gerufen, die sich aus Experten der Staaten, nationalen Sicherheitsbehörden und Stakeholdern zusammensetzt und sich bereits dreimal in Bern getroffen hat (17. Oktober 2013, 28. Januar 2014 und 9. April 2014).

Das Sekretariat hat die Arbeitsgruppe insbesondere mit der Ausarbeitung eines Änderungsvorschlags für die Definition von Halter (Art. 2 Buchst. C) beauftragt, die derjenigen aus der Richtlinie 2008/110/EG, die auch in die ATMF übernommen wurde, so genau wie möglich entspricht.

33. Bei seiner 25. Tagung hat der Revisionsausschuss die Änderung des Artikels 2 Buchst. c) der ER CUV angenommen.

Im Einzelnen

Artikel 1
Anwendungsbereich

1. Diese Bestimmung fasst den Anwendungsbereich so weit, dass alle Verträge, die eine Verwendung von Eisenbahnwagen (alle in Ziff. 14 der allgemeinen Bemerkungen genannten Wagenarten) als Beförderungsmittel zum Gegenstand haben, erfasst werden.

2. Der Verzicht auf eine Typisierung entsprechend den herkömmlichen Vertragstypen führt zu Unschärfen. So wird der herkömmliche *Einstellungsvertrag* nicht mehr als gesonderter Vertrag abgegrenzt, insbesondere das Element der Nutzung als Beförderungsmittel gemäß den *Verfügungen des Einstellers* und die Beförderung des leeren oder beladenen Wagens gemäß den *Verfügungen des Einstellers* wird als konstitutives Element nicht aufgeführt. Die diesbezüglichen Rechte und Pflichten sind vielmehr im *Verwendungsvertrag* zwischen den Parteien zu vereinbaren.

3. Charakteristisch für den Verwendungsvertrag und bedeutsam für seine Abgrenzung vom Beförderungsvertrag ist die Zweckbestimmung des Wagens, das heißt seine Verwendung als Beförderungsmittel und nicht sein Charakter als zu beförderndes Gut.

4. Durch die ER CUV sollten ursprünglich andere Vertragstypen wie z.B. der Mietvertrag, der Leasingvertrag oder der Chartervertrag nicht erfasst werden. Angesichts des sehr weit gefassten Wortlautes des Artikels 1 können aber auch Verträge zum Beispiel über die Miete oder das Leasing eines Wagens unter den Anwendungsbereich der ER CUV fallen, es sei denn, dass die Parteien bei Abschluss eines Miet- oder Leasingvertrages durch die Bedingungen dieses Vertrages klar zum Ausdruck bringen, dass sie einen solchen Vertrag und nicht einen Verwendungsvertrag im Sinne der ER CUV schließen wollen.

5. Artikel 1 stellt ferner klar, dass Verwendungsverträge nicht nur zwischen zwei, sondern auch zwischen mehreren Parteien geschlossen werden können, wie dies bei dem Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV) der ERFA, UIC und UIP (s. Zeitschrift 2005, S. 77ff.) der Fall ist. Auf die Erwähnung des für diese Verträge in der Regel typischen Kriteriums der gegenseitigen Verwendung wird hingegen verzichtet, um den Anwendungsbereich der ER CUV nicht unnötig einzuengen (Niederschrift 8. Tagung, S. 12).

6. Artikel 1 erfasst nicht Verwendungsverträge, die ausschließlich die Verwendung als Beförderungsmittel für *Binnen*beförderungen zum Gegenstand haben. Es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei, bei ihren landesrechtlichen Regelungen sich an den ER CUV zu orientieren oder diese in das Landesrecht zu übernehmen.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

1. Im Hinblick auf die Trennung von Betrieb der Infrastruktur und Beförderungstätigkeit wird der Begriff des „Eisenbahnverkehrsunternehmens“ definiert. Die Berechtigung zur Beförderung von Gütern und/oder Personen und die Verfügung über Traktionsmittel sind wesentliche Merkmale, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auszeichnen und vom Infrastrukturbetreiber, aber auch von Wagenvermietgesellschaften unterscheiden.

