



# Fachhochschul-Studiengang Immobilienwirtschaft

## Das Eisenbahnbuch – Untersuchung der Entwicklung und heutigen Bedeutung eines Sondergrundbuchs

Verfasst von: Mag. Thomas Baar

Betreut von: Dr. Katharina Kohlmaier

Einreichdatum: 31. März 2006

Ich versichere:

- dass ich die Diplomarbeit selbständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfe bedient habe.
- dass ich dieses Diplomarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe.

\_\_\_\_\_  
Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

## **Kurzfassung**

Die Arbeit untersucht die Entstehung und Bedeutung eines Sondergrundbuchs, des Eisenbahnbuchs. Das Untersuchungsobjekt ist dem Zivilrecht, insbesondere dem Grundbuchsrecht, zuzuordnen. Es dient der Erfassung der im Besitz von Eisenbahnunternehmen stehenden und dem Eisenbahnbetrieb dienenden Grundstücke. Historisch bedingt weist es gegenüber dem Grundbuch einige Besonderheiten auf. Diese sollen mit der vorliegenden Arbeit untersucht und dabei die Frage geklärt werden, weshalb das Eisenbahnbuch nicht aufgelöst werden und eine Verzeichnung der betroffenen Grundstücke nicht ebenso gut im allgemeinen Grundbuch erfolgen kann.

Als Methoden zur Bewältigung dieser Aufgabe wurden Quellenstudium und Literaturrecherche gewählt, zusätzlich mit der Materie vertraute Fachleute befragt. Die Heranziehung des Wissens jener Personen, die mit der Institution Eisenbahnbuch arbeiten, erscheint von elementarer Notwendigkeit, da dazu, soweit überblickbar, keine aktuellen Publikationen greifbar sind.

Zur Frage der Entstehung des Eisenbahnbuchs, dem ersten Teil der Arbeit (Kapitel 3), werden die einschlägigen Rechtsnormen selbst, Kommentarwerke, einschlägige Literatur zur Eisenbahngeschichte und die Fachliteratur zum Grundbuchsrecht herangezogen. Im Rahmen der historischen Untersuchung ist auch das alte Eisenbahnbuch selbst in Form der bei den Gerichten aufbewahrten, handschriftlich geführten Hauptbücher Gegenstand der Betrachtung.

Für den zweiten Teil (Kapitel 4 und 5), die Untersuchung der gegenwärtigen Bedeutung, werden die Struktur und Besonderheit des heutigen ADV-Eisenbahnbuchs erläutert und exemplarisch Abschriften untersucht. Es folgen ein Überblick über die bundesweit bestehenden Einlagen und die Darstellung der aktuellen Rechtsprechung. Zum Vergleich wird anhand von Beispielen aufgezeigt, wie Österreichs Nachbarstaaten mit der Verzeichnung von Eisenbahngrundstücken verfahren. In Kapitel 5 werden schließlich Argumente für die Abschaffung ebenso wie für das Weiterbestehen des Eisenbahnbuchs herausgearbeitet.

Im Ergebnis zeigt sich, dass das österreichische Eisenbahnbuch eine Besonderheit ist, die im Vergleich mit anderen Ländern in dieser Konsequenz und Modernität (vollstän-

dige elektronische Erfassung und Verwaltung) keine Entsprechung haben dürfte. Es ist heute in Österreich das einzige, neben dem allgemeinen Grundbuch bestehende, echte Sondergrundbuch und dient, wie jenes, der Verzeichnung von Grundstücken. Es sind somit die auf dem Gebiet der Republik Österreich gelegenen Grundstücke allesamt entweder im Grund- oder im Eisenbahnbuch erfasst.

Der Unterschied zum Grundbuch besteht in der zentralen Führung durch insgesamt nur sieben Bezirksgerichte und der Unterteilung des Buchkörpers in eine Grund- und Teileinlage. Diese Teilung schafft die Möglichkeit, der gesamten Einlage *uno actu*, über die in Grundbuchssachen sonst geltenden Grenzen der Katastralgemeinden und der örtlichen gerichtlichen Zuständigkeit hinweg, Rechte und vor allem Lasten einzuverleiben. Die Grund- und alle Teileinlagen einer Bahnlinie bilden zusammen die Gesamteinlage, die eine rechtliche Einheit, die eisenbahnbücherliche Einheit darstellt und als Gesamtheit der verzeichneten Grundstücke und des Betriebsmaterials den Buchgläubigern haftet.

Diese Besonderheiten sind aus den besonderen Bedürfnissen der Errichtung und des Betriebes von Eisenbahnen entstanden und heute nur mehr von eingeschränkter Bedeutung. Insbesondere lässt die Tatsache der Verzeichnung eines Grundstückes im Eisenbahnbuch nicht mehr verlässlich den Schluss zu, dass es sich um ein dem Betrieb der Eisenbahn dienendes Grundstück handelt. Umgekehrt ist nicht auszuschließen, dass ein dem genannten Zweck dienendes Grundstück im Grundbuch aufscheint. Ferner finden sich, mit Ausnahme einiger Seilbahnanlagen, die sich jedoch nicht über annähernd so lange Distanzen wie die Eisenbahnen erstrecken, heute keine Lasten mehr in den Grundeinlagen.

Die Auflösung des Eisenbahnbuchs ist technisch und rechtlich denkbar, es sprechen jedoch gute Gründe für seine Beibehaltung. Es wird mangels aktuellem Anlass zur Abschaffung und infolge seiner Nützlichkeit für eine mögliche künftige Privatbahnepoche aller Voraussicht nach weiter bestehen.

Die eisenbahnspezifischen Eigenheiten der bücherlichen Eintragungen (etwa „Kreuzungsrechte“) und eine Beurteilung im Hinblick auf Bewertungsfragen werden in dieser Arbeit nicht behandelt, sondern wären vielmehr interessante Themen für eigene Untersuchungen.

## **Stichwörter**

ADV-Grundbuch

Eisenbahnbuch

Eisenbahngrundstück

Grundstücksdatenbank-Neu

Grundbuch

Grundbuchsgeschichte

Landtafel

ÖBB

Sondergrundbuch

Vienna-City-Tower

## **Keywords**

electronic land register as kept in Austria

railway land register

railway-property

data base for property-new

land register as kept in Austria

history of the land register as kept in Austria

Landtafel (old land register for aristocratic properties)

ÖBB (Österreichische Bundesbahnen – Austrian National Railway)

special land register

Vienna City Tower

## **Abstract**

This thesis examines the development and significance of a special land register, the so-called Eisenbahnbuch (railway land register), which serves as a registration of all properties owned or used operationally by railway companies. The subject matter belongs in the domain of civil law, especially Austrian land register law. Due to historical reasons the Eisenbahnbuch has some particularities compared with the general land register. This thesis will examine these particularities and attempt to answer the question of whether or not the Eisenbahnbuch can be dissolved and the properties concerned can be registered in the regular land register.

The research methods chosen for achieving this objective are source and literature study as well as interviews with domain experts. The knowledge and experience of people working with the Eisenbahnbuch or related subject matter on a daily basis was essential as there is – as far as the author can ascertain – no recent publication available.

To illustrate the development of the Eisenbahnbuch, the first part of this thesis (Chapter 3) deals with relevant bodies of law, law reviews and railway history literature as well as literature on land registration. The old Eisenbahnbuch as a book itself, several handwritten ledgers kept in and maintained by the court, are also part of the historical examination.

The second part (Chapters 4 and 5) of the thesis examines the current importance of the Eisenbahnbuch, the organisation and specific details of the electronic based register are explained and examples are described. Furthermore a summary of existing registered railways is given, followed by a view on the current jurisdiction. Next a comparison is made to the situation in some of Austria's neighbouring countries. Finally, in Chapter 5, arguments are made for the further existence as well as for the dissolution of the Eisenbahnbuch.

The results show that the Austrian Eisenbahnbuch is quite an anomaly, apparently unparalleled elsewhere with regards to consistency and modernity (completely electronic entry and administration). It is currently the only real special land register that can be considered complementary to the general land register, all property in Austria being registered either in the general land register or in the Eisenbahnbuch.

A major difference to the general land register lies in a central management through only seven local courts and the division of the registration into Grundeinlage (main charge) and Teileinlage (partial charge). As a result of this, legal rights and especially mortgages can be registered in a single act of registration, without considering the borders between the cadastral townships (the smallest subdivision for registration of property within the general land register). The main charge and all corresponding partial charges from a railway line together form the Gesamteinlage (total charge) which is the legal unit of registration in the Eisenbahnbuch. This total charge, including rolling stock, is the collateral for registered creditors.

These particular characteristics developed due to special needs in the construction and running of railways but today have lost much of their importance. The fact that a property is registered in the Eisenbahnbuch does not allow the assumption that it serves railway purposes. At the same time it is possible that a property serving railway purposes is found in the general land register. Additionally, with the exception of a few cable car lines, there are currently no mortgages registered in the Eisenbahnbuch.

The dissolution of the Eisenbahnbuch is technically and legally feasible but there are good reasons for its further existence. Without an actual reason for its dissolution, and because of its potential use in a prospective era of Austrian private railways, it will probably survive.

The railway-specific characteristics of registered charges (such as right of intersection) and an assessment of valuation issues are not part of this thesis but would be rather interesting topics for examinations in their own right.

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Vorwort.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Einleitung.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Entstehungsgeschichte des Eisenbahnbuchs .....</b>	<b>5</b>
3.1	Das Grundbuch: Mutter des Eisenbahnbuchs .....	5
3.1.1	Definition, Zweck, Zuständigkeit .....	5
3.1.2	Entstehung .....	5
3.1.3	Grundzüge des modernen Grundbuchs .....	9
3.1.3.1	Hauptbuch .....	9
3.1.3.2	Löschungsverzeichnis.....	11
3.1.3.3	Urkundensammlung .....	11
3.1.3.4	Hilfsverzeichnisse .....	12
3.1.3.5	Grundbuchsmappe.....	12
3.1.4	Aufbau einer Grundbuchsabschrift .....	12
3.1.5	Beispiel: Grundbuchsabschrift KG 01006 EZ 4348.....	13
3.2	Zur Unterscheidung von Grundbuch und Sondergrundbüchern.....	14
3.2.1	Exkurs: Das Bergbuch .....	15
3.2.2	Exkurs: Das Wasserbuch .....	16
3.2.3	Exkurs: Die Landtafeln .....	16
3.2.4	Einziges verbleibendes Sondergrundbuch .....	17
3.3	Zum Verhältnis von Eisenbahn und Staat.....	17
3.3.1	Abriss der Eisenbahngeschichte, Teil I: Von 1828 bis ca. 1850 .....	17
3.3.2	Die bücherliche Behandlung der Eisenbahngrundstücke.....	20
3.3.3	Abriss der Eisenbahngeschichte, Teil II: Die Entwicklung bis 1874 .....	21
3.4	Das Eisenbahnbuchanlegungsgesetz vom 19.05.1874 .....	22
3.4.1	Welche Gründe damals für ein Sondergrundbuch sprachen .....	22
3.4.1.1	Wirtschaftliche Aspekte .....	22
3.4.1.2	Weshalb die Erfassung nicht im allgemeinen Grundbuch erfolgte.....	24
3.4.1.3	Vollständigkeit der bücherlichen Erfassung im Allgemeinen .....	26
3.4.2	Das Ergebnis .....	27
3.4.3	Gegenstand des Eisenbahnbuchs.....	28
3.4.4	Inhalt .....	29
3.4.5	Zuständigkeit.....	32
3.4.6	Praktische Umsetzung, Form .....	33
3.5	Der Justizpalastbrand am 15.07.1927 .....	34
3.6	Die Eisenbahnbuchverordnung vom 01.03.1930.....	36
3.7	Die ADV-Umstellung 1993 .....	37
<b>4</b>	<b>Das Eisenbahnbuch heute .....</b>	<b>38</b>
4.1	Aufbau und Eigenart .....	38
4.2	Arten der verzeichneten Bahnen.....	40
4.3	Zuständigkeit .....	40
4.4	Beispiele.....	41
4.4.1	Wiener Verbindungsbahn .....	41
4.4.2	Seilschwebebahn auf die Raxalpe.....	46
4.4.3	Arldbahn .....	48

4.5	Übersicht: Der Bestand bundesweit.....	52
4.6	Die Praxis.....	57
4.6.1	Das Tagesgeschäft im Eisenbahnbuch.....	57
4.6.2	Bewegung in den Eisenbahneinlagen.....	57
4.6.3	Aktuelle Judikatur: Vienna-City-Tower.....	58
4.6.4	Öffentliche Wahrnehmung.....	62
4.7	Vergleich: Die Rechtslage in anderen Staaten.....	65
4.7.1	Deutschland .....	65
4.7.2	Schweiz.....	66
4.7.3	Ungarn .....	67
<b>5</b>	<b>Die Zukunft: Fortbestand oder Abschaffung?.....</b>	<b>68</b>
5.1	Vergleich: Autobahnen und Schnellstraßen .....	68
5.2	Das Projekt „Grundstücksdatenbank Neu“ .....	69
5.3	Argumente für die Abschaffung .....	70
5.3.1	Ein möglicher „Anlassfall“: GDB-Neu.....	70
5.3.2	Vereinfachung der Grundbuchsführung.....	71
5.3.3	Die Verzeichnung im Eisenbahnbuch hat keine Rechtsfolgen.....	71
5.3.4	Die Alternative erscheint praktikabel.....	71
5.4	Argumente für den Fortbestand .....	72
5.4.1	Die Eisenbahneinheit ist mehr als die Summe der Grundstücke.....	72
5.4.2	Umstellungsaufwand.....	72
5.4.3	Aufwand bei der Verbücherung von Simultanhypotheken .....	72
5.4.4	Zeitlos gültige Argumente .....	72
5.5	Ergebnis .....	73
<b>6</b>	<b>Executive Summary (deutsch) .....</b>	<b>75</b>
<b>7</b>	<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>77</b>
<b>8</b>	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>78</b>
<b>9</b>	<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>81</b>



# 1 Vorwort

Gegenstand dieser Untersuchung ist das Eisenbahnbuch. Es dient der Verzeichnung der im Besitz von Eisenbahnunternehmen stehenden und dem Eisenbahnbetrieb dienenden Grundstücke, der sogenannten „Eisenbahngrundstücke“. Man kann es mit Blick auf das österreichische Grundbuchsrecht als Sondergrundbuch, oder aber auch als Fremdkörper bezeichnen. Es handelt sich dabei um einen Sonderfall, dessen Existenz heute nur historisch erklärbar ist.

Der Bezeichnung Eisenbahnbuch haftet etwas Altmodisches an - das mag an dem in die Jahre gekommenen Begriff Eisenbahn selbst liegen. Das damit bezeichnete Verzeichnis in seiner heutigen Erscheinungsform als Teil des elektronisch geführten Grundbuchs hingegen würde ich als hochmodernes Instrument im Dienst der Evidenz der Rechtsverhältnisse an den Bahngrundstücken und des Gläubigerschutzes bezeichnen. Was den Namen betrifft, würde meines Erachtens die Bezeichnung Eisenbahn- oder Bahngrundbuch mehr Klarheit schaffen.

Die Quellenlage zur Entstehung ebenso wie zur heutigen Bedeutung des Eisenbahnbuchs ist als dürftig zu bezeichnen. Neben den ihm zugrunde liegenden Rechtsvorschriften ist es die Literatur zum Grundbuchsrecht, die einige Anhaltspunkte bietet (siehe dazu die folgende Einleitung). Obwohl ein solches Sondergrundbuch für Eisenbahngrundstücke heute weltweit nicht seinesgleichen haben dürfte, findet sich hingegen in der reichen Literatur über das Eisenbahnwesen seit dem Ende der Monarchie nicht der leiseste Hinweis auf seine Existenz: Die jüngsten Beiträge finden sich bei verschiedenen Stichwörtern in der von Victor Röhl herausgegebenen zehnbändigen „Enzyklopädie des Eisenbahnwesens“, 2. Aufl., Berlin und Wien, 1912-1923. Sogar in wissenschaftlichen Publikationen über die Eisenbahngeschichte, die eingehend politische, wirtschaftliche und rechtliche Hintergründe beleuchten, findet das Eisenbahnbuch keine Erwähnung. Es dürfte hinter Formulierungen wie „gesetzliche Rahmenbedingungen“ verborgen sein und der Eisenbahnforschung bislang offenbar keinen wissenschaftlich verwertbaren Erkenntnisgewinn verschafft haben.

Gerade diese Lücke hat mich als an Eisenbahn- wie Grundbuchwesen gleichermaßen interessierten Juristen und künftigen Immobilienwirt gereizt und veranlasst, dem Spezialthema auf den Grund zu gehen. Sollte es bislang den Betrachtern, die sich dem Thema Eisenbahn nicht gerade über das Grundbuchsrecht näherten, gar zu trocken gewesen

sein? Um zu viel Trockenheit zu vermeiden, habe ich den Zusammenhang zu Ereignissen im österreichischen Eisenbahnleben bis zur und rund um die Entstehung des Eisenbahnrechts zumindest cursorisch eingearbeitet.

Als wichtige Wissensträger zum Thema Eisenbahnrecht haben sich Praktiker erwiesen, die mit der Führung des Buchs selbst oder mit seinen rechtlichen Grundlagen als Folge ihres Berufs zu tun haben. Menschen, die es zu ihren besonderen persönlichen Interessen oder gar Hobbys zählen würden, habe ich nicht gefunden.

Da, wie gesagt, die wissenschaftlichen Quellen nicht sonderlich ergiebig sprudeln, habe ich einige dieser Experten um Informationsgespräche gebeten, die mir diese auch ausnahmslos großzügig gewährten: Ich danke für diese Gespräche, die der Arbeit wesentliche Impulse gaben und oft die einzige Quelle für Fragen der Praxis waren, an dieser Stelle in alphabetischer Reihenfolge:

*Herrn MR Dr. Günter Auer, Leiter der Abteilung I/4 des Bundesministeriums für Justiz; Herrn DI Arnold Eder, ÖBB Infrastruktur Bau AG, Vermessung; Frau Dr. Christine Hufnagl, ÖBB Immobilienmanagement GmbH, Recht; Frau Mag. Sidonie Kellner, Leiterin der Rechtsabteilung der ASFINAG; Herrn AR Anton Reisner, Rechtspfleger am BG innere Stadt Wien; Herrn Leopold Strohmeier, ÖBB Immobilienmanagement GmbH, Technik; Herrn ADir Ludwig Swoboda, Leiter der Grundbuchsabteilung am BG Innsbruck; Herrn ADir Reg Rat Karl Vyhnalek, Leiter des Grundbuchsdienstes am BG Innere Stadt Wien. Herrn Eberhard Zwölfer, Wien, danke ich für die gewährten Einblicke in seine umfangreiche Bibliothek zum Thema Eisenbahngeschichte.*

Mein persönlicher Dank gebührt besonders *Frau Dr. Katharina Kohlmaier*, die mich zu dieser Arbeit angeregt, deren Betreuung gerne übernommen und sie kompetent zu einem präsentablen Endergebnis begleitet hat.

## 2 Einleitung

Wie ist das Eisenbahnbuch entstanden? Worin unterscheidet es sich vom Grundbuch? Könnte man es nicht auflösen und alle Grundstücke in Österreich einheitlich im allgemeinen Grundbuch erfassen?

Als Methoden zur Beantwortung dieser Fragen werden Quellenstudium und Literaturrecherche gewählt. Zusätzlich werden mit der Materie vertraute Fachleute befragt.

Die Quellenlage kann hinsichtlich Publikationen, die das Eisenbahnbuch über eine Kommentierung der Rechtsvorschriften hinaus behandeln, zwanglos als schlecht bezeichnet werden: Zuletzt wurde dem Thema im Jahr 1933 breitere Würdigung zuteil: Damals erschien die 7. Auflage des von Heinrich Bartsch verfassten, bereits 1888 erstmalig erschienen Standardwerks über das Grundbuchsrecht. Seither finden sich lediglich verstreute Erwähnungen in der zivilrechtlichen Fachliteratur.

Das Ziel dieser Arbeit, einen Überblick über den Wissensstand zu geben und eine eingehende wissenschaftliche Untersuchung der Bedeutung des Eisenbahnbuchs durchzuführen, dürfte im Licht dieser Quellenlage eine Grundlagenarbeit darstellen. Eine solche zu erarbeiten erscheint deshalb angebracht, da die österreichischen Eisenbahnunternehmen, insbesondere die ÖBB als Eigentümer des Großteils der im Eisenbahnbuch verzeichneten Grundstücke, in jüngster Vergangenheit und noch laufend intensiven Umstrukturierungsprozessen unterworfen sind. Im modernen Eisenbahnunternehmen als Konzern wird Immobilienvermögen in großem Ausmaß mit anderen Augen als zuvor betrachtet. Mit der Erfassung des Bestandes und der Übertragung an Konzerngesellschaften geht die Notwendigkeit einher, Objekte zum ersten Mal oder nach langer Zeit wieder eingehend zu untersuchen, zu bewerten und allenfalls einer neuen Verwendung oder Verwertung zuzuführen.