2. Der Begriff *véhicule* (Fahrzeug) im französischen und *vehicle* im englischen Text als Oberbegriff von Güter-, Personen- und Gepäckwagen ist weiter als der deutsche Oberbegriff „Wagen“ und erfasst auch Fahrzeuge mit eigenem Antrieb. Durch die vorgesehene Definition werden daher „Fahrzeuge mit eigenem Antrieb“ ausdrücklich aus dem sonst allgemeinen Begriff *véhicule* bzw. *vehicle* ausgeschlossen.

3. Der Revisionsausschuss nahm bei seiner 20. Tagung eine Definition des Begriffes „Halter“ auf. Dieser Begriff lehnt sich an das im Straßenverkehr bekannte und vertraute Rechtsinstitut an. Der Halter ist nicht notwendigerweise der Eigentümer im zivilrechtlichen Sinn. Die Begriffsbestimmung entsprach ursprünglich der nach Artikel 2 Buchst. e) ATMF (mittlerweile Artikel 2 Buchst. n) ATMF). Bei seiner 25. Tagung (Bern, 25.-26.6.2014) hat der Revisionsausschuss die Begriffsbestimmung für *Halter* geändert, um sie so weit wie möglich an den bei der 24. Tagung des Revisionsausschusses (Bern, 23.-25.6.2009) in die ATMF übernommenen Wortlaut der Richtlinie 2008/110/EG[3] anzupassen und gleichzeitig die den ER CUV eigenen Besonderheiten zu wahren. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass diese Änderung nicht einstimmig beschlossen wurde, insbesondere Deutschland hat die Streichung des Wortes „dauerhaft“ bemängelt (s. Niederschrift der 25. Tagung).

4. Die bei der 8. Tagung des Revisionsausschusses ausgearbeitete Definition des „Verwendungsvertrages“ (Niederschrift, S. 24) enthielt Elemente, die letztlich den Anwendungsbereich der ER CUV bestimmten. Diese Elemente wurden in Artikel 1 übernommen, so dass eine Begriffsbestimmung des Verwendungsvertrages in Artikel 2 überflüssig wurde.

---

3 Richtlinie 2008/110/EG vom 16. Dezember 2008 zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft

Artikel 3
Zeichen und Anschriften an Wagen

1. Es ist zu unterscheiden zwischen Anschriften, die zwingend durch öffentlich-rechtliche Vorschriften, z.B. durch die Vorschriften über die technische Zulassung, verlangt werden, und solchen Anschriften, die zwischen den Parteien des Verwendungsvertrages vereinbart werden. Im Rahmen der ER CUV ist es wichtig festzulegen, wem die Pflicht obliegt sicherzustellen, dass die erforderlichen Anschriften tatsächlich angebracht sind. Es ist überdies zweckmäßig klarzustellen, dass die Parteien des Verwendungsvertrages zusätzliche Anschriften vereinbaren können, wobei sie allfällige öffentlich-rechtliche Beschränkungen zu beachten haben. Zu den öffentlich-rechtlich vorgeschriebenen Anschriften und Zeichen siehe Artikel 14 ATMF.

2. Die Mehrheit der im Revisionsausschuss vertretenen Mitgliedstaaten erachtete es als notwendig, die Bezeichnung des Halters am Wagen anzuschreiben (Niederschrift 20. Tagung, 2. Sitzung, S. 4/5). Der Halter betreibt den Wagen als Beförderungsmittel, während seine Vertragspartner laufend wechseln können.

3. Die Anschriften, die gemäß der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) vorgeschrieben sind, werden in Artikel 3 nicht erwähnt, da sie ihre Grundlage nicht im Verwendungsvertrag haben, sondern durch die Vorschriften des RID zwingend vorgeschrieben sind.

4. Die Anschrift des Heimatbahnhofes ist nicht zwingend, da es vorstellbar ist, dass ein solcher nicht unbedingt vereinbart sein muss, insbesondere bei Wagen, die nicht in den Wagenpark eines Eisenbahnverkehrsunternehmens eingegliedert sind.

5. § 2 stellt klar, dass Zeichen zur elektronischen Identifikation als Ergänzung verwendet werden können, um die automatische Fahrzeugidentifikation zu erleichtern.

Artikel 4
Haftung bei Verlust oder Beschädigung eines Wagens

1. Die Haftungsregelung ist als Haftung für vermutetes Verschulden mit der Möglichkeit eines Gegenbeweises ausgestaltet und orientiert sich an der geltenden Haftungsregelung bei Verlust oder Beschädigung von zur Beförderung aufgegebenen P-Wagen (Art. 12 § 1 RIP). In den Übereinkommen RIV und RIC war eine andere Haftungsregelung enthalten.

2. Die Entschädigung ist auf den *gemeinen Wert* des Fahrzeugs oder seiner Bestandteile am Ort und im Zeitpunkt des Verlustes beschränkt. Da es aber nicht in allen Fällen möglich ist, Tag oder Ort des Verlustes festzustellen, fügte der Revisionsausschuss bei seiner 22. Tagung (1.-4.2.1999, Niederschrift S. 69/70) eine Bestimmung hinzu, wonach in solchen Fällen Tag und Ort der Übernahme maßgebend sind.

3. § 5 sieht die Möglichkeit vor, dass die Parteien des Vertrages vertraglich eine abweichende Haftungsregelung treffen können. Dies würde es den Eisenbahnverkehrsunternehmen erlauben, an ihren bisherigen vertraglichen Regelungen festzuhalten. So könnte z. B. bei schweren Beschädigungen eine vom Verschulden unabhängige Haf-

tung mit der obligatorischen Abtretung der Schadenersatzansprüche gegenüber Drittpersonen, wie sie damals in Ziffer 19 RIV und Ziffer 20 RIC festgelegt war, vereinbart werden.

4. Schon aus dem Anwendungsbereich gemäß Artikel 1 ergibt sich, dass es sich um eine vertragliche Haftung handelt und daher das Eisenbahnverkehrsunternehmen nur gegenüber seinem Vertragspartner, nicht aber gegenüber Dritten auf Grund des Nutzungsvertrages haftet. Dies im Text noch ausdrücklich zu sagen, ist nicht nur überflüssig, sondern mit Rücksicht auf den Wortlaut der ER CIM nicht angezeigt. Es wurde daher eine Formulierung gewählt, die die redaktionelle Parallelität zu Artikel 36 CIM 1980 und Artikel 23 der ER CIM 1999 wahrt. Siehe im Übrigen auch die Bemerkungen zu Artikel 10.

5. Während bei Verlust des Wagens oder seiner Bestandteile die Entschädigung auf den *gemeinen Wert* beschränkt ist, ist die Entschädigung bei Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile auf die *Instandsetzungskosten* beschränkt (§§ 3 und 4). Sogenannte Vermögensschäden, insbesondere entgangener Gewinn (*lucrum cessans*), werden nicht ersetzt. Die Parteien des Vertrages können jedoch gemäß § 5 auch insoweit abweichende Vereinbarungen treffen. Dies ermöglicht es, die bis dorthin verwendete Praxis einer Entschädigung auch für den Nutzungsausfall, wie sie z. B. im UIC-Merkblatt 433 in Ziffer 20.4 für P-Wagen vorgesehen ist, weiterzuführen.

Artikel 5
Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

1. Da Artikel 4 §§ 3 und 4 eine Haftungsbeschränkung gesetzlich, wenngleich nur als dispositives Recht, vorsieht, wurde analog zu Artikel 44 CIM 1980 und Artikel 36 CIM vorgesehen, dass diese Haftungsbeschränkung bei qualifiziertem Verschulden durchbrochen wird (Niederschrift 12. Tagung, S. 15).

2. Diese Bestimmung ist zwingend, so dass abweichende Vereinbarungen der Parteien des Vertrages nicht möglich sind. Auch wenn anzunehmen ist, dass in der Praxis solche Fälle kaum vorkommen werden, ist dieser Schutz des Vertragspartners bei qualifiziertem Verschulden rechtspolitisch angezeigt.