Bei alledem führt kein Weg am Eisenbahnbuch vorbei, da dieses für die Erfassung der dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen angelegt wurde und darin wiederum die dem Betrieb der Eisenbahn dienenden Grundstücke einzutragen sind (vgl. Eisenbahnbuchgesetz 1874: §§ 1f.). Die Eigentümer selbst, aber auch externe Berater, wie insbesondere Immobiliensachverständige, sind daher zur Auseinandersetzung mit dem auch weiten Kreisen juristisch gebildeter Personen unbekanntem Sondergrundbuch angehalten.

Nun ist das Eisenbahnbuch keine Geheimwissenschaft, es weist jedoch historisch bedingt einige Besonderheiten auf. Diese sollen mit der vorliegenden Arbeit untersucht und letztlich die Frage geklärt werden, ob nicht das Eisenbahnbuch als Sondergrundbuch obsolet ist. Die Frage ist dem Zivilrecht, insbesondere dem Grundbuchsrecht zuzuordnen.

Zur Frage der Entstehung des Eisenbahnbuchs, dem ersten Teil der Arbeit (Kapitel 3), werden die einschlägigen Rechtsnormen selbst, Kommentarwerke, einschlägige Literatur zur Eisenbahngeschichte und die Fachliteratur zum Grundbuchsrecht herangezogen. Im Rahmen der historischen Betrachtung ist auch das alte Eisenbahnbuch selbst in Form der bei den Gerichten aufbewahrten, handschriftlich geführten Hauptbücher Gegenstand der Untersuchung.

Für den zweiten Teil (Kapitel 4 und 5), die Untersuchung der gegenwärtigen Bedeutung, werden die Struktur und Besonderheit des heutigen ADV-Eisenbahnbuchs erläutert und exemplarisch Abschriften untersucht. Es folgen ein Überblick über die bundesweit bestehenden Einlagen und die Darstellung der aktuellen Rechtsprechung. Zum Vergleich wird anhand von Beispielen aufgezeigt, wie Österreichs Nachbarstaaten mit der Verzeichnung von Eisenbahngrundstücken verfahren. In Kapitel 5 werden schließlich Argumente für die Abschaffung ebenso wie für das Weiterbestehen des Eisenbahnbuchs herausgearbeitet.

## **3 Entstehungsgeschichte des Eisenbahnbuchs**

### **3.1 Das Grundbuch: Mutter des Eisenbahnbuchs**

#### **3.1.1 Definition, Zweck, Zuständigkeit**

Das Grundbuch ist ein von den Bezirksgerichten geführtes öffentliches Verzeichnis, in das Grundstücke und die an ihnen bestehenden dinglichen Rechte, sowie sonstige Rechtsverhältnisse eingetragen werden. Es dient der Sicherung des Rechtsverkehrs durch Offenkundigkeit der Rechtsverhältnisse, als Erwerbsart (Modus) für den Erwerb dinglicher Rechte an Liegenschaften und der steuerlichen Überwachung.<sup>1</sup> Das allgemeine Grundbuch wird von jenem Bezirksgericht geführt, in dessen Sprengel sich die Liegenschaft befindet.<sup>2</sup>

#### **3.1.2 Entstehung**

Die Aufzeichnung von Grundstücksgeschäften in allgemein zugänglichen Büchern ist typisch für die Entwicklung einer städtischen Rechtskultur. So entstanden zunächst die Stadtbücher als öffentliche Bücher für den städtischen, später die Landtafeln für den herrschaftlichen und die Grundbücher im engeren Sinn für den untertänigen (bäuerlichen) Grundbesitz. In Wien gab es neben dem Stadtgrundbuch schon seit dem 14. Jahrhundert Grundbücher der Grundherrschaften. Die Landtafeln sind in Böhmen im 13. Jahrhundert entstanden.<sup>3</sup>

Die Eintragungen in die Bücher waren ursprünglich nicht nach Liegenschaften, sondern nach Personen geordnet (Personalfoliensystem) und fanden chronologisch statt. Die Erfahrung zeigte, dass die Ordnung der Eintragungen nach Liegenschaften wesentlich übersichtlicher ist, weshalb man dazu überging, die Zuordnung nach dem dementsprechenden Realfoliensystem vorzunehmen.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> siehe Auer (2005): 1 Skriptum

<sup>2</sup> siehe Jurisdiktionsnorm: § 118 Z 4

<sup>3</sup> siehe Rechberger/Bittner (1999): 17 und Klang (1950): 329

<sup>4</sup> siehe Klang (1950) in Klang: 329f.

Die ältesten Grundbücher waren eine Sammlung von Urkunden, die zwar Auskunft über die Rechtsänderungen boten, aber keine Übersicht über die aktuellen Rechtsverhältnisse an einer Liegenschaft ermöglichten. Eine solche brachte erst der Übergang zum Hauptbuchsystem, in welchem die Änderungen übersichtlich dargestellt wurden. Zur vollen Entwicklung gelangte dieses System mit der Vereinigung des Einlagenbuchs für die Eigentümer mit dem Hauptbuch für die Verzeichnung der Lasten durch das niederösterreichische Landtafelpatent 1758.<sup>5</sup>

Die Landtafel entwickelte sich damit von einer Sammlung von Urkundenbüchern zu einem alle adeligen Liegenschaften eines Landes umfassenden „Bodenbuch“, in dem die Eintragungen grundstücksweise, also nach dem Realfoliensystem, zusammengefasst wurden. Die niederösterreichische Landtafel verfügte neben dem sowohl die Eigentums-, als auch die Hypothekeneintragungen übersichtlich ausweisenden Hauptbuch ferner über ein als Hilfsbuch fortgeführtes „Instrumentenbuch“, in das die einzelnen Geschäfte (in Form des wesentlichen Inhalts der darüber errichteten Urkunden), geordnet nach Art und zeitlicher Abfolge, eingeschrieben wurden.<sup>6</sup> Diese Entwicklung war für das Grundbuchswesen allgemein von grundlegender Bedeutung: Damit war im Wesentlichen die noch heute gültige Organisationsform des Grundbuchs in Gestalt der Unterteilung in Hauptbuch und Urkundensammlung erreicht.

Die landtäfellichen Hauptbücher des 18. Jahrhunderts waren bereits auf Grund von Katastern, den zu Abgabezwecken geführten „Gültbüchern“, angelegt, jedoch noch nicht eindeutig mit den in der Natur sichtbaren Grundstücken verbunden. Sie wiesen daher starke Ungenauigkeiten auf. Ab dem 19. Jahrhundert wurde in neuen Katastern die Lage und Form der Grundstücke in der Natur beschrieben und abgezeichnet, was eine genaue Verbindung der grundbücherlichen Eintragungen mit den realen Grundstücken ermöglichte. Konsequenterweise wurde dabei das sogenannte Gutsbestandsblatt eingeführt. Dazu kam zur Veranschaulichung der Lage der im Grundbuch verzeichneten Grundstücke noch die dem österreichischen Grundbuch eigene Grundbuchsmappe, die nichts anderes als ein ständig aktualisierter Abdruck der ursprünglich zu Grundsteuerzwecken

---

<sup>5</sup> siehe Klang (1950) in Klang: 330

<sup>6</sup> siehe Rechberger/Bittner (1999): 19

angelegten Katastralmappe war.<sup>7</sup> Sie ist eine Landkarte, die der Veranschaulichung der Lage der Liegenschaften dient<sup>8</sup> und bei den Grundbuchsgerichten einzusehen ist.

Gesetzliche Grundlage für das moderne österreichische Grundbuch war das Allgemeine Grundbuchsgesetz 1871<sup>9</sup>, das eine Vereinheitlichung und Verfahrensvereinfachung durch das Allgemeine Grundbuchslegungsgesetz 1930 erfuhr. Die Zusammenfassung der Bestimmungen über grundbücherliche Teilungen, Trennungen und Abschreibungen von Grundstücken erfolgte im Liegenschaftsteilungsgesetz 1930. Beide Gesetze gelten (geringfügig novelliert) noch heute. Nach dem Zweiten Weltkrieg legte das allgemeine Grundbuchsgesetz 1955 den Rechtszustand fest, der in der Zwischenzeit durch einige Grundbuchs-Novellen entstanden war.<sup>10</sup>

Das Grundbuchsgesetz ist ein „doppelfunktionelles Gesetz“, das sowohl materielles Recht als auch Prozessrecht beinhaltet. Die Regeln für das Grundbuchsverfahren sind daher zum einen Teil im Grundbuchsgesetz selbst enthalten, zum anderen Teil verweist das Gesetz auf die subsidiär anzuwendenden Bestimmungen des Außerstreitgesetzes. Bestimmte Verfahrensregeln sind darüber hinaus der Zivilprozessordnung zu entnehmen.

Als Ergebnis dieser Entwicklung bestand bis in die 1980er Jahre das Hauptbuch in Form von gebundenen Bänden, die für jede Katastralgemeinde bei den jeweils zuständigen Bezirksgerichten mit handschriftlichen Eintragungen auf dem Laufenden gehalten wurden.

Eine wesentliche Änderung in der Organisation brachte das Grundbuchsumstellungsgesetz 1980, das die Grundlagen für die Umstellung des Grundbuchs von den handschriftlich geführten Hauptbüchern auf automationsunterstützte Datenverarbeitung (ADV) in Form einer einheitlichen elektronischen Datenbank lieferte. Die Institution Grundbuch hat damit zwar physisch als Buch zu existieren aufgehört, eine inhaltliche Änderung des Grundbuchsrechts war mit der Umstellung jedoch nicht verbunden.

---

<sup>7</sup> siehe Rechberger/Bittner (1999): 20f.

<sup>8</sup> siehe Rechberger/Bittner (1999): 32

<sup>9</sup> siehe RGBL. Nr. 95/1871

<sup>10</sup> siehe Rechberger/Bittner (1999): 21

Durch die Umstellung wurde der bis dahin schon starken Überlastung der Grundbuchsgerichte (Raumnot durch das Anwachsen der Grundbuchsbinden, Verzögerungen bei der Geschäftsabwicklung durch Personalmangel) und der damit einhergehenden wachsenden Unzulänglichkeit der alten Art der Grundbuchsführung abgeholfen: auch für die Parteien war die Erforschung des aktuellen Grundbuchsstandes mit erheblichem Aufwand verbunden, da dieser erst durch „Lustrierung“ der Eintragungen im Hauptbuch destilliert werden musste. Die gelöschten Eintragungen waren von den aktuellen nur durch ihre rote Unterstreichung zu unterscheiden. Die Eintragungen waren daher im Hinblick auf oft zahlreiche gelöschte Eintragungen und Weiterverweisungen bei Platzmangel teilweise äußerst unübersichtlich geworden. Zur Lösung dieses Problems siehe unten 3.1.3.2. Ferner brachte es die Umstellung mit sich, dass nun Abschriften zentral von allen Eintragungen im Hauptbuch online erstellt werden können, ohne dass das zuständige Bezirksgericht aufgesucht werden muss.

Der Gesetzgeber griff in den erläuternden Bemerkungen zum Grundbuchsumstellungsgesetz hinsichtlich der Notwendigkeit einer Modernisierung zu folgender dramatischen Formulierung: *„Die angeführten Umstände führten dazu, dass der Zugang der rechtssuchenden Bevölkerung zum Grundbuch immer mehr erschwert wird und dass das Grundbuch mit großer Wahrscheinlichkeit in absehbarer Zeit seine Funktion überhaupt nicht mehr wird erfüllen können, wenn nicht eine grundlegende Reform durchgeführt wird.“*<sup>11</sup>

Nicht zuletzt infolge dieser massiven Befürchtungen nahm man die für die damalige Zeit angesichts der zur Verfügung stehenden Speicherkapazität der Rechenanlagen wahrlich als Großprojekt zu bezeichnende Umstellung auf sich. Zwischen 1980 und 1992 wurde das gesamte österreichische Grundbuch (Hauptbuch) in die neue Datenbank übertragen. Zu Beginn der ADV-Umstellung 1980 führten 199 Grundbuchsgerichte rund 7.800 Grundbücher (diese entsprechen den Katastralgemeinden), in denen etwa 2,2 Millionen Grundbucheinlagen mit ca. 12 Millionen Grundstücken eingetragen waren.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> aus dem allgemeinen Teil der erläuternden Bemerkungen zum Grundbuchsumstellungsgesetz, zit. nach Dittrich/Angst/Auer (1981): 1

<sup>12</sup> siehe Dittrich/Angst/Auer (1981): 1



### 3.1.3 Grundzüge des modernen Grundbuchs<sup>13</sup>

Das Grundbuch besteht aus dem Hauptbuch, dem Lösungsverzeichnis und der Urkundensammlung. Daneben bestehen als Hilfseinrichtungen die Grundbuchsmappe und die Hilfsverzeichnisse. Das Hauptbuch, das Lösungsverzeichnis und die Hilfsverzeichnisse werden automationsunterstützt in der Grundstücksdatenbank geführt.

#### 3.1.3.1 Hauptbuch

Das Hauptbuch ist zur Aufnahme der Grundbuchseintragungen bestimmt und in „Grundbücher“ gegliedert, die jeweils den Katastralgemeinden entsprechen.

Katastralgemeinden sind diejenigen Teile der Erdoberfläche, die im Kataster (Grundsteuerkataster oder auch im neueren und genaueren Grenzkataster) als solche bezeichnet werden. Es handelt sich um die einheitliche Verwaltungseinheit von Grundbuch und Kataster. Jede Katastralgemeinde hat einen Namen, zur leichteren und eindeutigen Bezeichnung auch eine Nummer, z.B.: KG 01501 Gersthof. Die Grenzen von Katastralgemeinden, politischen Gemeinden und Sprengeln der Bezirksgerichte dürfen einander nicht schneiden. Katastralgemeinden können sich flächengleich mit politischen Gemeinden decken, aber auch kleinere Einheiten sein. Meist besteht eine politische Gemeinde aus mehreren Katastralgemeinden.

Ein Grundstück ist jener Teil einer Katastralgemeinde, der im Kataster als solcher mit einer eigenen Nummer (Grundstücksnummer) bezeichnet ist. Jedes Grundstück ist in einer Katastralgemeinde gelegen.

Welche Grundfläche als Grundbuchseinheit unmittelbar Gegenstand einheitlicher Veräußerung oder Belastung sein kann, wird durch die Zuordnung der Grundstücke zu den Grundbuchskörpern geregelt. Unter einem Grundbuchskörper versteht man die Liegenschaft, auf die sich die Eintragungen beziehen. Für jeden Grundbuchskörper besteht eine Grundbuchseinlage<sup>14</sup>, die mit einer Zahl innerhalb der Katastralgemeinde eindeutig bezeichnet ist, der sogenannten Einlagezahl. Dabei kann ein Grundbuchskörper aus ei-

---

<sup>13</sup> siehe dazu sehr kompakt Auer (2005): 1ff. Skriptum, ausführlicher Rechberger/Bittner (1999): 31f.

<sup>14</sup> Der Begriff „Einlage“ erinnert an die Zeiten, als das Grundbuch noch kein Buch war, sondern aus nicht gebundenen Einlagen bestand.

nem einzigen, aber auch aus einer Vielzahl von Grundstücken bestehen. Die Vergabe der Einlagezahlen erfolgt pro Katastralgemeinde von eins aufwärts. Frei werdende Einlagen werden nicht mehr besetzt.

Der im Gesetz vorgegebene Begriff des Grundbuchkörpers<sup>15</sup> hat auch eine wirtschaftliche und räumliche Dimension. So kann er nicht nur im Grundbuch in der Aufschrift unter seiner allgemein bekannten Benennung (z.B. Gut Hallerhof) bezeichnet werden, er wird auch in aller Regel Gegenstand des einheitlichen Rechtsverkehrs, ebenso wie der einheitlichen Verwertung durch Zwangsversteigerung sein.

Treffend wurde die Bezeichnung Grundbuchkörper auch mit folgenden Worten erläutert: *„Das Wort Grundbuchkörper, aus der älteren Rechtssprache (corpus tabulare) stammend, enthält einen zutreffenden Hinweis darauf, daß es sich in der Tat nicht um eine Fläche, sondern um einen Körper handelt, wenn auch die österreichische Lehre nicht so unbescheiden ist, ihn bis zum Mittelpunkt der Erde zu erstrecken.“*<sup>16</sup> Hier dürfte wohl auch der Ursprung für die Bezeichnung „Einverleibung“ (Intabulation) für die dem unbedingten Rechtserwerb oder -verlust dienende Grundbuchseintragung liegen.

Jede Einlage besteht aus drei Teilen („Blättern“), für Details siehe Kap. 3.1.4.

Im Gutsbestandsblatt (A-Blatt) werden im Wesentlichen die Grundstücke angeführt, die den Grundbuchkörper bilden.

Das Eigentumsblatt (B-Blatt) enthält im Wesentlichen das Eigentumsrecht unter Angabe des Eigentümers, gegebenenfalls des Miteigentumsanteils.

Im Lastenblatt (C-Blatt) werden im Wesentlichen alle die Liegenschaft belastenden dinglichen Rechte eingetragen.

---

<sup>15</sup> siehe Allgemeines Grundbuchsgesetz 1955: § 2, Allgemeines Grundbuchslegungsgesetz 1930: §§ 4ff.

<sup>16</sup> Demelius (1948): 17

### 3.1.3.2 *Löschungsverzeichnis*

In dieses Verzeichnis werden die von der Löschung betroffenen Eintragungen des Hauptbuchs automationsunterstützt übertragen. Damit ist es möglich, das Hauptbuch durch sofortige „Auslagerung“ von gelöschten Eintragungen freizuhalten.<sup>17</sup>

### 3.1.3.3 *Urkundensammlung*

In dieser Sammlung sind alle Urkunden enthalten, die Grundlage einer Eintragung im Hauptbuch waren, in Abschrift, ausnahmsweise in Urschrift. Die Urkunden werden jahrgangswise nach der Aktenzahl (Tagebuchzahl, TZ) geordnet, zu Bänden gebunden und am zuständigen Bezirksgericht verwahrt, wo sie von jedermann eingesehen werden können. Wechselt die Zuständigkeit eines Bezirksgerichts hinsichtlich einer Katastralgemeinde, dann verbleiben die bereits angefallenen Urkunden bei dem Gericht, das die Entscheidung über die Eintragung getroffen und auch vorgenommen hat.

In der Hauptbucheintragung kann – wenn eine kurze Fassung der Eintragung nicht möglich ist – auf eine bestimmt bezeichnete Stelle der Urkunde verwiesen werden; diese gilt dann als im Hauptbuch eingetragen. Will man also in einem solchen Fall den genauen Inhalt der Grundbucheintragung einsehen, dann muss man Einblick in die Urkundensammlung nehmen, das bedeutet auch heute noch: das zuständige Gericht aufsuchen oder eine Ablichtung der Urkunde bestellen.

Das Bundesministerium für Justiz arbeitet jedoch daran, auch die Urkundensammlung auf EDV umzustellen. Die Notare verfügen bereits über ein elektronisches Archiv, „CyberDoc“ genannt, in dem alle Notariatsakte hochsicher gespeichert werden; seit 01.04.2002 werden bei Bedarf auch andere Urkunden darin gespeichert.

Zu diesem Zweck wurde das Grundbuchsumstellungsgesetz geändert<sup>18</sup>: Die Urkundensammlung ist nur durch Speicherung der Urkunden in einer Urkundendatenbank zu führen, die Zurückbehaltung von Abschriften<sup>19</sup> hat zu unterbleiben. Die Einsicht in die Ur-

---

<sup>17</sup> siehe Grundbuchsumstellungsgesetz 1980: § 3

<sup>18</sup> siehe BGBl. I Nr. 94/2003

<sup>19</sup> siehe Allgemeines Grundbuchsgesetz 1955: § 6 Abs. 1

kundensammlung ist, wie seit der schon erfolgten Umstellung des Hauptbuchs die Einsicht in dieses und die Hilfsverzeichnisse, durch die Ausfertigung von Abschriften zu gewähren. Das Inkrafttreten dieser Novelle ist von Verordnungen des Bundesministers für Justiz abhängig. Solche sind bislang für das BG St. Pölten<sup>20</sup> und für das BG Innere Stadt Wien<sup>21</sup> erlassen worden.

#### *3.1.3.4 Hilfsverzeichnisse*

Seit der Umstellung auf EDV sind die Hilfsverzeichnisse Nebenprodukt der Speicherung der Daten in der Datenbank und stellen Abfragemöglichkeiten aus der Datenbank dar, um über den jeweiligen Suchbegriff die Einlagezahl zu erhalten:

Das Personen- oder Eigentümerverzeichnis lässt nach Eigentümern und Bauberechtigten, auch bereits gelöschten, suchen.

Das Grundstücksverzeichnis ermöglicht die Suche über Grundstücksnummern.

Das Anschriften- oder Straßenverzeichnis, das nur für städtische bzw. verbaute Gebiete angelegt ist, lässt über Grundstücksadressen (Straßen und Hausnummern) suchen.

#### *3.1.3.5 Grundbuchsmappe*

Unter der Grundbuchsmappe versteht man eine Landkarte, die unter Angabe der Grundstücksnummern die örtliche Lage der Grundstücke und ihre Grenzen wiedergibt. Sie ist ein Abdruck der ursprünglich für steuerliche Zwecke eingeführten Katastermappe und hat keine rechtliche Bedeutung im Grundbuch, sondern dient nur der Auffindung der Einlagezahl über die in der Mappe gefundene Grundstücksnummer. Die Katastermappe ist bereits zur Gänze digitalisiert (digitale Katastralmappe; DKM) und kann daher am Bildschirm (Gericht, Internet) dargestellt und ausgedruckt werden.