Artikel 6
Vermutung für den Verlust eines Wagens

1. Die Dauer der Frist, nach deren Ablauf ein Wagen als verloren betrachtet werden konnte, war sehr unterschiedlich geregelt (3 Monate für P-Wagen nach Art. 13 RIP, 12 Monate für bahneigene Personenwagen nach Ziff. 19 RIC und 18 Monate für bahneigene Güterwagen nach Ziff. 18 RIV). Die Bestimmung über die einheitliche Frist von drei Monaten (§ 1) ist dispositiver Natur, so dass weiterhin für die sogenannten bahneigenen Wagen an der bisherigen Regelung festgehalten werden könnte (§ 4). Eine kurze Frist für alle Wagen als subsidiäre gesetzliche Regelung ist aber wirtschaftlich heute durchaus zweckmäßig und gerechtfertigt.

2. Die Mehrheit der im Revisionsausschuss vertretenen Mitgliedstaaten sprach sich für eine Regelung betreffend das Wiederauffinden eines als verloren betrachteten Wa-

gens aus. Die Regelung des Artikels 13 RIP wurde für den Fall ergänzt, dass die Rückstellung des Wagens nicht verlangt wird oder der Wagen später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wiederaufgefunden wird. Artikel 29 § 4 CIM diente als Muster für § 3. Diese Bestimmung hat dispositiven Charakter (§ 4).

3. *Berechtigter* im Sinne dieses Artikels ist, wer einen Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat.

Artikel 7
Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden

1. Bei der 8. Tagung des Revisionsausschusses sprach sich die Mehrheit der vertretenen Mitgliedstaaten dafür aus, dass der „Halter" des Wagens für den durch den Wagen verursachten Schaden haften solle, sofern er nicht beweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist (Niederschrift 8. Tagung, S. 44).

2. Sieht der Vertrag über die Verwendung von Wagen vor, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Wagen anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung stellen darf, und wird davon Gebrauch gemacht, so ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Wagen tatsächlich verwendet, nicht unbedingt auch Vertragspartner des Halters, das heißt Vertragspartei des ersten Verwendungsvertrages. Eine unmittelbare Haftung des Halters gegenüber einem solchen, den Wagen im Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses tatsächlich verwendenden Eisenbahnverkehrsunternehmen wäre nicht mehr eine Haftung auf rein vertraglicher Grundlage, vielmehr müsste sich eine solche Haftung unmittelbar auf eine gesetzliche Regelung in den ER CUV stützen (Niederschrift 8. Tagung, S. 44 und 46/47). Andernfalls wäre es eine deliktische oder quasideliktische Haftung nach Landesrecht.

3. Bei der 12. Tagung des Revisionsausschusses sprach sich eine Mehrheit der vertretenen Mitgliedstaaten dafür aus, eine Haftung lediglich auf vertraglicher Grundlage vorzusehen. Durch eine Vereinbarung über die Subrogation können die Parteien des Verwendungsvertrages erreichen, dass der Halter an die Stelle des Eisenbahnverkehrsunternehmens tritt, das den Wagen von ihm zur Verwendung übernommen hat und diesen dann einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verwendung überlassen hat. Damit kann erreicht werden, dass letzteres Eisenbahnverkehrsunternehmen als Vertragspartner des Halters anzusehen ist (s. auch die Bemerkungen zu Art. 9).

4. Schon aus dem Anwendungsbereich gemäß Artikel 1 ergibt sich, dass es sich um eine vertragliche Haftung handelt (s. Ziff. 3 der Bemerkungen zu Art. 4). Die Haftung gegenüber Dritten, die in keiner den Vertrag betreffenden wirtschaftlichen Beziehung zu den Parteien des Verwendungsvertrages stehen, richtet sich nach Landesrecht (s. auch Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 10).

5. Da das Ausmaß der Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden können, wesentlich größer ist als dasjenige bei Verlust oder Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile, kann diese Bestimmung nicht einfach parallel zu Artikel 4 ge-

staltet werden. Es ist insbesondere nicht vertretbar, den Schadenersatz auf den bloßen Ersatz der Sachschäden zu beschränken. Im Gegensatz zur Situation bei Verlust und Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile sind auch Personenschäden denkbar. Während im Falle des Artikels 4 die sogenannten (reinen) Vermögensschäden im Wesentlichen auf einen Nutzungsausfall beschränkt sind, können die durch den Wagen verursachten Vermögensschäden wesentlich höher sein, insbesondere bei Schäden an der Infrastruktur und bei Dritten, für die das verwendende Eisenbahnverkehrsunternehmen diesen gegenüber haftet (z.B. Umweltschäden).

6. Historisch gesehen richteten sich die Ansprüche der Eisenbahn gegen den Einsteller wegen Schäden, die während der Beförderung durch den Wagen verursacht wurden, nach dem Einstellungsvertrag gemäß Artikel 12 § 6 RIP. Nach Ziffer 22 UIC-Merkblatt 433 haftete der Einsteller unterschiedlich, je nachdem, ob der Schaden durch einen sicherheitsrelevanten Teil des Fahrgestells („Untergestell“) verursacht worden war oder nicht: Der Einsteller haftete für Schäden, die durch einen sicherheitsrelevanten Teil des Fahrgestells verursacht worden waren, nur, wenn das Eisenbahnunternehmen beweisen konnte, dass es den Schaden nicht verschuldet hat. In allen anderen Fällen musste der Einsteller beweisen, dass der Schaden auf einem Verschulden des Eisenbahnverkehrsunternehmens beruhte, um sich von seiner Haftung zu befreien. Die bei der 12. Tagung des Revisionsausschusses vertretenen Mitgliedstaaten sprachen sich dafür aus, als gesetzliches Modell eine Verschuldenshaftung, jedoch ohne Haftungsbeschränkung vorzusehen (Niederschrift 12. Tagung, S. 20).

7. Gemäß § 2 ist auch die Regelung in § 1 dispositiver Natur. Bei Einstellungsverträgen konnte damit die damalige Praxis gemäß Merkblatt UIC 433 und dem sogenannten Garantieübereinkommen fortgesetzt werden, sofern die Parteien des Verwendungsvertrages dies vereinbart haben. Auch die damals in Ziffer 68 RIV und Ziffer 21 RIC vorgesehene Regelung, wonach die Eisenbahnverkehrsunternehmen die ihnen durch die Wagen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen verursachten Schäden selbst tragen, könnte auf Grund einer Vereinbarung nach § 2 beibehalten werden. Eine solche Regelung ist sinnvoll, wenn die Parteien des Vertrages davon ausgehen können, dass das Ausmaß der von ihnen erlittenen Schäden und das Ausmaß der durch ihre Wagen verursachten Schäden im Gesamtergebnis ungefähr ausgeglichen sind. Die Parteien des Verwendungsvertrages würden sich damit die schwierige und aufwendige Ermittlung von Schadensursachen und Beweissicherungsverfahren, die den Bahnbetrieb erheblich stören können, sowie kostenintensive Streitigkeiten ersparen.

Artikel 8
Subrogation

1. *Subrogation* bedeutet, dass in einer Rechtsbeziehung eine Person an die Stelle einer anderen Person tritt, um der ersteren zu erlauben, die Rechte, die der zweiten Person zustehen, ganz oder teilweise auszuüben.

2. Voraussetzung für Subrogation ist die Zustimmung des Halters (s. auch Ziff. 7).

3. Wie in Ziffer 1 der Bemerkungen zu Artikel 7 ausgeführt, ist bei Verträgen, die es erlauben, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Wagen anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung stellen

darf, dieses zweite oder jedes weitere, darauffolgende Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht Vertragspartner des Halters. Die Subrogation ermöglicht es einerseits, dass bei Schäden am Wagen der Vertragspartner des Halters rechtlich die Stelle des Eisenbahnverkehrsunternehmens einnimmt, an das der Wagen weitergegeben wurde (Buchst. a). Andererseits ermöglicht sie auch, dass bei Schäden, die durch den Wagen verursacht wurden, der Halter im Verhältnis zu den weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den Wagen verwendet haben, an die Stelle des Eisenbahnverkehrsunternehmens tritt, dem er den Wagen selbst vertraglich überlassen hat, und der Halter damit unmittelbar dem verwendenden Eisenbahnunternehmen gegenüber vertraglich haftet (Buchst. b).