### **3.1.4 Aufbau einer Grundbuchsabschrift**

Eine Grundbuchsabschrift ist grundsätzlich wie folgt aufgebaut:

---

<sup>20</sup> siehe Verordnung der BM für Justiz BGBl. II Nr. 388/2005

<sup>21</sup> siehe Verordnung der BM für Justiz BGBl. II Nr. 387/2005

## Abb. 1: Grundbuchsabschrift: Aufbau

Kopf Katastralgemeinde (Grundbuch), Einlagezahl, zuständiges Gericht
Hinweise auf besondere Abschrift, Abfragedatum
Aufschrift Letzte Tagebuchzahl, vorläufige Plombe, Plombe, Wohnungseigentum, öffentliches Gut, Baurecht etc.
A1-Blatt Nummer, Grenzkataster, Benützungsort, Angabe über die Fläche, Flächenausmaß und Adresse der zum Gutsbestand gehörenden Grundstücke, Gesamtfläche
A2-Blatt Ersichtlichmachung von Änderungen am Grundbuchkörper, öffentlich-rechtlicher Lasten, dinglicher Berechtigungen
B-Blatt Miteigentumsanteile, diesen zugeordnet Eigentümer einschließlich Geburtsdatum und Adresse, samt Rechtstatsachen
C-Blatt Belastungen (Pfandrecht, Dienstbarkeit, etc) samt Rechtstatsachen
Hinweis/Ende Informationen über Ausgabestelle, gebührenpflichtige Zeilen und Abfragegebühr, Hinweis auf Gebührenbefreiung oder amtswegige Erstellung, Sicherheitscode

Quelle: Auer (2005): 6f.

### 3.1.5 Beispiel: Grundbuchsabschrift KG 01006 EZ 4348

Die folgende Abbildung zeigt eine authentische und vollständige Abschrift aus dem ADV-Grundbuch mit den soeben ausgeführten Merkmalen. Zum Inhalt der Eintragungen siehe Kap. 4.4.2f.

### Abb. 2: Grundbuchsabschrift KG 01006 EZ 4348

GRUNDBUCH 01006 Landstraße	EINLAGEZAHL 4348
BEZIRKSGERICHT Innere Stadt Wien	
***** ABFRAGEDATUM 2006-03-06	
Letzte TZ 10909/2004	
***** A1 *****	
GST-NR G BA (NUTZUNG) FLÄCHE GST-ADRESSE	
91/6 G Sonstige * 4016	
(Bahnanlage)	Hackinger Steg 1315 Markthallenbrücke 2 Marxergasse 1A
***** A2 *****	
1 a 5965/2003 IM RANG 3535/2003	Eröffnung der Einlage für 91/6 aus EZ 3404
GB 02001	
b 5965/2003 IM RANG 3535/2003	Kaufvertrag 2001-09-07 Zuschreibung
Teilfläche(n) Gst 2946/1	aus EZ 4008, Einbez. Gst 91/6
c 5965/2003 IM RANG 3535/2003	Kaufvertrag und Urkunde 2001-03-26,
Urkunde 2003-01-28, Tauschvertrag 2003-03-27, Urkunde 2003-03-13	Zuschreibung Teilfläche(n) Gst 1/5
aus EZ 1895, Einbez. Gst 91/6	
d 5965/2003 Bauplatz (auf) Gst 91/6	
2 a 7892/2004 RECHT der Errichtung des Bestandes und Instandhaltung der	Grundkanalanlage gem. Pkt I. Dienstbarkeitsvertrag 2003-12-04
Gst 91/7 91/8 für 91/6	
***** B *****	

```

1 ANTEIL: 1/1
City Tower Vienna Errichtungs- und Vermietungs-GmbH
ADR: Bankg. 2 1010
a 5965/2003 IM RANG 3535/2003 Kaufvertrag und Urkunde 2001-03-26,
Urkunde 2003-01-28, Tauschvertrag 2003-03-27, Urkunde 2003-03-13
Eigentumsrecht
b 10909/2004 Vorkaufsrecht
***** C *****
1 a 5965/2003 IM RANG 3535/2003
DIENSTBARKEIT der Duldung der Benützung des Gst 91/6 zum
Zwecke des Eisenbahnbetriebes im Sinne und Umfang des Pkt
IV. Kauf- und Dienstbarkeitsvertrag 2001-03-26 für
Eigentümer der EZ 3404 GB 02001 Eisenbahnbuch
2 a 5965/2003 IM RANG 3535/2003
DIENSTBARKEIT im Sinne und Umfang des Pkt IV. Abs (3) lit C
Tauschvertrag 2001-03-27 i.d.Fassung Nachtrag 2003-03-13 ob
Gst 96/1 für Gst 1/5
3 a 10909/2004
VORKAUFSRECHT gem Pkt II Vereinbarung 2004-10-04 für
Republik Österreich
***** HINWEIS *****
Eintragungen ohne Währungsbezeichnung sind Beträge in ATS
GEBÜHR: EUR 1,40 ***** 2006-03-06 10:53,xxx 1D ***** ZEILEN: 46
Entgelt der Verrechnungsstelle xxx: EUR 0,40
Gesamtentgelt: EUR 1,80 zuzüglich 20% USt.

```

Quelle: ADV-Grundbuch der Republik Österreich

### 3.2 Zur Unterscheidung von Grundbuch und Sondergrundbüchern

In einigen Bereichen haben sich neben dem Grundbuch Sondergrundbücher herausgebildet. Weder Bezeichnung noch Inhalt dieser Bücher folgen einem einheitlichen System, gemeinsam ist ihnen die Relevanz der Eintragungen für die rechtlichen Verhältnisse im Bezug auf Grundstücke. Ihr Bestehen ist nur aus historischen Gründen erklärbar: Ehemals verstand man darunter öffentliche Bücher, für die ebenfalls die Bestimmungen des allgemeinen Grundbuchrechts maßgebend sind, *„insoweit nicht die Eigentümlichkeiten dieser öffentlichen Bücher Abweichungen von den allgemeinen grundbücherlichen Normen notwendig machen“*<sup>22</sup>. Oftmals<sup>23</sup> werden noch folgende öffentliche Bücher als neben dem allgemeinen Grundbuch bestehende Sondergrundbücher genannt: Das Eisenbahn-, das Berg- und das Wasserbuch. Weiters finden sich sowohl in neu auf-

<sup>22</sup> Bartsch (1933): 626

<sup>23</sup> Siehe z.B. im Internet unter „Wikipedia - Die freie Enzyklopädie“ zum Stichwort „Grundbuch/Österreich“ (verfügbar unter: <http://de.wikipedia.org/wiki/grundbuch>, Zugriff zuletzt am 27.02.2006): Zählte man dort bis Anfang 2006 zu den Sondergrundbüchern die Landtafeln, die Berg-, die Eisenbahn- und die Wasserbücher, hat man offenbar mit 02/2006 den Text aktualisiert und werden die Landtafeln nun zutreffend unter der Überschrift „folgende ehemalige Sondergrundbücher wurden inzwischen aufgelassen“ geführt, das Wasserbuch als „weiteres öffentliches Buch“ betitelt.

gelegter Fachliteratur<sup>24</sup> als auch in der aktuellen Fassung zahlreicher Bundesgesetze<sup>25</sup> nach wie vor die in Kapitel 3.1.2 bereits erwähnten, jedoch seit der ADV-Umstellung des Grundbuchs aufgelösten Landtafeln.

Nur der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle als weiteres Register noch das Schiffsregister genannt. Letzteres, unterteilt in Binnen- und Seeschiffsregister, erfüllt ähnliche Funktionen wie die Grundbücher<sup>26</sup>. Es wird gemäß nach 1938 übernommenen deutschen Regeln bei den Bezirksgerichten geführt, hat aber mit Grund und Boden schon per definitionem nichts zu tun. Für die anderen oben genannten, neben dem Eisenbahnbuch bestehenden öffentlichen Bücher hingegen liegt die Vermutung nahe, dass auch dort Grundstücke verzeichnet sind oder waren.

### **3.2.1 Exkurs: Das Bergbuch**

Die Bergbücher werden wie die Grundbücher von den Bezirksgerichten geführt<sup>27</sup> und waren ursprünglich echte Sondergrundbücher, in denen unter anderem auch dem Bergbau gewidmete Grundstücke eingetragen waren. Gemeinsam mit dem Eisenbahnbuch wurden sie daher als Spezialgrundbücher vom allgemeinen Grundbuch unterschieden, „*die mit Recht so genannt werden können, weil sie auf dem Grundbuchsystem beruhen*“ und „*sich von den Grundbüchern im allgemeinen durch ihre Objekte*“<sup>28</sup> unterscheiden.

Schon seit dem Berggesetz 1975 waren Grundstücke jedoch nicht mehr Gegenstand von Eintragungen. Das Mineralrohstoffgesetz setzte das Berggesetz mit Wirkung vom 01.01.2002 außer Kraft und ordnet hinsichtlich des Bergbuchs an, dass Gegenstand der Eintragungen Bergwerksberechtigungen sind und diese als unbewegliche Sachen gelten.<sup>29</sup> Das betroffene Grundstück und die anderen daran bestehenden Rechte finden sich hingegen im Grundbuch.

---

<sup>24</sup> siehe etwa Feil/Marent/Preis (2005): 29, 33

<sup>25</sup> z.B.: § 118 Z 1 Jurisdiktionsnorm, § 22 Abs. 1 Liegenschaftsteilungsgesetz, § 19 Exekutionsordnung

<sup>26</sup> siehe Koziol/Welser (2002): 316

<sup>27</sup> siehe Jurisdiktionsnorm: § 118 Z 2

<sup>28</sup> Bartsch (1933): 626

<sup>29</sup> siehe Mineralrohstoffgesetz 1999: §§ 40ff.

Umgekehrt ist angeordnet, dass im Grundbuch eingetragene Rechte, deren Gegenstand das Aufsuchen und Gewinnen bergfreier mineralischer Rohstoffe ist, gegenstandslos sind, soweit es sich nicht um Eintragungen im Bergbuch handelt.<sup>30</sup>

Beim heutigen Bergbuch handelt es sich daher mangels Verzeichnung von Grundstücken um kein Sondergrundbuch mehr.

### **3.2.2 Exkurs: Das Wasserbuch**

Das Wasserbuch ist für jeden Verwaltungsbezirk vom Landeshauptmann als öffentliches Register zu führen. Darin sind die im Bezirk bestehenden und auf Grund oder in Mitwirkung wasserrechtlicher Bestimmungen neu verliehenen Wasserrechte ersichtlich zu machen.<sup>31</sup>

Das Wasserbuch hat nur Evidenzcharakter für diese wasserrechtlich relevanten Rechte, sowie für andere Beschränkungen und Vorgänge. Da die Eintragungen nicht konstitutiv sind, sondern nur deklarative Wirkung haben, ist das Wasserbuch schon deshalb mit dem Grundbuch nicht vergleichbar und nicht als Sondergrundbuch zu bezeichnen.<sup>32</sup>

Darüber hinaus bestimmt der Gesetzgeber, dass zur Eintragung „*des Eigentums und von Privatreden Dritter am öffentlichen Wassergut*“ die Zustimmung der Bezirksverwaltungsbehörde erforderlich ist<sup>33</sup>. Daraus ergibt sich, dass das öffentliche Wassergut und Rechte Dritter daran im Grundbuch – und nirgendwo sonst – zu verzeichnen sind.

### **3.2.3 Exkurs: Die Landtafeln**

Die modernen Landtafeln waren die öffentlichen Bücher für die ständischen Liegenschaften, die bundesländerweise zentral geführt wurden. Der Überführung der landtäfelichen Güter in die allgemeinen Grundbücher stand lange Zeit nur ihr großer, sich auf mehrere Grundbuchsbezirke erstreckender Umfang im Weg.<sup>34</sup> Ihre endgültige Auflösung erfolgte erst im Rahmen der ADV-Umstellung. Sie wurden, soweit noch vorhan-

---

<sup>30</sup> siehe Mineralrohstoffgesetz 1999: § 214

<sup>31</sup> Wasserrechtsgesetz 1959: § 124 Abs. 1

<sup>32</sup> siehe Rechberger/Bittner (1999): 49

<sup>33</sup> siehe Allgemeines Grundbuchslegungsgesetz 1930: § 12 Abs. 2

<sup>34</sup> siehe Demelius (1948): 15 Bezeichnet die Landtafeln bereits damals als „nicht mehr gerechtfertigt“.



den, auf ADV umgestellt und anschließend durch Übertragung der Grundstücke in neue Grundbucheinlagen bei den örtlichen Bezirksgerichten aufgelöst.<sup>35</sup>

Bartsch führt im Vorwort zu seinem Standardwerk über das Grundbuchsrecht, den soeben dargestellten Unterschieden entsprechend, im Jahr 1933 noch aus: *„Bezüglich der Gruppierung des Stoffes muß auf die Verschiedenheit der öffentlichen Bücher Rücksicht genommen werden. Das öffentliche Buch ist je nach dem Objekte, über das es geführt wird, das Grundbuch über landtäfliche Liegenschaften, das Eisenbahnbuch, das Bergbuch und das Grundbuch im engeren Sinne, das alle Liegenschaften, die nicht Gegenstand der eben genannten Bücher sind, umfasst.“*<sup>36</sup>

### **3.2.4 Einziges verbleibendes Sondergrundbuch**

Wie sich aus den obigen Betrachtungen ergibt, sind alle in Betracht kommenden anderen öffentlichen Bücher oder Verzeichnisse keine Sondergrundbücher. Damit ist das Eisenbahnbuch nicht nur als ein, sondern als das neben dem allgemeinen Grundbuch bestehende Sondergrundbuch zu bezeichnen. Alle Grundstücke in Österreich (mit Ausnahmen im Bereich des öffentlichen Gutes) sind entweder im Grund- oder im Eisenbahnbuch erfasst.

## **3.3 Zum Verhältnis von Eisenbahn und Staat**

### **3.3.1 Abriss der Eisenbahngeschichte, Teil I: Von 1828 bis ca. 1850**

Die erste auf dem Gebiet der österreichisch-ungarischen Monarchie errichtete öffentliche Eisenbahnstrecke war die Pferdebahn von Budweis nach Linz,<sup>37</sup> deren erste Teilstrecke zwischen Budweis und Kerschbaum (Oberösterreich) 1828 dem Verkehr übergeben wurde.<sup>38</sup> Das eigentliche Eisenbahnzeitalter aber beginnt mit der Inbetriebnahme der ersten, mit Dampf betriebenen, 14 Kilometer langen Bahnlinie zwischen

---

<sup>35</sup> siehe Rechberger/Bittner (1999): 48f.

<sup>36</sup> siehe Bartsch (1933): 4

<sup>37</sup> siehe Heinersdorff (1975): 11

<sup>38</sup> siehe Heinersdorff (1975): 13

Wien-Floridsdorf und Deutsch-Wagram im November 1837.<sup>39</sup> Es war dies das erste Teilstück der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, die von Wien nach Krakau führen und als erstes großes Eisenbahnprojekt der Monarchie in die Geschichte eingehen sollte. Auch mit der Errichtung der Südbahn wurde bereits in dieser frühen Phase des Bahnbaus begonnen.

Die Errichtung der ersten Bahnlinien Österreichs ging zunächst, wie in den meisten anderen Staaten, von privaten Initiativen aus. Zwar musste der Kaiser das „Allerhöchste Privilegium“ erteilen, aber es gab keine staatliche Stelle, die sich mit dem Eisenbahnbau selbst befasste, keinen Apparat, der ihn durchführen konnte.<sup>40</sup>

Bald häuften sich die Konzessionsgesuche und die Regierung konnte sich nicht auf eine fallweise Behandlung beschränken, sondern musste allgemeingültige Direktiven erstellen, in deren Rahmen die Bewilligungen künftig erteilt werden sollten. Ab 1836 wurde mit der Erarbeitung solcher Konzessionsnormen begonnen. Gleichzeitig legte man die für das Land wünschenswerten Eisenbahnlinien und die Reihenfolge ihrer Erbauung fest. Für die Staatsverwaltung lag der Vorteil darin, dass man sich nur einmal Gedanken über das Verhältnis der Eisenbahnen zum Staat machen musste und die Bewilligungserteilung letztlich nicht mehr als ein administrativer Akt war. Für die Konzessionswerber erwies sich als günstig, dass sie wussten, was zu erwarten war. Es entstand dadurch eine größere Rechtssicherheit, unter der die wirtschaftlichen Chancen von Bahnprojekten schon von Anfang an, von Beginn der Projektierungsarbeiten, besser abzusehen waren. In der grundlegenden Systemfrage, ob man Staatsbahnen, reine Privatbahnen, oder Privatbahnen mit massiver staatlicher Beteiligung haben wollte, entschied man sich damals für reine Privatbahnen.<sup>41</sup>

Verschiedene Gründe führten jedoch nach und nach zu stärkeren Eingriffen des Staates in den Eisenbahnbau: Die projektierten Baukosten hatten sich stets als viel zu gering herausgestellt. Die Fertigstellung von Bahnstrecken war somit immer fraglich und für den Fall gelungener Kapitalerhöhungen die Aktionärs Gewinne geschmälert. Nachrichten

---

<sup>39</sup> siehe Heinersdorff (1975): 21ff. sowie Schefold (1986): 27ff.

<sup>40</sup> siehe Heinersdorff (1975): 113

<sup>41</sup> siehe Klenner (2002): 150

aus England über spektakuläre Pleiten von Eisenbahnaktiengesellschaften, die zumeist das Resultat unsauberer Börsenmanipulationen gewesen waren, sorgten für beträchtliches Aufsehen und Verunsicherung. So wie das Beispiel des im Eisenbahnwesen führenden Landes England zuvor für potentielle Anleger anspornend gewirkt hatte, wirkte es jetzt abschreckend. Die projektierten Gewinne konnten vorerst nicht erreicht werden. Insgesamt waren die Erfahrungen, die die Anleger in der ersten Bahnbauphase mit Eisenbahnen gemacht hatten, nicht zufriedenstellend. All dies führte dazu, dass zu Beginn der 1840er Jahre kaum neue Konzessionsgesuche gestellt wurden und der Bau der – staatlich gewünschten – neuen Bahnlinien zum Erliegen zu kommen drohte.<sup>42</sup>

Daneben gab es auch staatliche Erwägungen, dass die Interessen der gewinnorientierten Bahngesellschaften mit den Vorstellungen der Staatsverwaltung nach einer volkswirtschaftlich vorteilhaften Verkehrserschließung des Landes und Lenkung der Verkehrsströme nicht zu vereinen sind. Der Staat entschied sich daher dazu, den Bau neuer Bahnlinien selbst durchzuführen.

Ab 1841 trat der Staat als „Herrscher über die Eisenbahnen“, als Träger der Entscheidungsgewalt und des finanziellen Risikos auf. Mit dieser zweiten, bis heute andauernden Phase war die kurze liberale Ära der ersten Bahnbauphase vorbei.<sup>43</sup> Der Wechsel vom reinen Privat- zum annähernd reinen Staatsbahnsystem vollzog sich über den Zeitraum von rund einem Jahrzehnt. Der Entschluss zum staatlichen Bahnbau war nur der erste Schritt: Ebenfalls entscheidend für die Umgestaltung der Eisenbahnbesitzverhältnisse war die Einstellung von Konzessionsvergaben 1845, der Eisenbahnaktienrückkauf

---

<sup>42</sup> siehe Klenner (2002): 155f.

<sup>43</sup> siehe Klenner (2002): 159, 205: Die österreichische Eisenbahnpolitik vor 1914 wurde bisher stets in vier Perioden eingeteilt; Kriterium dabei waren die Eigentumsverhältnisse und man sprach daher von zwei Staatsbahn- und zwei Privatbahnepochen. Klenner geht davon aus, dass die Eisenbahnpolitik bei Untersuchung unter dem Gesichtspunkt der tatsächlichen Entscheidungskompetenz in nur zwei Epochen zerfällt: In jene vom Aufkommen des neuen Verkehrsmittels bis in die zweite Hälfte der 1830er Jahre, in der der Staat nicht den ausschließlich entscheidenden Einfluss auf die Eisenbahnen ausübte, und in die darauf folgende, bis heute andauernde Epoche, in der er das sehr wohl tat und tut – alle volkswirtschaftlich wichtigen Entscheidungen in Eisenbahnangelegenheiten (wie etwa Routenwahl oder Tarifoberhoheit) wurden ab etwa 1840 letztlich vom Staat getroffen oder befanden sich wenigstens in seiner unmittelbaren Entscheidungskompetenz.