4. Obwohl die Subrogation einer Vereinbarung durch die Parteien des Verwendungsvertrages bedarf, sehen die ER CUV deren Möglichkeit ausdrücklich vor, um zu gewährleisten, dass in allen Mitgliedstaaten diese Vereinbarungen anerkannt werden und nicht unter Berufung auf allfällige landesrechtliche Bestimmungen die Zulässigkeit solcher Vereinbarungen bestritten oder eingeschränkt wird (Niederschrift 12. Tagung, S. 21).

5. Die Subrogation (Buchst. a), bei der das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Vertragspartner des Halters ist, vereinbart, dass es diesem gegenüber an die Stelle des Eisenbahnverkehrsunternehmen tritt, das den Wagen tatsächlich verwendet, erlaubt es, durch vertragliche Vereinbarung die (damals in Artikel 12 § 5 RIP vorgesehene) „Kanalisierung“ der Haftung bei Verlust oder Beschädigung des Wagens auf das einstellende Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erreichen. Die zweite Möglichkeit einer Subrogation (Buchst. b), die vorsieht, dass der Halter gegenüber dem verwendenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, das nicht sein unmittelbarer Vertragspartner ist, an die Stelle des Eisenbahnverkehrsunternehmens tritt, das den Wagen anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt hat, eröffnet die Möglichkeit, einer unmittelbaren *vertraglichen* Haftung des Halters gegenüber dem verwendenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nach dem zweiten Halbsatz in Buchstabe b) ist jedoch das Klagerecht durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen auszuüben, das Vertragspartner des Halters ist. Damit wird eine „Kanalisierung“ der Ansprüche erreicht, wie sie damals Artikel 12 § 6 RIP gewährleistet hat.

6. Machen die Parteien eines Verwendungsvertrages, der es erlaubt, den Wagen anderen Eisenbahnunternehmen zur Verfügung zu stellen, von der Möglichkeit, eine Subrogation zu vereinbaren, nicht Gebrauch, so können allfällige deliktische Schadenersatzansprüche des Halters wegen Beschädigung oder Verlust des Wagens gegen das verwendende Eisenbahnverkehrsunternehmen nur unter den in den ER CUV und im Verwendungsvertrag vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden (Art. 10).

7. Die Parteien des Verwendungsvertrages können selbstverständlich auch vereinbaren, dass der Wagen zwar anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt werden darf, dass aber in diesem Fall eine Subrogation nicht vereinbart werden darf (s. auch die Bemerkung Ziff. 2).

8. Die Subrogation ist nicht die einzige zulässige Vereinbarung, sondern im Verwendungsvertrag können auch noch andere Abreden getroffen werden.

Artikel 9
Haftung für Bedienstete und andere Personen

1. § 1 entspricht dem Artikel 40 CIM, dem Artikel 51 CIV und dem Artikel 18 CUI.

2. Der Gedanke, auch in den ER CUV den Betreiber der Infrastruktur *ex lege* als Person, deren sich der Verwender des Wagens bedient, zu qualifizieren, fand zunächst keine Mehrheit unter den im Revisionsausschuss vertretenen Mitgliedstaaten (Niederschrift 12. Tagung, S. 25), wurde aber bei der 20. Tagung ohne Gegenstimme mit der Maßgabe angenommen, dass die Parteien des Vertrages etwas anderes vereinbaren können (§ 2) (Niederschrift 20. Tagung, 2. Sitzung, S. 9/10).

3. § 3 dient der Klarstellung, dass nicht nur die Parteien des Verwendungsvertrages für ihre Bediensteten und für andere Personen haften, sondern auch die jeweils durch Subrogation an ihre Stelle getretenen Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Halter. § 3 ist hinsichtlich des § 1 nicht unbedingt nötig, da Artikel 8 ja gerade bewirken soll, dass Ansprüche nur von/gegen die Parteien des ersten Verwendungsvertrages geltend gemacht werden können; er schließt aber eine andere Interpretation aus, beseitigt jeden Zweifel und dient damit der Rechtsklarheit.