1846/47, die Aufnahme des Staatsbetriebes und die gänzliche Verstaatlichung von Privatgesellschaften beginnend mit dem Jahr 1850.<sup>44</sup>

### 3.3.2 Die bücherliche Behandlung der Eisenbahngrundstücke

Anfangs waren die dem Eisenbahnbetrieb dienenden Grundstücke, sofern es sich nicht ohnehin um öffentliches Gut handelte, im allgemeinen Grundbuch (oder der Landtafel) verzeichnet. Erst ab dem Jahr 1845 wurden sie daraus entfernt: Ab da stellte man die Eisenbahnen den öffentlichen Straßen gleich und es galt der Grundsatz, dass Eisenbahngrundstücke keinen Gegenstand eines öffentlichen Buchs zu bilden haben. Dementsprechend wurde mit den Hofdekreten vom 15.10.1845, JGS 904, und vom 18.02.1847, JGS 1036, ihre bücherliche Abschreibung angeordnet.<sup>45</sup>

Schon nach den ersten österreichischen Eisenbahnprivilegien sollte der Bahnbau nach den für öffentliche Straßen bestehenden Gesetzen behandelt werden. Durch die Gleichsetzung von Eisenbahn und Straße unterstellte der Staat auch die Schienenwege seiner Wegehoheit. Die Eisenbahn war damit zwar nicht frei zugänglich im Sinn einer öffentlichen Straße, aber doch ein öffentlicher Weg.<sup>46</sup>

Die weitere Entwicklung des Eisenbahnwesens zeigte aber, „*dass die Eisenbahn als Ganzes dem Wirtschaftsverkehr nicht entzogen werden kann*“<sup>47</sup> (siehe Kap. 3.4).

Bereits seit dem Jahr 1854 hatte es Bestrebungen gegeben (damals vom „*Bureau für Rechtssachen des Staatsschatzes zu Krakau*“ anlässlich der Einlösung der Krakauer Eisenbahn), sämtliche unbewegliche Teile des Eisenbahnunternehmens „als einen Tabularkörper“ in die öffentlichen Bücher einzutragen. Obwohl die Anregung von Finanz- und Handelsministerium gebilligt und von letzterem sogar dahingehend befürwortet wurde, dass für die den Staatseisenbahnen gehörenden unbeweglichen Objekte ein besonderes öffentliches Buch errichtet und überhaupt alle diesbezüglichen Rechte in einem neuen Gesetz geregelt werden sollten, musste die Umsetzung noch auf sich warten lassen. Sie erlitt vorerst ein typisch österreichisches Schicksal: Die Verhandlungen über

---

<sup>44</sup> siehe Klenner (2002): 160

<sup>45</sup> siehe Bartsch (1933): 626

<sup>46</sup> siehe Werner (1947): 16f.

<sup>47</sup> Bartsch (1933): 626

die neue Regelung wurden 1857 fallen gelassen, weil man den mit einer solchen Einrichtung verbundenen Aufwand an Arbeit und Kosten scheute und auch der Bedarf mehrfach bestritten worden war.<sup>48</sup>

### **3.3.3 Abriss der Eisenbahngeschichte, Teil II: Die Entwicklung bis 1874**

Die weitere Entwicklung bestand zunächst in einer Abkehr von der staatlichen Dominanz: Der Bahnbau vor allem in Westeuropa war rascher vorangeschritten als in Österreich und die Verwirklichung eines den weiter entwickelten Ländern entsprechend dichten und für die Entwicklung der Wirtschaft erwünschten Liniennetzes hätte unter Beibehaltung der bisherigen jährlichen Bauausgaben von 20 Millionen Gulden mehrere Jahrzehnte in Anspruch genommen. Schon die weitere Aufbringung dieser Mittel warf ab Beginn der 1850er Jahre Probleme auf: Die Revolution 1848 hatte zu großen finanziellen Belastungen geführt, die gleichzeitig die Schuldenlast des Staates erhöht und dessen Kreditwürdigkeit (die Möglichkeit zur Ausgabe von Staatsanleihen) gemindert hatte. Der Krimkrieg verschärfte die Lage noch zusätzlich und kann als letzter Auslöser für die neuerliche Wende der österreichischen Eisenbahnpolitik betrachtet werden: 1854 wurden neue, die Privatinitiative begünstigende Konzessionsnormen erlassen und mit dem Verkauf der Staatsbahnen begonnen. Entscheidenden Einfluss wollte der Staat allerdings auch bei Privatbahnen ausüben. Die staatliche Kontrolle über die Eisenbahnen war in der zweiten Privatbahnepoche ab 1854 wesentlich stärker als in der ersten vor 1841. Viel vorteilhafter für die privaten Bahnunternehmungen waren die Vorschriften gegenüber jenen von 1838 allerdings insofern, als sie staatliche Finanzhilfen in Form von Ertragsgarantien zuließen.<sup>49</sup>

In den Privatisierungen der bislang staatlichen Bahnlinien kann durchaus ein Mittel der staatlichen Geldbeschaffung gesehen werden.<sup>50</sup> Infolge der günstigen Gewinnaussichten engagierten sich zahlreiche ausländische, vor allem französische Investoren, die die lukrativen Staatsbahnen zu für sie sehr günstigen Konditionen erwerben konnten. In den Jahren bis 1858 wurden praktisch alle Staatsbahnstrecken privatisiert: Ende 1854 waren von den insgesamt 1.433 km Eisenbahnen in Österreich 994 km (fast 70%) Staatsbah-

---

<sup>48</sup> siehe Röll (1899): 62

<sup>49</sup> siehe Klenner (2002): 165ff.

<sup>50</sup> siehe Klenner (2002): 168

nen gewesen. Nunmehr schrumpfte deren Länge auf 18 km zusammen, was sich bis 1874 nicht veränderte.<sup>51</sup>

Was die Bahnbautätigkeit in Österreich betrifft, kann man die zwei Jahrzehnte von 1854 bis 1873 als die goldenen Jahre bezeichnen: Die Ausdehnung des Schienennetzes stieg um mehr als das Sechsfache. In den Jahren 1871 und 1872 konnten jeweils über 1.000 Bahnkilometer dem Betrieb neu übergeben werden.<sup>52</sup>

Mit der Weltwirtschaftskrise 1873 kam der Bahnbau weitestgehend zum Erliegen. Private Geldgeber waren nicht zu finden, weshalb die Staatsverwaltung nach zwei Jahrzehnten zum ersten Mal wieder den Bau selbst übernahm. Man bezeichnet die folgende Phase als zweite Staatsbahnperiode. Im Jahr 1874 betrug die Länge des Schienennetzes knapp 10.000 km, der im staatlichen Eigentum stehende Anteil die erwähnten 18 km. Mit dem Sequestrationsgesetz vom 14.12.1877<sup>53</sup> wurde dann die Grundlage für die weitgehende Verstaatlichung der privaten Bahnlinien geschaffen.

## **3.4 Das Eisenbahnbuchanlegungsgesetz vom 19.05.1874**

### **3.4.1 Welche Gründe damals für ein Sondergrundbuch sprachen**

#### *3.4.1.1 Wirtschaftliche Aspekte*

Angesichts der in Kapitel 3.3 beschriebenen wechselhaften Geschichte der Eigentumsverhältnisse an den österreichischen Bahnlinien erscheint es naheliegend, dass die Zuordnung der Grundstücke, auf denen die Bahnlinien verliefen, zu den jeweiligen Eigentümern ohne die Möglichkeit der Verbücherung von Rechten mit erheblichen Unsicherheiten verbunden und daher als unzureichend zu bezeichnen war. Insbesondere musste den Eisenbahnunternehmungen Gelegenheit zur Sicherstellung aufzunehmender Anleihen durch Verpfändung ihrer Grundstücke, die bis dahin nicht in die öffentlichen Bü-

---

<sup>51</sup> siehe Klenner (2002): 214 Tabelle

<sup>52</sup> siehe Klenner (2002): 171

<sup>53</sup> siehe RGBl. Nr. 112/1877

cher eingeschrieben waren, geboten werden.<sup>54</sup> Vielmehr erscheint bemerkenswert, dass dieser Zustand über Jahrzehnte, insbesondere über die zwei Jahrzehnte andauernde Privatbahnperiode mit zahlreichen neu gegründeten Gesellschaften und neu gebauten Strecken aufrechterhalten werden konnte.

Schon ganz allgemeine Überlegungen sprachen für die Schaffung der Möglichkeit, das Eigentum an den Bahngrundstücken mit der gleichen Präzision und Verlässlichkeit bücherlich zu erfassen, wie dies bei allen anderen mit Liegenschaftsbesitz verbundenen wirtschaftlichen Aktivitäten auch damals schon selbstverständlich war. Die Eisenbahnlinien bildeten wirtschaftliche und rechtliche Einheiten, die über Jahrzehnte als Grundlage für Kreditoperationen dienten. Die Rechte der Unternehmung an der Eisenbahn waren Veränderungen unterworfen, von öffentlich- und privatrechtlichen Beschränkungen betroffen und selbstverständlich Gegenstand rechtsgeschäftlicher Übertragung.<sup>55</sup>

Abgesehen von den Geschäften, die eine Veräußerung oder Belastung der Bahn als Ganzes zum Gegenstand hatten, wurden bereits durch die Herstellung und den Betrieb der Bahn zahlreiche Rechtsverhältnisse geschaffen, die die Entstehung dinglicher Rechte zur Folge hatten. Schon daraus ergab sich das Bedürfnis, den geschaffenen Rechten das größtmögliche Maß an Sicherheit zu gewähren, insbesondere *„die Gefahr zu beseitigen, dass denjenigen Gläubigern der Eisenbahnunternehmungen, welchen eine Immobiliarhaftung ausdrücklich zugesichert wurde, die ihnen urkundlich versprochene Sicherstellung bestritten werde“*.<sup>56</sup> Das waren genau jene Bedürfnisse, denen in allen anderen Bereichen bereits seit Langem die Institution des allgemeinen Grundbuchs Rechnung trug. Aus diesem waren die Eisenbahngrundstücke jedoch (siehe Kapitel 3.3.2) eigens herausgelöst worden.

Die Situation spitzte sich zu, als zahlreiche private Eisenbahngesellschaften in der Wirtschaftskrise des Jahres 1873 in finanzielle Nöte gerieten. Diese konnten die mit staatlicher Genehmigung ausgegebenen Inhaberpapiere, die so genannten Prioritätsobligationen, nicht oder nicht regelmäßig verzinsen. Den Gläubigern war zwar ein Pfandrecht

---

<sup>54</sup> siehe Demelius (1948): 16

<sup>55</sup> siehe Bartsch (1933): 626f.

<sup>56</sup> Bartsch (1933): 627

zugesichert worden, es zeigte sich jedoch, dass dieses ohne Wert war, da die verpfändeten Eisenbahngrundstücke und noch viel weniger alle anderen Betriebsmittel der Bahnunternehmen mangels bücherlicher Erfassung keine dingliche Besicherung darstellten.

Das Pfandrecht war darüber hinaus nur für die Gesamtheit der Inhaber der Obligationen bestellt und konnte nur von dieser, nicht aber von den einzelnen Inhabern geltend gemacht werden. Der Inhabergesamtheit aber fehlte es an einem Organ, das zu ihrer Vertretung berechtigt gewesen wäre.

Um nicht das beträchtliche, in Eisenbahnobligationen angelegte Kapital zu gefährden und eine dauernde Schädigung der Kreditwürdigkeit der Eisenbahngesellschaften verantworten zu müssen, musste der Gesetzgeber die Grundlagen dafür schaffen, dass die Gesellschaften aufgenommene und aufzunehmende Anleihen durch Verpfändung ihrer Grundstücke besichern können und dadurch die Gläubiger eine dingliche Besicherung ihrer Forderungen erhalten. Dabei war allerdings darauf zu achten, dass das öffentliche Interesse an der Erhaltung und dem ungehinderten Betrieb der Eisenbahnen keine Beeinträchtigung erfährt. Dieser Zweck konnte durch die Behandlung der Einlage als Einheit erreicht werden: Die Eintragung verband alle beweglichen und unbeweglichen Betriebsmittel des Bahnunternehmens zu einer rechtlichen Einheit (vgl. Kap. 3.4.4 und Kap. 4.7.1 über die noch weiter gehende Regelung in Deutschland).<sup>57</sup>

#### *3.4.1.2 Weshalb die Erfassung nicht im allgemeinen Grundbuch erfolgte*

Man ging daher mit der Anlegung der Eisenbahnbücher daran, öffentliche Bücher zu schaffen, die in ihrer rechtlichen Bedeutung den Grundbüchern gleichzustellen waren. Die Besonderheit der Eisenbahnen erforderte dabei aus folgenden Gründen die Anlegung eines besonderen Grundbuchs, eben eines Sondergrundbuchs:

*„Die Aufnahme der Eisenbahnen in die für andere Liegenschaften bestehenden Grundbücher war ausgeschlossen, weil die Eisenbahn, die im Verkehr als Ganzes behandelt werden muss, eine Abteilung nach Sprengeln, für welche die öffentlichen Bücher angelegt sind, nicht zulässt, und weil die Eisenbahnen häufig mehrere Länder durchziehen*

---

<sup>57</sup> siehe Löning (1913) in Röll: 89



*und die Grundbücher in den einzelnen Ländern in Beziehung auf die Anlegung und ihre innere Einrichtung der Landesgesetzgebung unterlagen, eine Verschiedenartigkeit der Bestimmungen bezüglich der Grundbücher aber mit der Natur des Eisenbahnwesens, dessen Regelung zum Zweck der Erzielung einer gleichförmigen Behandlung der Reichs [Anm. des Autors: heute: Bundes-] gesetzgebung vorbehalten wurde, ganz unvereinbar wäre. Die Notwendigkeit der gleichen Buchführung über Eisenbahnen und über die an ihnen bestehenden dinglichen Rechte sowie die Notwendigkeit der Anordnung von Ausnahmen von den allgemeinen Grundsätzen über den Erwerb dinglicher Rechte in Ansehung der Eisenbahnen mit Rücksicht auf die Anforderungen des öffentlichen Rechtes führte zur Schaffung eines besonderen Buches für Eisenbahnen, des Eisenbahnbuches.*<sup>58</sup>

Die Argumentation ist insofern erläuterungsbedürftig, als zwar schon im Jahr 1871 mit dem allgemeinen Grundbuchsgesetz eine einheitliche Grundlage für die Führung der öffentlichen Bücher in der ganzen westlichen Reichshälfte der Monarchie (also insbesondere nicht in Ungarn – dort war schon 1868 eine eigene Grundbuchsordnung eingeführt worden) geschaffen worden war (vgl. 3.1.2), jedoch „in Beziehung auf die Anlegung und ihre innere Einrichtung“ die Länder zur Erlassung entsprechender Vorschriften zuständig waren. Der bis dahin bestehende Mangel an Einheitlichkeit konnte im Wesentlichen durch die Schaffung des Gutsbestandsblattes behoben werden, ansonsten waren nur mehr kleine Lücken zu schließen und ehemals strittige Fragen zu klären, was schließlich ab 1874 durch den Beschluss gleich lautender Landesgesetze über die Anlegung und Einrichtung der Grundbücher in den österreichischen Ländern erreicht wurde.<sup>59</sup> Mit der Bundesverfassungsnovelle 1925 wurden die Bestimmungen der Bundesverfassung von 1920 über die Verteilung der Zuständigkeit zur Gesetzgebung zwischen Bund und Ländern in Kraft gesetzt. Infolgedessen ging die Zuständigkeit zur gesamten Gesetzgebung in Grundbuchssachen auf den Bund über.<sup>60</sup>

Die Notwendigkeit der Schaffung des Eisenbahnbuchs findet sich auch in der zeitgenössischen Fachliteratur eindringlich beschrieben: „Die Anomalie, daß der unbewegliche

---

<sup>58</sup> Bartsch (1933): 627

<sup>59</sup> siehe Randa (1893): 460f. und Rechberger/Bittner (1999): 21

<sup>60</sup> siehe Klang (1950) in Klang: 331

*Besitz der Eisenbahnen im Gegensatze zu allem anderen in Privathänden befindlichen Grundbesitze in Österreich-Ungarn einer grundbücherlichen Behandlung nicht unterzogen wurde, während die zahlreichen Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen und die sich an denselben vollziehenden Veränderungen für die Dauer einer solchen bücherlichen Unterlage gar nicht entbehren können, erreichte mit der Errichtung besonderer öffentlicher Bücher für solche Communicationsanstalten ihr Ende.“<sup>61</sup>*

#### 3.4.1.3 Vollständigkeit der bücherlichen Erfassung im Allgemeinen

Wohl kein Beweggrund für den damaligen Gesetzgeber, aber eine interessanter Aspekt der bücherlichen Erfassung der Eisenbahngrundstücke ist die damit verbundene Vervollständigung des Grundbuchs.

Der Ausschluss der Eisenbahngrundstücke aus dem Grundbuch war aus dem Verständnis erfolgt, dass diese den Straßengrundstücken gleichzusetzen sind. Dass die Straßen, gleich allem anderen öffentlichen Gut, nicht bücherlich zu erfassen sind, ist historisch durchaus nachvollziehbar, weil dazu weder eine Notwendigkeit zu bestehen schien, noch die Kapazitäten der buchführenden Stellen gereicht hätten. Heinrich Demelius vergleicht im Jahr 1948 diesbezüglich die deutsche mit der österreichischen Rechtslage und hält dazu fest:

*„Auf die Frage, ob das Grundbuch alle Grundstücke umfassen soll, antwortete der Gesetzgeber zu verschiedenen Zeiten und an verschiedenen Orten ganz unterschiedlich: Nach der alten deutschen Grundbuchsordnung waren die Liegenschaften der Gebietskörperschaften wegen ihres Fernbleibens vom Rechtsverkehr buchungsfrei – welchem Zweck sie auch dienten. Nach österreichischem Recht ist schon seit langem das Grundvermögen auch dieser Personen grundsätzlich buchungspflichtig. Nur das sogenannte öffentliche, dem Gemeingebrauch dienende Gut mit Einschluß des Gemeindeguts<sup>62</sup> ist nur auf Antrag in das Grundbuch aufzunehmen<sup>63</sup>. Die Einbücherung vor allem des*

---

<sup>61</sup> Haberer (1885): 228

<sup>62</sup> siehe ABGB 1811: §§ 287f.

<sup>63</sup> siehe allgemeines Grundbuchslegungsgesetz 1930: § 1 Abs. 2

*Straßengrundes, des wichtigsten öffentlichen Gutes, dürfte überall beantragt worden sein.*

*Dem österreichischen Standpunkt größerer Vollständigkeit des Grundbuchs dürfte der Vorzug zu geben sein: Das Grundbuch soll nicht bloß dem privaten Liegenschaftsverkehr, sondern auch dem öffentlichen Interesse des Staates und der Gemeinde an der Klarstellung ihres Grundbesitzes dienen.“<sup>64</sup>*

Die Einbücherung der Eisenbahngrundstücke, wenn auch in ein besonderes Grundbuch, war ein Beitrag zur Vollständigkeit des Grundbuchs, in dem nach und nach alle Teile der Erdoberfläche erfasst wurden. Nach und nach verschwanden bis heute die ehemals „weißen Flecken“, wie Bahnlinsen, später auch Straßen und Gewässer aus den Büchern.

### **3.4.2 Das Ergebnis**

Die Antwort des Gesetzgebers auf den nun offenbar dringend gewordenen Regelungsbedarf (vgl. Kapitel 3.3.2) war das „*Gesetz vom 19.05.1874, betreffend die Anlegung von Eisenbahnbüchern, die Wirkung der an einer Eisenbahn eingeräumten Hypothekrechte und die bücherliche Sicherung der Pfandrechte der Besitzer von Eisenbahn-Prioritätsobligationen*“ (Eisenbahnbuchanlegungsgesetz, heute: Eisenbahnbuchgesetz)<sup>65</sup>, kundgemacht in RGBI. Nr. 70/1874, in Kraft getreten am 02.06.1874.

Im Zusammenhang damit und nahezu zeitgleich erging das „*Gesetz vom 24.04.1874, betreffend die gemeinsame Vertretung der Rechte der Besitzer von auf Inhaber lautenden oder durch Indossament übertragbaren Theilschuldverschreibungen und die bücherliche Behandlung der für solche Theilschuldverschreibungen eingeräumten Hypothekrechte*“<sup>66</sup>. Zur Lösung des Problems der Vertretung der Gesamtheit der Gläubiger (vgl. Kapitel 3.4.1.1) wurde dort angeordnet, dass in allen Fällen, in denen die Gesamtheit der Besitzer von Inhaberpapieren einer gemeinsamen Vertretung bedarf, das Gericht einen Kurator zu bestellen hat.

---

<sup>64</sup> siehe Demelius (1948): 16f.

<sup>65</sup> Die Umbenennung erfolgte in Artikel 64 des Budgetbegleitgesetzes 2003, BGBl. I Nr. 71/2003.

<sup>66</sup> RGBI. Nr. 49/1874

Der Schaffung des Eisenbahnbuchs wurde nicht wenig Bedeutung beigemessen: „*In der Frage der Eisenbahnbücher hat Österreich – wie überhaupt im Buchwesen – vor allen übrigen europäischen Staaten einen großen Vorsprung und ein sehr beachtenswerthes Verdienst.*“<sup>67</sup>

### **3.4.3 Gegenstand des Eisenbahnbuchs**

Die nun folgende Beschreibung des „alten“ Eisenbahnbuchs erfolgt im Präteritum, da sie sich auch auf die ursprüngliche und längst abgeschlossene Neuanlegung sowie die Ausgestaltung des Eisenbahnbuchs in gebundener Form mit handschriftlichen Eintragungen bezieht. Die Bestimmungen über Gegenstand und Inhalt der Eintragungen gelten jedoch weitgehend unverändert bis heute weiter und sind nach wie vor deren Rechtsgrundlage. Dieses und das nachfolgende Kapitel gelten daher, sofern sie sich nicht auf die Ersterfassung und die spezifische Buchform beziehen, auch für die moderne, von der ursprünglichen Buchform losgelöste Erscheinungsform des Eisenbahnbuchs. Ein Überblick über dessen Besonderheiten und die geänderten Bestimmungen finden sich in Kapitel 4.1.

Nicht jeder Grundbesitz, der mit dem Namen Eisenbahn bezeichnet wurde, war in das Eisenbahnbuch aufzunehmen. Voraussetzung war,

dass ein öffentliches Interesse an der Herstellung und dem Bestand der Bahn vorhanden war, also etwa keine Fabriksbahnen;

dass somit zur Herstellung der Bahn das Enteignungsrecht zugestanden wurde. Auf die tatsächliche Ausübung dieses Rechtes kam es dabei freilich nicht an. Damit fielen Bahnen, denen vom Staat nicht entsprechende Bedeutung beigemessen wurde, nicht in den Anwendungsbereich des Eisenbahnbuchs, wie etwa Vergnügungsbahnen;

dass die Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr diene. Damit schieden z.B. Bergwerksbahnen aus, deren Herstellung auch in Anwendung des Enteignungsrechts erfolgen konnte, deren Benutzung jedoch nicht jedermann offen stand; und letztlich,

---

<sup>67</sup> Randa (1893): 490, FN 42

dass die Eisenbahn zum Zweck des Betriebs ihrer Unternehmung auch wirklich Grundstücke erworben hatte. Straßenbahnen, für deren Betrieb in der Regel nur Bestandrechte an fremden Grundstücken, aber keine Eigentumsrechte erworben wurden, waren somit nicht Gegenstand von Eintragungen in das Eisenbahnbuch.<sup>68</sup>

Der Grundbesitz jener Eisenbahnen, die keinen Gegenstand des Eisenbahnbuchs zu bilden hatten, war in das ihrer örtlichen Lage entsprechende Grundbuch einzutragen. Aber auch bei jenen Eisenbahnen, die in das Eisenbahnbuch aufzunehmen waren, war nicht der ganze Grundbesitz der Eisenbahnunternehmung einzutragen, sondern nur jener, auf welchen die mit der Schaffung des Eisenbahnbuchs verbundenen Sonderbestimmungen Anwendung finden sollten. Daher bestimmt § 2 Eisenbahnbuchgesetz, dass in das Eisenbahnbuch alle im Besitz einer Eisenbahnunternehmung stehenden Grundstücke einzutragen sind, die dem Betrieb der Eisenbahn zu dienen haben. Der übrige Besitz war im allgemeinen Grundbuch zu verzeichnen.

Für die Frage, ob ein Grundstück als Eisenbahngrundstück anzusehen ist, war „*nicht das Eingetragensein im Eisenbahnbuch, sondern der tatsächliche Besitz der Bahn an einem Grundstück [...] entscheidend*“<sup>69</sup>.

#### **3.4.4 Inhalt**

Das Eisenbahnbuch bestand aus den Eisenbahneinlagen und der Urkundensammlung.<sup>70</sup> An Stelle des grundbücherlichen Hauptbuchs traten die einzelnen Eisenbahnbucheinlagen, weil mit Rücksicht auf ihren Umfang und ihre im Vergleich zum Grundbuch relativ geringe Zahl kein Bedürfnis bestand, sie als Bestandteile eines Buchs zu behandeln. Die Eisenbahneinlagen waren daher in der Regel nicht mit arithmetischen Zahlen versehen, sondern mit dem Namen und der Richtung der Linie bezeichnet (z.B.: Eisenbahneinlage der Nordbahn mit der Hauptlinie Wien-Lundenburg und Nebenlinien).

Die den Inhalt der Eisenbahneinlage bildende Bahn war als bücherliche Einheit anzusehen.<sup>71</sup> Diese Einheit umfasste nicht bloß den Grundbesitz, sondern auch das im Besitz

---

<sup>68</sup> siehe Eisenbahnbuchgesetz 1874: § 1

<sup>69</sup> siehe Urteil des OGH vom 06.05.1952, GZ 4 Ob 46/52 (veröffentlicht in SZ 25/120)

<sup>70</sup> siehe Eisenbahnbuchgesetz 1874: § 3

<sup>71</sup> siehe Eisenbahnbuchgesetz 1874: § 5

der Unternehmung befindliche „rollende“ Material, somit sämtliche Betriebsmittel. Eine besondere bücherliche Auszeichnung derselben war jedoch nicht erforderlich.

Die Eisenbahneinlagen waren dem Wesen nach wie die Grundbuchseinlagen eingerichtet. Die bestehenden Abweichungen bezweckten, die Evidenz mit Rücksicht auf den eigentümlichen Inhalt der Eisenbahneinlage zu erleichtern. Die Eisenbahneinlage bestand demnach gleich der Grundbuchseinlage aus dem Bahnbestandsblatt (entsprach dem Gutsbestandsblatt), dem Eigentumsblatt und dem Lastenblatt.

Das Bahnbestandsblatt enthielt in der Aufschrift den Namen und die Richtung der Bahn. Als Name galt die im Verkehr angenommene Benennung der Linie. Die Richtung war durch Angabe der Anfangs- und Endpunkte der Hauptlinie ebenso wie der zur selben bücherlichen Einheit gehörigen Nebenlinien zu bezeichnen. Das Bahnbestandsblatt zerfiel in zwei Abteilungen. In der ersten waren die einzelnen Eisenbahngrundstücke, in der zweiten die mit dem Besitz der Bahn oder einzelner Eisenbahngrundstücke verbundenen dinglichen Rechte an fremden Grundstücken anzugeben. Nicht anzugeben war die Kulturgattung, wohl aber die Widmung als Baufläche, allenfalls unter Anführung der tatsächlichen Verwendung (z.B.: Wächterhaus). Diese Angabe und die den Umfang des Bahnbestandes betreffenden Eintragungen (Ab- und Zuschreibungen) waren im Bahnbestandsblatt erster Abteilung vorzunehmen. Die Teilung in zwei Abteilungen für Grundstücke und für Rechte, die im Grundbuch nicht bestand, diente nur der Übersichtlichkeit, zog aber keine rechtliche Wirkung nach sich. Sie sollte den Stoff gliedern und ermöglichen, dass die Aufzählung in beiden Abteilungen in einer der Richtung der Bahn entsprechenden Ordnung erfolgte. Die Unterscheidung war insbesondere nicht ident mit der heute üblichen Unterteilung in A1 und A2 Blatt.

Das Eigentumsblatt hatte Firma und Sitz der Unternehmung und die ihr auf die ganze bücherliche Einheit zustehenden Rechte sowie deren Beschränkungen, zu denen insbesondere das staatliche Einlösungs- und Heimfallsrecht gehörten, zu enthalten.

Das Lastenblatt zerfiel in zwei Abteilungen. Die erste hatte jene Lasten zu enthalten, die die ganze bücherliche Einheit betrafen, die zweite jene Lasten, die sich auf die einzel-

nen Eisenbahngrundstücke bezogen. Auch diese Grundbuch abweichende Regelung hatte laut Bartsch<sup>72</sup> den Zweck, die „Evidenz“ zu erleichtern.

Diese Beurteilung war eine glatte Untertreibung, da genau in dieser Zweiteilung des Lastenblattes eine der wesentlichen Funktionen der Eisenbahneinlage grundgelegt war: die Zweiteilung des C-Blattes war die Vorläuferlösung für die heute bestehende Teilung der Bahneinlage in Grund- und Teileinlage. Belastungen in Bezug auf die ganze bücherliche Einheit sind im modernen Eisenbahnbuch nur in der Grundeinlage vorzunehmen, solche, die sich auf einzelne Eisenbahngrundstücke beziehen, nur in den Teileinlagen<sup>73</sup>.

Zu den Lasten der ersten Abteilung zählten insbesondere die Pfandrechte und die Prioritätsobligationen. In den Lasten der zweiten Abteilung waren die dinglichen Rechte Dritter an einzelnen Grundstücken eingetragen, also Dienstbarkeiten, Reallasten, Miteigentum, nicht aber Gesamtrechte, die nur an der ganzen bücherlichen Einheit bestellt werden können.<sup>74</sup>

An die Teilung des Lastenblattes knüpfte auch die Bestimmung an, dass die Lasten der ersten Abteilung allen Lasten der zweiten im Rang nachstehen.<sup>75</sup>

Diese Bestimmung hatte ihren Grund darin, dass die unbedingte Aufrechterhaltung der an einzelnen Eisenbahngrundstücken haftenden Rechte und Lasten die Voraussetzung für die Entstehung der bücherlichen Einheit gebildet hatte. Diese Rechte und Lasten waren in der Regel vor der Aufnahme der betroffenen Grundstücke in die Eisenbahneinlage gerade dazu begründet worden, um dann während des Eisenbahnbetriebes aufrecht zu bleiben,<sup>76</sup>

Durch die Schaffung dieser rechtlichen Einheit war der Schutz der Gläubiger gewährleistet, da nun die Veräußerung einzelner, zum Betrieb der Bahn erforderlicher Gegenstände durch das Unternehmen nicht mehr möglich war. Ferner durfte die Ausgabe von Prioritätsobligationen erst erfolgen, nachdem für den Gesamtbetrag der Anleihe das

---

<sup>72</sup> siehe Bartsch (1933): 630f. sowie Eisenbahnbuchgesetz 1874: § 8

<sup>73</sup> siehe Eisenbahnbuchverordnung 1930: § 3a

<sup>74</sup> siehe Klang (1950) in Klang: 336f.

<sup>75</sup> siehe Eisenbahnbuchgesetz 1874: § 46

<sup>76</sup> siehe Bartsch (1933): 636f.

Pfandrecht auf die bücherliche Einheit in das Eisenbahnbuch eingetragen war. Die Eisenbahngesellschaften, die vor Erlass des Gesetzes Prioritätsobligationen ausgegeben hatten, wurden verpflichtet, für deren Gesamtbetrag ein Pfandrecht eintragen zu lassen.<sup>77</sup>

Andererseits diente die bücherliche Einheit der Sicherung des im öffentlichen Interesses gelegenen ungestörten Betriebs der Bahn: die Begründung von Hypothekarrechten an Teilen der als bücherliche Einheit behandelten Bahn und damit die Zwangsvollstreckung in einzelne Gegenstände des Bahnunternehmens war rechtlich nicht möglich.<sup>78</sup>

Die zunächst bei der Neuanlegung der Eisenbahnbücher einzurichtenden „vorläufigen Einlagen“<sup>79</sup> waren nach Abschluss sämtlicher, in der Regel umfangreichen und Jahre dauernden Erhebungen der Gerichte über alle betriebsnotwendigen Eisenbahngrundstücke in „definitive Einlagen“<sup>80</sup> (in der Praxis dann auch als „endgültige Einlagen“ bezeichnet) umzuwandeln.

### **3.4.5 Zuständigkeit**

Zur Führung des Eisenbahnbuchs war der Gerichtshof am Sitz der Landesregierung berufen, wenn die Bahn die Grenzen eines Landes nicht überschritt.

Für Bahnen, die durch mehr als ein Land geführt wurden, hatte derjenige Gerichtshof erster Instanz am Sitz der Landesregierung eines dieser Länder das Eisenbahnbuch zu führen, bei dem die Unternehmung um die Errichtung der Einlage eingeschritten war.

Wenn für eine Bahn mehrere Einlagen bestanden, die von verschiedenen Gerichtshöfen zu führen wären, hatte das zuständige Ministerium nach Anhörung der Unternehmung den Gerichtshof zu bestimmen, bei dem die Einlagen für alle der Unternehmung gehörenden bücherlichen Einheiten zu führen waren.<sup>81</sup>

---

<sup>77</sup> siehe Löning (1913) in Röll: 89 sowie Eisenbahnbuchgesetz 1874: §§ 48ff.

<sup>78</sup> siehe Löning (1913) in Röll: 89 sowie Eisenbahnbuchgesetz 1874: § 6

<sup>79</sup> siehe Eisenbahnbuchgesetz 1874: §§ 12ff.

<sup>80</sup> siehe Eisenbahnbuchgesetz 1874: § 41

<sup>81</sup> siehe Bartsch (1933): 631 sowie Eisenbahnbuchgesetz 1874: § 10



### 3.4.6 Praktische Umsetzung, Form

Das Eisenbahnbuch wurde in Form vieler Einzelbände handschriftlich geführt. Die Bände waren in der Tradition des Hauptbuchs des Grundbuchs in sehr widerstandsfähiger Form ausgeführt. Sie waren nur in einem Original vorhanden und mussten der ständigen mechanischen Beanspruchung durch die mit der Führung betrauten Gerichtsbediensteten einerseits und durch die Einsicht nehmenden Parteien andererseits standhalten. Sie waren, im Unterschied zu den Bänden des Grundbuchs, zum Teil mit kunstvollen Titelblättern ausgestattet. In Wien fielen diese Bände zur Gänze dem Justizpalastbrand zum Opfer, jedoch finden sich auch in den neu angelegten Bänden einige bemerkenswert aufwändig gestaltete Exemplare.

Dem Anspruch der hohen Widerstandsfähigkeit genügte das Material offenbar weitestgehend, da die im Bezirksgericht Innere Stadt Wien, Grundbuchsabteilung, Marxergasse 1a, 1030 Wien, 2. Stock, Zimmer Nr. 208 aufgestellten Folianten, die heute nur mehr in Einzelfällen aus Interesse am alten Stand der Eintragungen eingesehen werden, zwar infolge der durchgehenden Verwendung von den späten 20er Jahren bis 1993 starke Gebrauchsspuren aufweisen, jedoch immer noch völlig funktionstüchtig sind.

**Abb. 3: Die Rücken von Bänden des Eisenbahnbuchs (BG Innere Stadt Wien)**



Quelle: Foto Verfasser, 2006

**Abb. 4: Titelblatt der Einlage C für die Kaiserin Elisabeth-Bahn (Detail)**



Quelle: Foto Verfasser, 2006

### **3.5 Der Justizpalastbrand am 15.07.1927**

Infolge innenpolitischer Auseinandersetzungen kam es am 15. Juli 1927 zum Brand des Wiener Justizpalasts.

Dabei wurde neben großen Teilen des Gebäudes die Amtsbücherei, damals die drittgrößte juristische Bibliothek Europas, völlig vernichtet. Als am schmerzlichsten wurden von den zeitgenössischen Kommentatoren jedoch der Verlust von Urkunden des Staatsarchivs (darunter die Ministerratsprotokolle der Jahre 1867-1918, die nur in je einem Exemplar angefertigt worden waren) und des Grundbuchs empfunden.<sup>82</sup>

Von den vernichteten Grundbuchsbeständen waren die Wiener Bezirke 1 bis 9 und 20 betroffen. Von einem Totalschaden konnte nicht gesprochen werden, weil manche

---

<sup>82</sup> siehe Präsidium des OLG Wien (1979): 10f.

Räume und Raumgruppen vom Brand verschont geblieben waren, wie das im Erdgeschoß untergebrachte Depositenamt (heute etwa Verwahrungsabteilung)<sup>83</sup>, der Sitzungssaal des Obersten Gerichtshofes im ersten Stock und die Grundbuchsregistratur<sup>84</sup>.

Dass diese Registratur zur Verfügung stand, war für die Neuanlegung des Grundbuchs von großer Bedeutung, die Tagespresse berichtete darüber ausführlich:

*„Die Grundbücher sind gänzlich vernichtet worden, nur die Grundbuchregistratur blieb erhalten. Das ist noch ein großes Glück. Denn das Vorhandensein der Registratur bietet eine Gewähr für die Rekonstruierung der verlorengegangenen Grundbücher. In dieser Registratur sind nämlich auf 30 Jahre zurückreichend sämtliche gerichtlichen Eintragungen in das Grundbuch verzeichnet, die Einverleibungen von Hypotheken und die Übertragungen von Eigentumsrechten. Da sich nun in den meisten Fällen die diesen Eintragungen zugrunde liegenden Dokumente, Verträge und Schuldscheine im Besitz der interessierten Parteien befinden, wird die Wiederherstellung des Grundbuchs wohl ohne Schwierigkeiten vor sich gehen können. Allerdings wird das eine mühselige Arbeit von vielen Jahren sein.“<sup>85</sup>*

Von der Zerstörung waren auch sämtliche beim Wiener Landesgericht für Zivilrechtssachen geführten Eisenbahnbücher betroffen. Dieser Umstand findet in den Berichten nachvollziehbarerweise keinen Niederschlag, da es als Sondergrundbuch Teil des Grundbuchs war und überdies wohl in der Öffentlichkeit nicht wahrgenommen wurde.

Eine umfassende Auflistung der betroffenen öffentlichen Bücher findet sich in der sogleich nach dem Brand erlassenen Verordnung des Bundeskanzleramts: *„Aus Anlaß der Vernichtung der vom Landesgerichte Wien für Zivilrechtssachen geführten öffentli-*

---

<sup>83</sup> siehe Huber (1986): 16 Huber zählt zu den betroffenen Bänden – offensichtlich irrtümlich – jene für den 19. statt für den 20. Bezirk. Der 20. Bezirk wurde erst im Jahr 1900 geschaffen und war zuvor Teil des 2. Bezirks. Er liegt, ebenso wie jener, auf der Insel zwischen Donaukanal und Donau, weshalb die Grundbücher für den 20. Bezirk ebenso wie die für die inneren Bezirke im Justizpalast verwahrt wurden. Die Bücher für den 19. Bezirk hingegen waren wie jene für die anderen Außenbezirke beim entsprechenden Bezirksgericht verwahrt. Die Verordnung des Bundeskanzleramtes vom 26.07.1927 zählt zu den vernichteten Grundbüchern demgemäß zutreffend auch nicht jene für den 19., sondern für den 20. Bezirk (vgl. FN 84).

<sup>84</sup> siehe Präsidium des OLG Wien (1979): 10

<sup>85</sup> Präsidium des OLG Wien (1981): 24 (Anhang, Kopie der Titelseite der Tageszeitung „Die Stunde“ vom 19.07.1927)

*chen Bücher, und zwar der Grundbücher für den I. bis IX. und für den XX. Gemeindebezirk von Wien, der niederösterreichischen Landtafel, des Berg- und des Eisenbahnbuches wird [...] verordnet, wie folgt: [...]*<sup>86</sup>

Diese Verordnung und zahlreiche andere Vorschriften aus der Folgezeit regeln die Aufrechterhaltung des laufenden Betriebs und die Wiederherstellung der vernichteten Bücher. § 29 der genannten Verordnung bestimmt, dass deren Vorschriften auf die Landtafel, das Eisenbahnbuch und das Bergbuch sinngemäß anzuwenden sind.

Bei dem jetzt am Bezirksgericht Wien Innere Stadt geführten Eisenbahnbuch finden sich somit heute an alten Hauptbüchern nur die ab 1927 angelegten Bände, die in oben beschriebener jahrelanger Rekonstruktionsarbeit hergestellt wurden.

### **3.6 Die Eisenbahnbuchverordnung vom 01.03.1930**

Zur Vereinheitlichung und Vereinfachung des Grundbuchsanlegungsverfahrens im ganzen Gebiet der Republik Österreich wurde 1930 das Allgemeine Grundbuchsanlegungsgesetz<sup>87</sup> erlassen. Zur gleichen Zeit erfolgte die Zusammenfassung der Bestimmungen über grundbücherliche Teilungen, Trennungen und Abschreibungen von Grundstücken im Liegenschaftsteilungsgesetz<sup>88</sup> (vergleiche Kapitel 3.1.2).

Im gleichen Jahr wurde auch die gesetzliche Regelung für die innere Einrichtung, die Anlegung und Führung des Eisenbahnbuchs einer Erneuerung unterzogen: Mit der Eisenbahnbuchverordnung 1930<sup>89</sup> wurde die alte Verordnung aus dem Entstehungsjahr des Eisenbahnbuchs aufgehoben und die Übereinstimmung mit den Neuerungen im allgemeinen Grundbuchsrecht herbeigeführt. Die Verordnung präzisiert die Bestimmungen des Eisenbahnbuchgesetzes und legt die Besonderheiten gegenüber dem allgemeinen Grundbuchsrecht fest. Soweit nichts Abweichendes bestimmt wird, gelten für

---

<sup>86</sup> Verordnung des Bundeskanzleramtes vom 26.07.1927 über die gerichtliche Hinterlegung von Urkunden und die Einreihung von Geschäftsstücken bei Liegenschaften, die in den durch den Brand des Justizpalastes in Wien vernichteten öffentlichen Büchern eingetragen waren, BGBl. Nr. 225/1927: Einleitung, vor § 1

<sup>87</sup> siehe BGBl. Nr. 2/1930

<sup>88</sup> siehe BGBl. Nr. 3/1930

<sup>89</sup> siehe BGBl. Nr. 77/1930

die Führung des Eisenbahnbuchs die für Grundbücher allgemein bestehenden Vorschriften.<sup>90</sup> Die Verordnung erfuhr zuletzt wesentliche Änderungen durch die Einfügung der Bestimmungen über die Anpassung an das ADV-System, wodurch das Eisenbahnbuch für den neuen Betrieb adaptiert wurde.<sup>91</sup>

### **3.7 Die ADV-Umstellung 1993**

Mit dem Grundbuchsumstellungsgesetz wurde 1980 die Voraussetzung für die Umstellung des Grundbuchs auf ADV geschaffen, indem der Bundesminister für Justiz ermächtigt wurde, diese Umstellung nach Maßgabe der technischen und personellen Möglichkeiten sowie unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Vertretbarkeit für bestimmte Gerichte mit Verordnung anzuordnen. Für die Landtafel und das Eisenbahnbuch war vorgesehen, dass diese Anordnung gesondert getroffen werden könne.<sup>92</sup>

Diese beiden Sondergrundbücher waren von der Umstellung somit zunächst ausgenommen. Mit der entsprechenden Anordnung wollte man wegen deren Besonderheiten noch zuwarten, bis einerseits die Automatisierung von Grundbuch und Kataster weiter fortgeschritten ist und andererseits schon praktische Erfahrungen mit dem automationsunterstützten Grundbuchsbetrieb vorliegen.<sup>93</sup>

Mit der letzten Grundbuchsumstellungsgesetz-Verordnung gemäß § 1 Grundbuchsumstellungsgesetz 1980<sup>94</sup> wurde dann schließlich die Umstellung der Eisenbahnbücher angeordnet. Damit waren mit Wirkung vom 24.02.1993 alle Verordnungen gemäß § 1 Grundbuchsumstellungsgesetz erlassen und der letzte Schritt für die Umstellung der Grundbücher eingeleitet. Mit der Umstellung des Eisenbahnbuchs beim BG für Zivilrechtssachen Graz am 01.09.1994 war das Umstellungsprojekt abgeschlossen, zum Ergebnis siehe sogleich.