Artikel 10
Sonstige Ansprüche

1. Die Formulierung „in allen Fällen, auf die diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden“ soll auch Dritte erfassen, die am Verwendungsvertrag nicht beteiligt sind, soweit sie mit einer der Parteien des Verwendungsvertrages in einer wirtschaftlichen Beziehung stehen, die ihrerseits in einem bestimmten inneren Zusammenhang mit dem Verwendungsvertrag steht. Dies können z.B. die Parteien nachfolgender Verwendungsverträge oder auch der zivilrechtliche Eigentümer des Wagens sein.

2. Diese Bestimmung entspricht Artikel 41 CIM, Artikel 52 CIV und Artikel 19 CUI (vgl. auch die Rechtsprechung zu Art. 28 Abs. 1 CMR, insbesondere das Urteil des deutschen Bundesgerichtshofes vom 12.12.1991). Die Bestimmung soll sicherstellen, dass die in den Einheitlichen Rechtsvorschriften und im Verwendungsvertrag vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen nicht dadurch umgangen werden, dass sonstige Ansprüche, insbesondere deliktische Ansprüche, sowohl der Parteien des Verwendungsvertrages als auch Dritter, die mit ihnen in wirtschaftlicher Verbindung stehen, geltend gemacht werden.

3. Artikel 10 gilt nur für Ansprüche auf Schadenersatz wegen Verlust oder Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile, weil die ER CUV nur für diesen Fall Haftungsbeschränkungen vorsehen. Bei Schäden, die durch den Wagen verursacht werden, gilt hingegen gemäß Artikel 7 eine Verschuldenshaftung ohne Haftungsbeschränkung, so dass eine gleichartige Bestimmung für diesen Fall nicht notwendig ist. Haben die Parteien des Verwendungsvertrages jedoch von der Möglichkeit des Artikels 7 § 2 Gebrauch gemacht, eine abweichende Haftungsregelung zu vereinbaren, und dabei Haftungsbeschränkungen vorgesehen, so können diese vertraglichen Haftungsbeschränkungen nur zwischen den Parteien wirksam werden, nicht jedoch

gegenüber Dritten. Soweit es sich um mehrere aufeinanderfolgende Verwendungsverträge handelt, müsste vertraglich sichergestellt werden, dass auch die Parteien des jeweils folgenden Vertrages als Dritte im Verhältnis zum ersten Verwendungsvertrag gegen den Halter des Wagens keine über die vereinbarten Ansprüche hinausgehenden Ansprüche geltend machen können.

4. § 2 dient nach dem Muster des Artikels 9 § 3 der Klarstellung.

Artikel 11
Gerichtsstand

§ 1 sieht die Möglichkeit vor, dass die Parteien des Verwendungsvertrages den Gerichtsstand vereinbaren. Dabei können die Parteien auch ein Gericht in einem Nichtmitgliedstaat wählen (Niederschrift 20. Tagung, 2. Sitzung, S. 13), sofern die Gerichte des Nichtmitgliedstaates eine solche Gerichtsstandvereinbarung anerkennen. Nur subsidiär sind die Gerichte des Mitgliedstaates zuständig, in dem der Schaden entstanden ist (§ 2).

Artikel 12
Verjährung

1. Die dreijährige Verjährungsfrist entspricht der Regelung in Artikel 12 § 7 RIP. Ein Antrag, die Frist auf zwei Jahre, das heißt die längste in den ER CIM vorgesehene Verjährungsfrist, zu verkürzen, wurde von den im Revisionsausschuss vertretenen Mitgliedstaaten deutlich abgelehnt, weil die Lage bei Ansprüchen aus dem Verwendungsvertrag mit derjenigen bei Ansprüchen aus dem Beförderungsvertrag nicht vergleichbar sei (Niederschrift 8. Tagung, S. 48).

2. In § 2 Buchstabe a) wurde eine Klarstellung eingefügt, ab wann die Frist läuft, wenn nicht feststeht, an welchem Tag der Wagen verloren gegangen ist, sondern der Verlust vermutet wird.