---

<sup>90</sup> siehe Eisenbahnbuchverordnung 1930: § 1 Abs. 2

<sup>91</sup> siehe BGBl. Nr. 183/1993

<sup>92</sup> siehe Grundbuchsumstellungsgesetz 1980: § 1 Abs. 1

<sup>93</sup> siehe Dittrich/Angst/Auer (1981): 7

<sup>94</sup> siehe BGBl. Nr. 137/1993

## 4 Das Eisenbahnbuch heute

### 4.1 Aufbau und Eigenart

Das heutige ADV-Eisenbahnbuch als einziges verbliebenes Sondergrundbuch ist als Fortführung des alten Eisenbahnbuchs diesem inhaltlich sehr ähnlich. Anders als das Grundbuch wurde das Eisenbahnbuch durch die Umstellung aber nicht nur in seiner Erscheinungsform verändert, sondern auch organisatorisch etwas anders umgesetzt.

In einem ersten Schritt wurden die bücherlichen Einheiten bundesländerweise aufgeteilt. Etwa die Westbahn stellte zuvor eine Einlage dar und wurde nunmehr aufgeteilt in Einlagen für Wien, Niederösterreich, Oberösterreich und Salzburg. Diese Aufteilung war nach den damals neu erlassenen Bestimmungen der Eisenbahnbuchverordnung<sup>95</sup> mit Zustimmung des Verkehrsministeriums zulässig. Die Zustimmung wurde anlässlich der Umstellung erteilt.

Dem Ziel des Gläubigerschutzes und der Erhaltung der Einheit des Bahnbetriebes (vgl. Kap. 3.4.1.1) trägt die Eisenbahnbuchverordnung *expressis verbis* Rechnung: „Für jede Eisenbahn oder für jeden Teil einer Eisenbahn, der den Gläubigern gegenüber als Ganzes haftet (eisenbahnbücherliche Einheit, Eisenbahnbuchkörper), ist eine Einlage zu errichten.“<sup>96</sup>

Die dem Eisenbahnbuch eigene Besonderheit der Möglichkeit, die gesamte „Linie“ zu belasten, wurde zuvor durch die Teilung des C-Blattes in 2 Abteilungen erreicht. Nunmehr wird das gleiche Ergebnis durch die rechtliche Fiktion einer Gesamteinlage für jedes Bundesland erzielt, die jeweils in eine Grund- und mehrere Teileinlagen zerfällt.<sup>97</sup> Die Belastung der gesamten Linie erfolgte durch Eintragung in der ersten Abteilung des C-Blattes, die Belastung der einzelnen Grundstücke durch Eintragung in der zweiten. Heute erfolgen die entsprechenden Eintragungen in der Grund-, bzw. Teileinlage.

---

<sup>95</sup> siehe Eisenbahnbuchverordnung 1930: § 3 Abs. 2

<sup>96</sup> siehe Eisenbahnbuchverordnung 1930: § 3 Abs. 1

<sup>97</sup> siehe Eisenbahnbuchverordnung 1930: § 3a Abs. 1

Die Novelle zur Eisenbahnbuchverordnung<sup>98</sup> setzt dies mit folgender Bestimmung um: *„Das Lastenblatt der Grundeinlage gilt als erste Abteilung nach § 8 Abs. 4 EAG [Anm. des Autors: heute: Eisenbahnbuchgesetz], das der Teileinlagen als zweite Abteilung nach der angeführten Bestimmung. In der Grundeinlage sind daher die Lasten, welche die ganze bücherliche Einheit betreffen, in den Teileinlagen die Lasten, welche sich auf die einzelnen Eisenbahngrundstücke beziehen, [...] einzutragen. In der Grundeinlage und in der Teileinlage ist vor der ersten Eintragung ein Hinweis auf diese Regelung aufzunehmen.“*<sup>99</sup>

All dies nach wie vor mit der Beschränkung, dass Pfandrechte nur in der gesamten Einlage, das heißt in der Grundeinlage verbüchert werden können: *„An Theilen der als eine bücherliche Einheit behandelten Bahn können Hypothekarrechte nicht erworben werden.“*<sup>100</sup> Dies allerdings mit der Maßgabe, dass die bücherlichen Einheiten durch die Aufteilung in je einen Abschnitt pro Bundesland erheblich verkleinert wurden.

Die Grundeinlage enthält neben den sonstigen Merkmalen eines Grundbuchsauszugs (vgl. Kap. 3.1.4)

- *im Kopf* die Bezeichnung „Eisenbahnbuch“,
- *in der Aufschrift* die Bezeichnung „Grundeinlage“, die aktuelle und vormalige Bezeichnung der Bahn, sowie eine Übersicht über alle Teileinlagen,
- *im A1-Blatt* den Hinweis, dass die einzelnen Eisenbahngrundstücke nur in den Teileinlagen eingetragen sind,
- *im A2-Blatt* oft einen Hinweis auf die genaue Bezeichnung der definitiven Einlage,
- *im B-Blatt* oft Hinweise auf Bestimmungen der Konzession,
- *im C-Blatt* alle Lasten, die die Gesamteinlage betreffen.

---

<sup>98</sup> BGBl. Nr. 183/1993

<sup>99</sup> Eisenbahnbuchverordnung 1930: § 7

<sup>100</sup> Eisenbahnbuchgesetz 1874: § 6 Abs. 1

Die Teileinlage trägt

- *im Kopf* ebenso die Bezeichnung „Eisenbahnbuch“,
- *in der Aufschrift* die aktuelle Bezeichnung der Bahn, die Bezeichnung „Teileinlage“ mit der KG des Grundbuchs, auf die sie sich bezieht, sowie den Verweis auf die Grundeinlage,
- im übrigen unterscheidet sich der Auszug der Teileinlage nicht von einem Auszug aus dem allgemeinen Grundbuch.

Was die Eintragungstypen im Eisenbahnbuch betrifft, sei hier festgehalten, dass sie sich nicht von den im Grundbuch bekannten unterscheiden: Einverleibung, Vor- und Anmerkung sind die drei im Grundbuchsgesetz vorgesehenen Eintragungsarten. Das gilt für das Grund- ebenso wie für das Eisenbahnbuch. Die ausdrückliche Bezeichnung als Einverleibung, Anmerkung oder Ersichtlichmachung ist im ADV-Grund- und Eisenbahnbuch nicht mehr vorgesehen, da sich die Art der Eintragung aus ihrem Inhalt ergibt.

## **4.2 Arten der verzeichneten Bahnen**

Einerseits sind nicht alle Bahnen in das Eisenbahnbuch aufzunehmen, z.B. Straßenbahnen sind nicht erfasst (vgl. Kap 3.4.3). Andererseits zählt das Eisenbahngesetz<sup>101</sup> auch die Seilbahnen zu den Eisenbahnen. Seilbahnen bilden daher Gegenstände der eisenbahnbücherlichen Erfassung.

## **4.3 Zuständigkeit**

Die Zuständigkeit zur Führung der Eisenbahnbücher hat sich verändert. Dem formell noch in Geltung stehenden § 10 Eisenbahnbuchgesetz wurde durch § 118 Z 3 Jurisdiktionsnorm materiell derogiert, womit heute zur Anlegung und Führung der Eisenbahnbücher bei unbeweglichen Sachen, die Gegenstand der Eisenbahnbücher sind, das Be-

---

<sup>101</sup> siehe Eisenbahngesetz 1957: § 1 Abs. 2



zirksgericht am Sitz des Gerichtshofes zuständig ist, der nach den besonderen Vorschriften zur Anlegung und Führung der Eisenbahnbücher zuständig war, in Wien das Bezirksgericht Innere Stadt Wien, in Graz das Bezirksgericht für Zivilrechtssachen Graz I (siehe Kap. 4.5).

## 4.4 Beispiele

### 4.4.1 Wiener Verbindungsbahn

Diese Bahnlinie weist eine sehr kompakte Grundeinlage auf. Die alte Bezeichnung der Linie wird in der Aufschrift und mit dem Zusatz „endgültig“ (siehe Kap. 3.4.4), sonst gleich lautend im A2-Blatt festgehalten. Die Wiener Verbindungsbahn befindet sich zur Gänze auf Wiener Stadtgebiet und ist somit mit der folgenden Grund- und Teileinlage in der gleichen Weise erfasst wie vor der Umstellung, da keine Aufteilung der Linie auf Bundesländer zu erfolgen hatte. Die letzte TZ betrifft die Änderung des Firmenwortlauts: im Jahr 2005 wurde mit TZ 5415 die neue Bezeichnung der Eigentümerin eingetragen. Das Lastenblatt ist typischerweise leer.

**Abb. 5: Abschrift aus dem Eisenbahnbuch KG 02001 EZ 3400**

```

GRUNDBUCH 02001 Eisenbahnbuch                               EINLAGEZAHL 3400
BEZIRKSGERICHT Innere Stadt Wien
***** ABFRAGEDATUM 2006-03-06
Letzte TZ 5415/2005
GRUNDEINLAGE
Wiener Verbindungsbahn
Vor der Umstellung: Eisenbahnbuch-Einlage für die
                    Wiener Verbindungsbahn mit der Richtung
                    vom nördlichen Landpfeiler des
                    Südbahnviaduktes nächst dem
                    evangelischen Friedhofe bei
                    Matzleinsdorf bis zur südlichen Flucht
                    der Personenhalle der
                    Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
Teileinlage 3401 für die KG 01101 Favoriten
Teileinlage 3402 für die KG 01008 Margarethen
Teileinlage 3403 für die KG 01011 Wieden
Teileinlage 3404 für die KG 01006 Landstraße
Teileinlage 3405 für die KG 01657 Leopoldstadt
***** A1 *****
Die Eisenbahngrundstücke sind nur in den Teileinlagen eingetragen.
***** A2 *****
1 a Endgültige Eisenbahnbuch-Einlage für die Wiener Verbindungsbahn mit der
   Richtung vom nördlichen Landpfeiler des Südbahnviaduktes nächst dem
   evangelischen Friedhofe bei Matzleinsdorf bis zur südlichen Flucht
   der Personenhalle der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
***** B *****
1 ANTEIL: 1/1
  ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft (FN 71396w)
  ADR: Nordbahnstr. 50, Wien 1020
    a EisB 238/1972 Eigentumsrecht
    b 5415/2005 Änderung des Firmenwortlautes

```

\*\*\*\*\* C \*\*\*\*\*  
Lasten, die sich auf die einzelnen Eisenbahngrundstücke beziehen, werden nur in  
den Teileinlagen eingetragen.  
\*\*\*\*\* HINWEIS \*\*\*\*\*  
Eintragungen ohne Währungsbezeichnung sind Beträge in ATS

Quelle: ADV-Grundbuch der Republik Österreich

Die in der Teileinlage 3404 für die KG 01006 Landstraße verzeichneten Grundstücke liegen im dicht verbauten innerstädtischen Gebiet, weshalb im A1-Blatt zahlreiche Adressbezeichnungen aufscheinen. Auf einigen der Grundstücke stehen Superädifikate<sup>102</sup>, was zum Teil sogar im A2- Blatt angemerkt ist (rechtlich nicht zwingend und nur der Übersicht dienend). Es handelt sich hier um jene EZ, aus der im Jahr 2003 das Grundstück 91/6 in das allgemeine Grundbuch abgeschrieben wurde. Dieser Abschreibung war allerdings unter anderem ein abweisender Beschluss des OGH, eine Gesetzesänderung und eine politische Auseinandersetzung vorangegangen (siehe Kap. 4.6.3f.). Der ursprüngliche Abweisungsbeschluss (TZ 3334/2002) scheint nicht mehr auf. Jener Beschluss hingegen, mit dem die Abschreibung nach offenbar wiederholter Beantragung mit TZ 3535/2003 abgewiesen wurde, ist dagegen im A2-Blatt unter der laufenden Nummer 23a zu finden.

Unter der laufenden Nummer 24f ist im A2-Blatt die Berechtigung zur Benutzung des Grundstücks 91/6 zum Zweck des Eisenbahnbetriebs verzeichnet. Die Einräumung dieses Rechts muss Voraussetzung für den Verkauf des Grundstücks gewesen sein, da auf diesem die Bahngleise verlaufen und es sich somit um ein betriebsnotwendiges Grundstück handelt. Dieses Recht korrespondiert mit der Belastung in der laufenden Nummer 1a der EZ 4348 des Grundbuchs 01006 Landstraße (siehe Kap. 3.1.5, Abb. 2).

Als Eigentümer scheinen noch die Österreichischen Bundesbahnen auf, weil offenbar die Änderung des Firmenwortlauts nur in der Grundeinlage durchgeführt wurde.

Das C-Blatt weist zahlreiche, für den städtischen Bahnbetrieb typische Belastungen in Form von Dienstbarkeiten auf. Geldlasten dürfen im C-Blatt der Teileinlage hingegen niemals aufscheinen.

---

<sup>102</sup> Superädifikate (auch: Überbauten) werden im Gegensatz zu sonstigen Gebäuden nicht als Zugehör der Liegenschaft und somit als Eigentum des Grundeigentümers behandelt, sondern sind Gegenstand eines besonderen Eigentumsrechts. Näheres siehe Koziol/Welser (2002): 224f.

**Abb. 6: Abschrift aus dem Eisenbahnbuch KG 02001 EZ 3404**

GRUNDBUCH 02001 Eisenbahnbuch		EINLAGEZAHL 3404	
BEZIRKSGERICHT Innere Stadt Wien			
***** ABFRAGEDATUM 2006-03-06			
Letzte TZ 1052/2006			
Wiener Verbindungsbahn			
Teileinlage für die KG 01006 Landstraße			
Grundeinlage siehe EZ 3400			
***** A1 *****			
GST-NR	G BA (NUTZUNG)	FLÄCHE	GST-ADRESSE
KATASTRALGEMEINDE: 01006 Landstraße			
91/1	Sonstige (Bahnanlage)	5788	
91/3	Baufl.(Gebäude)	14	
91/5	Sonstige (Straßenanlage)	* 1079	Markthallenbrücke 301
91/7	Sonstige (Straßenanlage)	* 893	
91/8	GST-Fläche Baufl.(Gebäude) Sonstige (Straßenanlage)	(10008) 6362 3646	Änderung der Fläche in Vorbereitung  Landstraßer Hauptstraße 1B Landstraßer Hauptstraße 1C Marxergasse 4
91/19	G Sonstige (Bahnanlage)	* 4	
91/20	G Sonstige (Bahnanlage)	* 489	
383/27	GST-Fläche Baufl.(Gebäude) Sonstige (Straßenanlage)	(* 2065) 598 1467	Änderung der Fläche in Vorbereitung  Gigergasse 1 Landstraßer Hauptstraße 1A
383/28	Sonstige (Gasse) (*	69)	Änderung der Fläche in Vorbereitung
782/3	Baufl.(begrünt)	* 187	
877/1	Sonstige (Bahnanlage)	12195	Nikolaihangbrücke 1319 Nikolaisteg 1320
877/4	Baufl.(befestigt)	9	
877/6	G Sonstige (Bahnanlage)	* 3393	
877/7	Sonstige (Straßenanlage)	(1446)	Änderung der Fläche in Vorbereitung Hütteldorfer Brücke 1316
877/15	G Sonstige (Straßenanlage)	* 1640	Brauhausbrücke 1317
877/17	G Baufl.(Gebäude)	* 906	Landstraßer Hauptstraße 2B
877/18	G GST-Fläche Baufl.(Gebäude) Baufl.(befestigt)	* 2571 2567 4	Landstraßer Hauptstraße 2A
970/3	G Sonstige (Bahnanlage)	* 5	
971/3	G Sonstige (Bahnanlage)	* 635	
1126/126	GST-Fläche Baufl.(Gebäude) Baufl.(befestigt) Baufl.(begrünt)	1105 177 630 298	Kärchergasse 1 Kärchergasse 1A
1126/134	Baufl.(Gebäude)	* 71	
1198/1	GST-Fläche Baufl.(Gebäude) Sonstige (Straßenanlage) Sonstige (Bahnanlage)	14974 22 2037 12915	Grünauerbachbrücke 1325 Treumannbrücke 1337
1198/2	Baufl.(befestigt)	11	
1198/3	Baufl.(Gebäude)	292	
1198/4	Sonstige (Straßenanlage)	* 1073	

1201/1	Baufl.(befestigt)	59	
3204/1	GST-Fläche	(3231)	Änderung der Fläche in Vorbereitung
	Baufl.(Gebäude)	784	
	Sonstige	2447	
	(Straßenanlage)		
3204/8	Sonstige	*	45
	(Straßenanlage)		
3211	GST-Fläche	(1709)	Änderung der Fläche in Vorbereitung
	Baufl.(Gebäude)	764	
	Sonstige	945	
	(Straßenanlage)		
3212	GST-Fläche	(1575)	Änderung der Fläche in Vorbereitung
	Baufl.(Gebäude)	670	
	Sonstige	905	
	(Straßenanlage)		Gigergasse OG3212 Großmarkthalle 4 Bahnhof Wien-Mitte OG3212 Landstraßer Markt OG3212 U-Bahn Station Wien-Mitte Landstraße OG3212
3215	Sonstige		33
	(Bahnanlage)		
3223	GST-Fläche	(840)	Änderung der Fläche in Vorbereitung
	Baufl.(Gebäude)	401	
	Sonstige	439	
	(Straßenanlage)		
3247/1	GST-Fläche	14040	
	Baufl.(Gebäude)	289	
	Baufl.(begrünt)	378	
	Garten	12819	
	(Erholungsfläche)		
	Sonstige	554	
	(Straßenanlage)		
3247/3	GST-Fläche	4276	
	Baufl.(Gebäude)	8	
	Sonstige	350	
	(Straßenanlage)		
	Sonstige	3918	
	(Bahnanlage)		
3277/5	Garten	4528	
	(Erholungsfläche)		
3277/6	Sonstige	280	
	(Straßenanlage)		
3277/7	Garten	2188	
	(Erholungsfläche)		
3277/8	Sonstige	4497	
	(Bahnanlage)		
GESAMTFLÄCHE		(98223)	Änderung der Fläche in Vorbereitung
***** A2 *****			
1	a	RECHT der Benützung der Gst 386/1 386/7 386/3 386/4 von km 10.626-10.632 und von km 10.723-10.743 auf die Dauer des Bestandes der Bahnanlage zu Betriebs- und Bahnerhaltungszwecken (Urk. bei EisB 16/34)	
	b	gelöscht	
2	a	EisB 255/1956 Superädifikat auf Gst 1198/3	
3	a	EisB 256/1956 Superädifikat auf Gst 1126/134	
4	a	EisB 666/1963 RECHT der Benützung der Gst 2998/7 bei km 10.6, Gst 2998/8 bei km 10.6, Gst 2992/1 von km 10.6-10.626, Gst 2991/1 von km 10.743-10.763, Gst 383/10 383/26 von km 10.763-10.947, Gst 383/16 von km 10.947-10.969, für die Dauer des Bestandes der Bahnanlagen zu Betriebs- und Bahnerhaltungszwecken	
5	a	EisB 59/1964 Verpflichtung zur Abtragung der Anlage auf Gst 3211	
6	a	EisB 86/1967 EisB 223/1975 RECHT der Unterfahrung der Gst 2044/1 2772/1 2772/2 2772/6 im Betr.km 0.0/1.5 mittels Tunnels	
7	a	EisB 177/1985 Superädifikat auf Gst 877/1	
8	a	EisB 210/1987 11765/2005 Bauplatz auf Gst 877/6 970/3 971/3	
9	a	EisB 127/1988 11765/2005 Bauplatz auf Gst 877/17 3204/7	
	b	gelöscht	

- 10 a EisB 127/1988 Baubeschränkung gem § 78 Abs 3 Wiener Bauordnung  
hins Gst 877/17
- 11 a EisB 204/1988 Verpflichtung zur Abtragung der Baulichkeit  
auf Gst 1126/26
- 12 a EisB 38/1992 Sicherheitszone hins Gst 3277/5
- 13 a 11204/1995 Teilung Gst 877/7 in 877/7 877/18
- 14 a 11204/1995 Einbeziehung Teilfläche Gst 3204/1 in Gst 877/18
- 15 a 11204/1995 Bauplatz (auf) Gst 877/17 877/18 (Bauplatz B)
- 16 a 8457/1996 Berichtigung von Fehlern gem § 104 GBG durch Eintragung Gst  
877/18 zu 11204/95
- 17 a 2360/1997 Superädifikat auf Gst 877/17
- 18 a 1874/2000 Einbeziehung Gst 3213 3214 in 91/1  
b 1874/2000 Flächenänderung bezüglich Gst 91/1 91/4
- 23 a 3535/2003 Abweisung eines Gesuchs um Abschreibung Gst 91/6 91/18
- 24 f 5965/2003 IM RANG 3535/2003 RECHT der Duldung der Benützung des Gst  
91/6 zum Zwecke des Eisenbahnbetriebes
- 25 a 11887/2003 Superädifikat auf 877/18
- 27 a 6933/2004 Kaufvertrag 2004-02-23, Urkunde 2004-05-12 Zuschreibung Gst  
91/19 91/20 aus EZ 4327 GB 01006 Landstraße
- 29 a 570/2006 Denkmalschutz hins Gste 3247/3 3277/8 (Reste des Linienwalls -  
Bescheid 2005-11-18, GZ 30.315/1/2005)
- 30 a 1052/2006 RECHT der Duldung der Benützung der Gst. 877/14, 3204/7 zum  
Zweck des Eisenbahnbetriebes und -verkehrs gem. Pkt. IV. Kaufvertrag  
2005-11-10
- \*\*\*\*\* B \*\*\*\*\*
- Die Eintragungen im Eigentumsblatt werden nur in der Grundeinlage vorgenommen;  
Eigentümer:
- 1 ANTEIL: 1/1  
Österreichische Bundesbahnen  
ADR: Bundesbahndirektion Wien, Nordbahnstr. 50 1020  
a EisB 238/1972 Eigentumsrecht
- \*\*\*\*\* C \*\*\*\*\*
- Lasten, die die ganze bürgerliche Einheit betreffen, werden nur in der  
Grundeinlage eingetragen.
- 1 a DIENSTBARKEIT der Duldung des Weißgärber Nebensammelkanales  
im Zuge der Weißgärber-Lände auf Gst 91/1 im Betr.km 5.85  
sowie der Vornahme von Erhaltungs- und  
Wiederherstellungsarbeiten an dieser Stelle für Kommission  
für Verkehrsanlagen
- 2 a DIENSTBARKEIT, das Gst 877/1 im Betr.km 4.5/6 zur Herstellung  
gemauerter Kanäle für den Abfluß der Abfallwässer der  
bestehenden Bade- und Maschinenanlagen zu benützen und an  
diesen Kanalleitungen die erforderlichen Erhaltungs- und  
Wiederherstellungsarbeiten vorzunehmen für Gst 434/2  
(Urk. bei EisB 41/34)
- 3 a DIENSTBARKEIT der Überbrückung der Gst 1198/1 3247/1 im  
Betr.km 2.6/76 gem § II Urkunde 1910-01-24 sowie der  
Vornahme von Erhaltungsarbeiten an den Überbrückungsstellen  
für Gemeinde Wien (Urk. bei EisB 41/34)
- 5 a EisB 452/1953 DIENSTBARKEIT der Benützung der Gst 877/1 91/1  
im Betr.km 4.785 bis 5.09 für Zwecke des Bestandes des  
Abänderung und der Erhaltung der daselbst befindlichen  
Markthallenteile sowie für Marktzwecke gem Pkt 2  
Übereinkommen 1914-09.03 für Gemeinde Wien  
(Urk. bei EisB 41/34)
- 7 a DIENSTBARKEIT der Überbrückung des Gst 877/1 im Betr.km 4.5  
bis 4.92 als Straßenüberfahrten im Zuge der Beatrixgasse,  
Ungargasse, Landstraße Hauptstraße, Marxergasse und  
Hintere Zollamtsstraße gem Pkt 4 a) Übereinkommen  
1914-09-03 für Gemeinde Wien (Urk. bei EisB 41/34)
- 8 a EisB 452/1953 DIENSTBARKEIT der Überbrückung des Gst 91/1 im  
Betr.km 5.09/2 als Straßenüberfahrten im Zuge der  
Beatrixgasse, Ungargasse, Landstraße Hauptstraße,  
Marxergasse und Hintere Zollamtsstraße gem Pkt 4 b)  
Übereinkommen 1914-09-03 für Gemeinde Wien  
(Urk. bei EisB 41/34)
- 9 a DIENSTBARKEIT der Überbrückung des Gst 91/1 als  
Straßenüberfahrten im Zuge der Beatrixgasse, Ungargasse,  
Landstraße Hauptstraße, Marxergasse und Hintere  
Zollamtsstraße gem Pkt 4 c) Übereinkommen 1914-09-03 für  
Gemeinde Wien (Urk. bei EisB 41/34)
- 10 a EisB 452/1953 DIENSTBARKEIT der Benützung des Gst 877/1 und

- des Gst 91/1 im Betr.km 4.7 bis 5.2 als Straßenbestandteile für öffentliche, insbesondere Straßenverbindungszwecke gem Pkt 4 d) Übereinkommen 1914-09-03 für Gemeinde Wien (Urk. bei EisB 41/34)
- 14 a DIENSTBARKEIT der Gestattung des Betretens der Bahnanlagen Gst 91/1 im Betr.km 5.09 bis 5.12 zum Zwecke der Erhaltung der Marxerbrücke gem Abs VI Übereinkommen 1914-09-03 für Gemeinde Wien (Urk. bei EisB 41/34)
- 16 a DIENSTBARKEIT der Benützung des Gst 877/1 im Betr.km 4.5/6 als öffentlichen Fußweg für Gemeinde Wien (Urk. bei EisB 41/34)
- 17 a DIENSTBARKEIT der Führung und des Bestandes des Wiener-Neustädter-Kanales unterhalb des Gst 877/1 sowie der Vornahme von Erhaltungsarbeiten an diesem Kanale zugunsten der Eigentümer des Wiener-Neustädter-Kanales (Urk. bei EisB 41/34)
- 18 a EisB 185/1936 11204/1995 DIENSTBARKEIT der Benützung der auf dem Gst 877/18 3204/1 befindlichen Eindeckung im Zuge der Landstraßer Hauptstraße für Verkehrs- und öffentliche Zwecke für Gemeinde Wien (Urk. bei EisB 111/34)
- 19 a EisB 185/1936 11204/1995 DIENSTBARKEIT der Benützung der auf dem Gst 877/18 3204/1 befindlichen Überbrückung im Zuge der Marxergasse für Verkehrs- und öffentliche Zwecke für Gemeinde Wien (Urk. bei EisB 111/34)
- 21 a EisB 103/1937 EisB 452/1953 11204/1995 13222/2005 DIENSTBARKEIT der Benützung der Gst 91/1 877/18 3204/1 3204/8 3211 3212 für Wientallinie der Eisenbahnbuch-Einlage B der Wiener Stadtbahn für die Wientallinie und Donaukanallinie
- 22 a EisB 103/1937 DIENSTBARKEIT der Mitbenützung der Gst 3211 3212 für Wientallinie der Eisenbahnbuch-Einlage B der Wiener Stadtbahn für die Wientallinie und Donaukanallinie
- 23 a EisB 255/1937 EisB 452/1953 11204/1995 DIENSTBARKEIT der Duldung des Bestandes und des Betriebes des auf Gst 91/1 877/18 3204/1 befindlichen Hauptsammelkanales für Stadt Wien
- 24 a EisB 320/1976 DIENSTBARKEIT der freien Sicht hins Gst 91/1 gem Pkt III Servitutsvertrag 1976-06-15 für Stadt Wien
- 26 a 11887/2003 BESTANDRECHT gem §§ 2 und 4 Vertrag 1995-05-05 (Gst 877/18) für "Internationale Projektfinanz" Warenverkehrs- & Creditvermittlungs-Aktiengesellschaft
- 27 a 5802/2004 DIENSTBARKEIT des Rechtes der Überbauung des Gst 91/1 für die Ausweitung der Zugangsfläche gem § 1 der Zusatzvereinbarung 2004-05-12, gem Pkt 3. Servitutsvertrag 2001-07-16 für Gst 91/4
- 28 a 7892/2004 DIENSTBARKEIT der Duldung der Errichtung des Bestandes und Instandhaltung der Grundkanalanlage gem. Pkt I. Dienstbarkeitsvertrag 2003-12-04 auf Gst 91/7 91/8 für Eigentümer Gst 91/6
- \*\*\*\*\* HINWEIS \*\*\*\*\*  
 Eintragungen ohne Währungsbezeichnung sind Beträge in ATS

Quelle: ADV-Grundbuch der Republik Österreich

#### 4.4.2 Seilschwebbahn auf die Raxalpe

Diese Grundeinlage dient als Beispiel für die eisenbahnbücherliche Verzeichnung einer Seilbahn. Sie ist insofern bemerkenswert, als sie nur eine einzige Teileinlage aufweist und somit zur Erzielung der Einverleibung von Geldlasten über die Grenzen der Katastralgemeinden hinweg der für das Eisenbahnbuch typischen Unterteilung der Gesamteinlage in Grund- und Teileinlage gar nicht bedürfte, da sämtliche betroffenen

Grundstücke in einer einzigen Katastralgemeinde, nämlich der KG 23119 Klein- und Großau, liegen.

Gleichzeitig ist die vorliegende Grundeinlage einer jener Fälle, der im C-Blatt mehrere Höchstbetragshypotheken aus der jüngeren Vergangenheit aufweist. Gerade die Tatsache, dass diejenigen Bahnen im Eisenbahnbuch, für deren Errichtung und/oder Betrieb heute die Aufnahme von Hypotheken noch üblich ist, ohnehin die kürzesten Strecken aufweisen und damit die geringste Zahl an Katastralgemeinden berühren, ist allerdings eines der Argumente für die Abschaffung des Eisenbahnbuchs (vgl. Kap. 5.3.4).

Die Seilschwebbahn steht im Eigentum der Österreichischen Bergbahnen Gesellschaft m.b.H. und nicht der ÖBB, weshalb diese Grundeinlage nicht in der Übersicht in Kap. 4.5 (Verzeichnis Abb. 10) enthalten ist.

**Abb. 7: Abschrift aus dem Eisenbahnbuch KG 02001 EZ 6600**

```
GRUNDBUCH 02001 Eisenbahnbuch                               EINLAGEZAHL 6600
BEZIRKSGERICHT Innere Stadt Wien
***** ABFRAGEDATUM 2006-03-03
Letzte TZ 11299/2005
GRUNDEINLAGE
Seilschwebbahn
Vor der Umstellung: Eisenbahnbucheinlage für die
                    Seilschwebbahn Kleinbahn
                    Hirschwang-Raxbahn auf die Raxalpe
Teileinlage EZ 6601 für die KG 23119 Klein- und Großau
***** A1 *****
Die Eisenbahngrundstücke sind nur in den Teileinlagen eingetragen.
***** A2 *****
  1 a EisB 4/1931 Endgültige Eisenbahnbuch Einlage für die Seilschwebbahn
      Kleinbahn Hirschwang-Raxbahn auf die Raxalpe
***** B *****
  1 ANTEIL: 1/1
    Österreichische Bergbahnen Gesellschaft m.b.H.
    ADR: Talstation Hirschwang 2651
    a EisB 1/1928 353/1985 gleichzeitig mit 354/1985 Eigentumsrecht
    b EisB 1/1928 Beschränkung durch das Verbot der Ausgabe von
      Prioritätsobligationen nach § 5 Abs. 3 der Kundmachung des
      Bundesministerium für Handel und Verkehr vom 1925-08-13
    c EisB 1/1928 Beschränkung durch das Verbot der Verpfändung ohne
      besondere Bewilligung der Bundesverwaltung nach § 5 Abs. 4 der
      Kundmachung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom
      1925-08-13
    d EisB 1/1928 Beschränkung durch das Recht der Bundesverwaltung zur
      Übernahme des Betriebes der Bahn nach § 13 Abs. 2 der Kundmachung des
      Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 1925-08-13
    e EisB 1/1928 Beschränkung durch das Recht der Bundesverwaltung, die
      Konzession noch vor Ablauf der Konzessionsdauer für erloschen zu
      erklären, nach §§ 15 und 11 Abs. 2 der Kundmachung des
      Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 1925-08-13
    f 8016/2000 Änderung des Firmenwortlautes u. Adresse
    g 8319/2000 Berichtigung von Fehlern gem § 104 GBG
***** C *****
Lasten, die sich auf die einzelnen Eisenbahngrundstücke beziehen, werden nur in
den Teileinlagen eingetragen.
  1 a EisB 353/1985 gleichzeitig mit EisB 354/1985
      Pfandbestellungsurkunde 1985-04-22
      PFANDRECHT                               Höchstbetrag 1.400.000,--
      für Sparkasse Neunkirchen-Gloggnitz-Ternitz
```

```

b EisB 353/1985 gleichzeitig mit EisB 354/1985 NEBENEINLAGE
(Änderungen des Pfandrechtes werden nur in der HE
eingetragen), Simultanhaftung mit HE EZ 223 KG 23119
Klein- und Großau
2 a 8893/2000 Pfandurkunde 2000-08-02
PFANDRECHT Höchstbetrag 4.000.000,--
für Sparkasse Neunkirchen-Gloggnitz-Ternitz
b 8893/2000 NEBENEINLAGE (Änderungen des Pfandrechts werden nur
in der HE eingetragen), Simultanhaftung mit HE EZ 223 GB
23119 Klein- und Großau BG Gloggnitz
3 a 9156/2002 Pfandurkunde 2002-09-20
PFANDRECHT Höchstbetrag EUR 267.600,--
für Sparkasse Neunkirchen-Gloggnitz-Ternitz
b 9156/2002 NEBENEINLAGE (Änderungen des Pfandrechts werden nur
in der HE eingetragen), Simultanhaftung mit HE EZ 223 GB
23119 Klein- und Großau BG Gloggnitz
c 11299/2005 Berichtigung von Fehlern gem § 104 GBG
4 a 11299/2005 Berichtigung von Fehlern gem § 104 GBG
***** HINWEIS *****
Eintragungen ohne Währungsbezeichnung sind Beträge in ATS

```

Quelle: ADV-Grundbuch der Republik Österreich

#### 4.4.3 Arlbergbahn

Die Grundeinlage der Arlbergbahn weist 38 Teileinlagen auf und führt vor Augen, welcher Aufwand mit einem Antrag auf Verbücherung einer Hypothek in jeder einzelnen betroffenen Katastralgemeinde verbunden wäre.

Die Abschrift wurde wegen ihres großen Umfangs nach der laufenden Nummer des A2-Blatts um die laufenden Nummern 3 bis 152 gekürzt. Die große Zahl an Eintragungen im A2-Blatt dürfte aus der Tatsache resultieren, dass Servituten<sup>103</sup> (etwa Leitungsrechte) auf Grundstücken bestehen, die nicht in den Katastralgemeinden liegen, in denen die bahneigenen Eisenbahngrundstücke liegen, für die also Teileinlagen bestehen: so etwa die laufenden Nummern 1, 2, 153 und 154 mit Bezug auf die Katastralgemeinden Thaur, Rum, Terfens oder Klösterle (scheinen nicht in der Aufschrift der Grundeinlage auf). Systematisch nicht erklärbar ist hingegen, weshalb die Wegservituten unter den laufenden Nummern 155 und 156 in der Grundeinlage verzeichnet sind: diese betreffen Rechte an Grundstücken, die in der KG 81128 Schönberg gelegen sind. Da für diese KG die Teileinlage 102 besteht, müssten diese Rechte dort verzeichnet sein (siehe das Beispiel mit der Duldung des Eisenbahnbetriebs in Kap. 4.4.1). Die neue Bezeichnung der Eigentümerin erfolgte hier unter dem Titel Namensänderung.

---

<sup>103</sup> Servituten (auch: Dienstbarkeiten) sind beschränkte dingliche Nutzungsrechte an fremden Sachen. Näheres siehe Koziol/Welser (2002): 379ff.



**Abb. 8: Abschrift aus dem Eisenbahnbuch KG 02501 EZ 100 (gekürzt)**

```
GRUNDBUCH 02501 Eisenbahnbuch                               EINLAGEZAHL 100
BEZIRKSGERICHT Innsbruck
***** ABFRAGEDATUM 2006-01-12
Letzte TZ 10795/2005
GRUNDEINLAGE für das Bundesland Tirol
Arlbergbahn - Innsbruck - Landeck - Bludenz
Vor der Umstellung: Definitive Einlage für die Eisenbahn
                    in der Richtung von Innsbruck über
                    Landeck und durch den Arlberg nach
                    Bludenz im Anschluß an die Vorarlberger
                    Bahn
Teileinlage 101 für die KG 81112 Igls
Teileinlage 102 für die KG 81128 Schönberg
Teileinlage 103 für die KG 81113 Innsbruck
Teileinlage 104 für die KG 81136 Wilten
Teileinlage 105 für die KG 81135 Völs
Teileinlage 106 für die KG 81115 Kematen
Teileinlage 107 für die KG 81311 Unterperfuß
Teileinlage 108 für die KG 81309 Ranggen
Teileinlage 109 für die KG 81313 Zirl
Teileinlage 110 für die KG 81303 Inzing
Teileinlage 111 für die KG 81306 Pettnau
Teileinlage 112 für die KG 81302 Hatting
Teileinlage 113 für die KG 81308 Polling
Teileinlage 114 für die KG 81301 Flaurling
Teileinlage 115 für die KG 81304 Oberhofen
Teileinlage 116 für die KG 81307 Pfaffenhofen
Teileinlage 117 für die KG 80106 Rietz
Teileinlage 118 für die KG 80111 Stams
Teileinlage 119 für die KG 80109 Silz
Teileinlage 120 für die KG 80101 Haiming
Teileinlage 121 für die KG 80107 Roppen
Teileinlage 122 für die KG 80001 Arzl
Teileinlage 123 für die KG 80002 Imst
Teileinlage 124 für die KG 80003 Imsterberg
Teileinlage 125 für die KG 80006 Karrösten
Teileinlage 126 für die KG 84011 Schönwies
Teileinlage 127 für die KG 84015 Zams
Teileinlage 128 für die KG 84016 Zamserberg
Teileinlage 129 für die KG 84007 Landeck
Teileinlage 130 für die KG 84009 Pians
Teileinlage 131 für die KG 84014 Strengen
Teileinlage 132 für die KG 84002 Flirsch
Teileinlage 133 für die KG 84008 Pettnau
Teileinlage 134 für die KG 84010 St. Anton am Arlberg
Teileinlage 135 für die KG 81203 Matriei am Brenner
Teileinlage 136 für die KG 81007 Hall in Tirol
Teileinlage 137 für die KG 83020 Wörgl-Kufstein
Teileinlage 138 für die KG 84017 Tobadill
***** A1 *****
Die Eisenbahngrundstücke sind nur in den Teileinlagen eingetragen.
***** A2 *****
  1 a EisB 52/1927 Recht der Dienstbarkeit der Übertragungsleitung auf
      Gst 2120 in EZ 144
      Gst 2109 2038 2035 in EZ 90016
      Gst 2085 in EZ 1134
      Gst 2034 in EZ 90032
      Gst 2006 in EZ 1075
      Gst 1995/1 in EZ 90008
      Gst 2106 in EZ 564
      Gst 2088 2005 in EZ 90034
      Gst 2074 in EZ 1391
      Gst 1994/1 in EZ 1403
      Gst 2011 2012 in EZ 273
      Gst 2003 in EZ 79
      je KG 81015 Thaur
  2 a EisB 2/1928 Recht der Dienstbarkeit der Übertragungsleitung auf
      Gst 114 in EZ 909
      Gst 58 in EZ 90057
```

```

Gst 15 in EZ 90022
Gst 109/1 in EZ 90036
Gst 50 in EZ 217
Gst 10 in EZ 90032
je KG 81014 Rum
[...]
153 a EisB 10/1963 Recht der Übertragungsleitung auf
    Gst 2128/3 in EZ 245
    Gst 2128/2 in EZ 292
    Gst 2129 in EZ 75 je KG 87010 Terfens
154 a EisB 89/1963 Recht der Kanalführung auf
    Gst 2166 in EZ 300 KG 90007 Dalaas BG Bludenz
    Gst 1602 1603/1 in EZ 161 KG 90010 Klösterle BG Bludenz
155 a EisB 131/1963
    Recht des Fahrweges mit Kraftfahrzeugen und das
    Recht zum Ausbau einer Straße auf
    Gst .1/3 650/1 in EZ 90001 KG 81128 Schönberg
156 a EisB 1/1964
    Recht des Fahrweges mit Kraftfahrzeugen aller Art und das
    Recht zum Ausbau einer Straße auf
    Gst 625/1 625/2 629 650/2 651 in EZ 90025 KG 81128 Schönberg
157 a EisB 50/1975 Enteignung hins einer Teilfläche von 460m2 und 54m2
    aus Gst 1653
    (IIBl-2-43/2-75)
***** B *****
1 ANTEIL: 1/1
ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft (FN 71396 w)
ADR: Claudiastr. 2 6020
a EisB 28/1948 Bescheid 1948-07-29 Eigentumsrecht
c 6701/2005 Namensänderung
***** C *****
Lasten, die sich auf die einzelnen Eisenbahngrundstücke beziehen, werden nur in
den Teileinlagen eingetragen.
***** HINWEIS *****
Eintragungen ohne Währungsbezeichnung sind Beträge in ATS

```

Quelle: ADV-Grundbuch der Republik Österreich

Die Teileinlage 110 für die KG 81303 weist im A2-Blatt weitere Rechte auf, wobei nicht nachvollziehbar ist, weshalb gerade diese (richtigerweise) hier und nicht (unrichtigerweise) wie die zuvor beschriebenen in der Grundeinlage verzeichnet wurden. Die Eigentümerbezeichnung wurde hier konsequent nicht nur in der Grund-, sondern auch in der Teileinlage durchgeführt.

**Abb. 9: Abschrift aus dem Eisenbahnbuch KG 02501 KG 110**

```

GRUNDBUCH 02501 Eisenbahnbuch                               EINLAGEZAHL 110
BEZIRKSGERICHT Innsbruck
***** ABFRAGEDATUM 2006-01-12
Letzte TZ 6701/2005
Arlbergbahn - Innsbruck - Landeck - Bludenz
TEILEINLAGE für die KG 81303 Inzing
Grundeinlage siehe EZ 100
***** A1 *****
GST-NR  G BA (NUTZUNG)           FLÄCHE  GST-ADRESSE
KATASTRALGEMEINDE: 81303 Inzing
1152/1   Sonstige                 24800
          (Werksgelände)
1152/6   Baufl.(begrünt)         73
2179     G GST-Fläche             * 65652
          Baufl.(Gebäude)         41
          Sonstige                 65611
          (Bahnanlage)
.269     Baufl.(Gebäude)         654
.548     G GST-Fläche             * 2080

```

	Baufl.(Gebäude)	320	
	Baufl.(befestigt)	1760	Bahnstraße 20 Bahnstraße 25
GESAMTFLÄCHE		93259	
***** A2 *****			
2	a	EisB 15/1949 Recht der Führung einer Wasserleitung auf Gst 1423/1 in EZ 404 für Gst 1152/1	
3	a	EisB 15/1949 Recht der Führung einer Wasserleitung unter der öffentlichen Entwässerungsanlage auf Gst 1152/2 in EZ 630 für Gst 1152/1	
4	a	EisB 15/1949 Recht, den Mühlbach auf Gst 2067 in EZ 550 zu überbrücken, für Gst 1152/1	
5	a	EisB 15/1949 Recht, die öffentlichen Entwässerungsanlagen auf Gst 1152/2 in EZ 630 zu überbrücken für Gst 1152/1	
6	a	EisB 30/1950 Recht der Errichtung und Erhaltung einer Brücke auf Gst 2067 in EZ 550 für Gst 1152/1	
7	a	EisB 30/1950 Recht der Errichtung und Erhaltung einer Brücke auf Gst 2966 in EZ 1060 KG 81313 Zirl für Gst 1152/1	
8	a	EisB 30/1950 Recht des Geh- und Fahrweges auf Gst 587 in EZ 531 Gst 580 in EZ 755 Gst 579 in EZ 526 KG 81313 Zirl für Gst 1152/1	
9	a	EisB 45 - 47/1974 Recht der unterirdischen Trinkwasserleitung auf Gst 1423/1 in EZ 404 Gst 1153/2 in EZ 1088 Gst 1154/6 in EZ 999 Gst 1153/7 in EZ 1302 Gst 1153/6 in EZ 1277 Gst 1154/13 in EZ 1290 für Gst .269	
10	a	EisB 16/1977 Recht der Überspannung mit einer elektrischen Freileitung auf Gst 1152/7 in EZ 1054 für Gst 1152/1	
11	a	EisB 16/1977 Recht der Unterlassung von Entwicklung von Staub und Rauch auf Gst 1152/7 1152/8 in EZ 1054 für Gst 1152/1	
12	a	EisB 2/93 Haupturkunde Amt der Tiroler Landesregierung vom 1989-10-19, Zl. III b2-ZH-240/187, Gst .205/1 .271 546/1 gelöscht und hiefür Gst .548 2179 ersichtlich gemacht	
16	a	gelöscht	
***** B *****			
Die Eintragungen im Eigentumsblatt werden nur in der Grundeinlage vorgenommen; Eigentümer:			
	1	ANTEIL: 1/1 ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft (FN 71396 w) ADR: Claudiastr. 2 6020 a EisB 28/1948 Bescheid 1948-	
	07-29	Eigentumsrecht c 6701/2005 Namensänderung	
***** C *****			
Lasten, die die ganze bürgerliche Einheit betreffen, werden nur in der Grundeinlage eingetragen.			
	1	a EisB 0/1888 DIENSTBARKEIT der Gemeinde Inzing, von dem auf Gst 2179 für das Eisenbahnärar eingelösten Quellengebiete das zu Eisenbahnbetriebszwecken nicht benötigte und durch das Eisenbahnärar mittels eines Kanales in das derzeit bestehende natürliche Wassergerinne zu leitende Überwasser zur Viehtränke zu benützen	
***** HINWEIS *****			
Eintragungen ohne Währungsbezeichnung sind Beträge in ATS			

Quelle: ADV-Grundbuch der Republik Österreich

## 4.5 Übersicht: Der Bestand bundesweit

Es bestehen sieben Eisenbahnbücher, die bei den Bezirksgerichten Wien (Innere Stadt), Linz, Salzburg, Graz (für Zivilrechtssachen), Klagenfurt, Innsbruck und Feldkirch geführt werden. Die Eisenbahnbücher sind in das Nummerierungssystem der Katastralgemeinden (im ADV-Grundbuch „Grundbücher“, vgl. Kap. 3.1.3.1) integriert: Sie tragen bei aufsteigender Nummerierung in der Reihenfolge der obenstehenden Aufzählung an der dritten Ziffer der fünfstelligen Zahl die Nummern 02001 bis 02601.

Jede Bahn ist in nach Bundesländern in Abschnitte gegliedert. Für jeden in einem Bundesland gelegenen Teil einer Bahn wurde eine Grundeinlage mit einer EZ errichtet<sup>104</sup>, für jede Katastralgemeinde wiederum, in der zur bücherlichen Einheit gehörende Eisenbahngrundstücke liegen, wurde eine eigene Teileinlage errichtet<sup>105</sup>. Die EZ der Grundeinlage wird durch die Hunderterstelle bezeichnet (muss durch 100 teilbar sein), die Zehner- und Einerstelle hingegen bleibt den EZ der Teileinlagen vorbehalten (diese sind dadurch zu bilden, dass zur EZ der Grundeinlage die Zahlen von 1 bis 99 addiert werden)<sup>106</sup>.

Nur in Ausnahmefällen weist eine Linie pro Bundesland mehr als eine EZ auf. Dies ist organisatorisch damit zu erklären, dass zu einer solche Grundeinlage mehr als 99 Teileinlagen bestehen (z.B.: GB 02001 EZ 2500 und EZ 2600, beide Kaiser-Franz-Josefs-Bahn in Niederösterreich) und daher die letzten zwei für die laufende Nummerierung vorgesehenen Stellen innerhalb der vierstelligen Einlagezahlen der Teileinlagen nicht ausreichen würden.<sup>107</sup> Die Zuordnung der Linien zu den Bezirksgerichten folgt im Wesentlichen der historischen Einteilung: Die gerichtliche Zuständigkeit knüpft auch nach der bundesländerweisen Aufteilung an den Ausgangspunkt der Bahnlinie an.

Zur Veranschaulichung der Anzahl der vorhandenen Einlagen dient die folgende Tabelle: Sie enthält sämtliche im Eigentum der ÖBB stehenden und damit den Großteil der österreichischen Bahnlinien. Lediglich das am BG Feldkirch geführte Eisenbahnbuch

---

<sup>104</sup> siehe Eisenbahnbuchverordnung 1930: § 3 Abs. 2

<sup>105</sup> siehe Eisenbahnbuchverordnung 1930: § 3a Abs. 1

<sup>106</sup> siehe Eisenbahnbuchverordnung 1930: § 5 Abs. 2

<sup>107</sup> siehe Eisenbahnbuchverordnung 1930: § 5 Abs. 2

(KG 02601) scheint darin nicht auf, da dieses nur eine einzige Einlage, die Pfänderbahn, aufweist, die im Eigentum der Pfänderbahn AG steht. „GB“ bezeichnet die Nummer der Linie im ADV-Grundbuch, „EZ“ die Einlagezahl der Grundeinlage, „Bezeichnung“ den Namen der Linie und „BL“ das Bundesland, sofern für eine Linie mehrere Einlagezahlen wegen der Lage in mehreren Bundesländern bestehen.

**Abb. 10: Die Eisenbahnbücher mit den darin verzeichneten Grundeinlagen, soweit als Eigentümer die ÖBB aufscheinen**

GB	EZ	Bezeichnung	BL
<b>Grundbuch 02001 Eisenbahnbuch BG Wien Innere Stadt</b>			
02001	200	Lokalbahn Wien - Landesgrenze nächst Hainburg	W *
02001	300	Lokalbahn Wien - Landesgrenze nächst Hainburg	NÖ
02001	400	Lokalbahn Willendorf - Neunkirchen	
02001	500	Lokalbahn Wittmannsdorf - Ebenfurth	
02001	600	Lokalbahn Freiland - Türnitz	
02001	700	Lokalbahn Ybbsthalbahn	
02001	800	Schmalspurige Lokalbahn Gstadt - Ybbsitz	
02001	1000	Kaiserin Elisabeth-Bahn A	NÖ
02001	1100	Kaiserin Elisabeth-Bahn A	W
02001	1200	Kaiserin Elisabeth-Bahn A	OÖ
02001	1300	Kaiserin Elisabeth-Bahn A	OÖ
02001	1400	Kaiserin Elisabeth-Bahn A	S
02001	1500	Lokalbahn Absdorf - Stockerau	
02001	1600	Lokalbahn von Korneuburg nach Ernstbrunn	
02001	1700	Lokalbahn Ernstbrunn-Hohenau-Poysdorf-Gaunersdorf	
02001	1800	Kaiserin-Elisabeth-Bahn B	OÖ
02001	1900	Kaiserin-Elisabeth-Bahn B	NÖ
02001	2000	Kaiserin-Elisabeth-Bahn C	
02001	2100	Kaiserin-Elisabeth-Bahn D	S
02001	2200	Südbahn E	
02001	2300	Kaiserin-Elisabeth-Bahn D	T
02001	2400	Kaiserin-Elisabeth-Bahn D	ST
02001	2500	Kaiser-Franz-Josefs-Bahn	NÖ
02001	2600	Kaiser-Franz-Josefs-Bahn	NÖ
02001	2700	Donauuferbahn	
02001	2800	Lokalbahn Gänserndorf - Gaunersdorf	
02001	2900	Lokalbahn Siebenbrunn-Leopoldsdorf-Engelhartsstetten-Orth	
02001	3000	Österreichische Nordwestbahn	W
02001	3100	Österreichische Nordwestbahn	NÖ
02001	3200	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	W
02001	3300	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	NÖ
02001	3400	Wiener Verbindungsbahn	
02001	3500	Kronprinz-Rudolf-Bahn	NÖ
02001	3600	Kronprinz-Rudolf-Bahn	OÖ
02001	3700	Kronprinz-Rudolf-Bahn	ST
02001	3800	Kronprinz-Rudolf-Bahn	K
02001	3900	Schmalspurige Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a.d. Pielach	
02001	4000	Schmalspurige Lokalbahn Mank-Ruprechtshofen	
02001	4100	Lokalbahn Ödenburg-Güns	
02001	4200	Lokalbahn Zwettl - Martinsberg	
02001	4300	Salzkammergutbahn	ST
02001	4400	Salzkammergutbahn	OÖ
02001	4500	Lokalbahn Retz-Drosendorf	
02001	4600	Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen Zlabings	
02001	4900	Kaiser-Franz-Josefs-Bahn	W

02001	5000	Priv. österr. ung. Staatseisenbahngesellschaft	W
02001	5100	Priv. österr. ung. Staatseisenbahngesellschaft	NÖ
02001	5200	Lokalbahn Stammersdorf - Auersthal	W
02001	5300	Lokalbahn Stammersdorf - Auersthal	NÖ
02001	5400	Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl	
02001	5500	Lokalbahn Gmünd - Litschau	
02001	5600	Lokalbahn Göpfritz-Großsiegharts-Raabs	
02001	5700	Lundenburg-Grußbach-Zellerndorfer Eisenbahn	
02001	5800	Leobersdorf-St.Pöltner-Bahn	
02001	5900	Lokalbahn St. Pölten-Tulln	
02001	6000	Schmalspurige Lokalbahn Kirchberg an der Pielach	NÖ
02001	6100	Schmalspurige Lokalbahn Kirchberg an der Pielach	ST
02001	6200	Wiener Stadtbahn C	
02001	6300	Lokalbahn Auersthal-Dobermannsdorf	
02001	6400	Schneeberg-Bahn	
02001	6700	Südbahn F	W
02001	6800	Südbahn F	NÖ
02001	6900	Südbahn F	ST
02001	7000	Südbahn F	B
02001	7100	Südbahn F	T
02001	7200	Eisenbahnbucheinlage F der Südbahn	K
02001	7300	Eisenbahn Wien-Aspang	W
02001	7400	Eisenbahn Wien-Aspang	NÖ
02001	7500	Schmalspurige Lokalbahn Ruprechtshofen-Gresten	
02001	7600	Schmalspurige Lokalbahn Gmünd-Großgerungs	
02001	7700	Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn	W
02001	7800	Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn	NÖ
02001	7900	Südbahn A	
02001	8000	Südbahn C	W
02001	8100	Südbahn C	NÖ
02001	8200	Südbahn B	K
02001	8300	Südbahn B	T
02001	8400	Wiener Umfahrlinien	W
02001	8500	Wiener Umfahrlinien	NÖ
02001	8600	Lokalbahn Oberwart-Oberschützen	
02001	8700	Lokalbahn Rechnitz-Pinkafeld	
02001	8800	Lokalbahn Strem-Güssing	
02001	9300	Fehring-Mogersdorfer Bahn	
02001	9400	Bruckneudorf-Nickelsdorfer-Eisenbahn	
02001	9500	Lokalbahn Ödenburg-Preßburg	
<b>Grundbuch 02101 Eisenbahnbuch BG Linz</b>			
02101	100	(Normalspurige) Lokalbahn Krems-Grein	NÖ
02101	200	(Normalspurige) Lokalbahn Krems-Grein	OÖ
02101	300	Lokalbahn Mauthausen-Grein	
02101	400	Mühlkreisbahn Urfahr-Aigen-Schlägl	
02101	500	Lokalbahn Linz-Urfahr samt Schleppbahn zum Donauumschlagpl.	
02101	900	Kremstalbahn-Linie Linz-Klaus Zweiglinie Unterrohr-Bad Hall	
02101	1000	Pyhrnbahn	OÖ
02101	1100	Pyhrnbahn	ST
02101	1200	Lokalbahn Agonitz - Klaus	

02101	1300	Steyrtalbahn Hauptlinie Garsten-Pergern-Agonitz	
02101	1400	Lokalbahn Wels-Haiding-Aschach	
02101	1500	Lokalbahn Wels-Unterrohr	
02101	1600	Lokalbahn Lambach-Haag	
02101	1800	Lokalbahn Sattledt-Grünau	
02101	2100	Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	
02101	2300	Braunau - Strasswalchnerbahn	OÖ
02101	2400	Braunau - Strasswalchnerbahn	S
<b>Grundbuch 02201 Eisenbahnbuch BG Salzburg</b>			
02201	100	Zahnradbahn auf den Schafberg	S
02201	200	Zahnradbahn auf den Schafberg	OÖ
02201	300	Pinzgauer Lokalbahn	
<b>Grundbuch 02301 Eisenbahnbuch BG für Zivilrechtssachen Graz</b>			
02301	100	Lokalbahn Fehring - Fürstenfeld	
02301	200	Lokalbahn Friedberg - Pinkafeld	ST
02301	300	Lokalbahn Friedberg - Pinkafeld	B
02301	600	Lokalbahn Fürstenfeld - Hartberg - Neudau	
02301	900	Lokalbahn Eisenerz - Vordernberg	
02301	1100	Ungarische Westbahn	
02301	1300	Lokalbahn Zeltweg - Fohnsdorf	
02301	1400	Staatseisenbahn Mürzzuschlag - Neuberg	
02301	1500	Leoben - Vordernberger - Eisenbahn	
02301	1800	Hauptbahn Zweiten Ranges Hartberg - Friedberg	
02301	2000	Lokalbahn Mösel - Hüttenberg	
02301	2200	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	ST
02301	2300	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	K
02301	4000	Hauptbahn zweiten Ranges Friedberg - Aspang	ST
02301	4100	Hauptbahn zweiten Ranges Friedberg - Aspang	NÖ
<b>Grundbuch 02401 Eisenbahnbuch BG Klagenfurt</b>			
02401	100	Tauernbahn	S
02401	200	Tauernbahn	K
02401	300	Staatsbahn Unterdrauburg - Wolfsberg	
02401	400	Karawankenbahn	
02401	500	Gailthalbahn	
02401	600	Gurktalbahn	
02401	700	Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	
02401	800	Lokalbahn Weitzelsdorf-Ferlach	
02401	900	Jauntalbahn St. Paul-Bleiburg	
<b>Grundbuch 02501 Eisenbahnbuch BG Innsbruck</b>			
02501	100	Arlbergbahn - Innsbruck - Landeck - Bludenz	T
02501	200	Arlbergbahn - Innsbruck - Landeck - Bludenz	V
02501	1000	Staatsbahnlinie Kufstein-Reichsgrenze bei Kiefersfelden	
02501	1100	Lokalbahn Reutte-Schönbichl	
02501	1600	Mittenwaldbahn	
02501	1900	Lokalbahn Bregenz-Bezau	
02501	2200	Vorarlberger Bahn	

Quelle: ÖBB, interne Grundstücksdatenbank, 2006



## 4.6 Die Praxis

### 4.6.1 Das Tagesgeschäft im Eisenbahnbuch

Der Großteil der Geschäftsfälle, die sich auf das Eisenbahnbuch beziehen, betrifft die Abschreibung (viel seltener die Zuschreibung) von Grundstücken in das bzw. aus dem Grundbuch. Beim Eisenbahnbuch mit den meisten Grundeinlagen, jenem beim BG Innere Stadt Wien geführten, fielen im Jahr 2004 534 Geschäftsfälle, bei allen anderen Eisenbahnbüchern in Österreich zusammen 184 Geschäftsfälle an.

Die Ab- und Zuschreibung von Grundstücken zwischen Eisenbahn- und Grundbuch erfordert für das Grundbuchsgericht mehr Aufwand als jene innerhalb des Grundbuchs: Es sind dazu in der Regel 3 Beschlüsse (statt sonst einer) erforderlich: Zuerst erfolgt die Anmerkung der Abschreibung im A2-Blatt der Teileinlage im Eisenbahnbuch. Sodann ist im Grundbuch der Beschluss über die Bewilligung der Zuschreibung zu fassen, allenfalls eine neue EZ zu eröffnen und das abgeschriebene Grundstück dieser einzuverleiben. Schließlich ist im Eisenbahnbuch der Vollzug der Abschreibung einzutragen. Dieser Vorgang<sup>108</sup> stellt auch die Daseinsberechtigung für die komplizierten Vorschriften des Liegenschaftsteilungsgesetzes<sup>109</sup> über die Ab- und Zuschreibungen in den Büchern zweier Gerichte dar<sup>110</sup>.

Wenn es sich allerdings um eine Abschreibung innerhalb der Zuständigkeit eines Gerichts handelt, kann die Aus- und die Einbücherung mit einem einzigen Beschluss über Ab- und Zuschreibung erfolgen.<sup>111</sup>

### 4.6.2 Bewegung in den Eisenbahneinlagen

Die Eigentümer der eisenbahnbücherlich erfassten Liegenschaften verfolgten bis in die 90er-Jahre die Maxime, sich von Grundeigentum nur dann zu trennen, wenn über die Erzielung eines Verkaufspreises hinaus auch noch ein weiterer erheblicher wirtschaftlicher Vorteil mit der Veräußerung verbunden war. Dies lag unter anderem darin begrün-

---

<sup>108</sup> Typisch sind dafür z.B. Abschreibungen von Schrebergärten entlang von Bahnlinien, die verpachtet waren und nun veräußert werden.

<sup>109</sup> siehe Liegenschaftsteilungsgesetz 1930: § 23

<sup>110</sup> Weitere Anwendungsfälle stellen Überlandgrundstücke dar.

<sup>111</sup> z.B. in dem in Kap. 4.6.3 beschriebenen Fall

det (oder war sehr gut damit zu vereinen), dass in einer mittlerweile aufgehobenen Bestimmung des Eisenbahngesetzes<sup>112</sup> für die Veräußerung von Liegenschaften, die Teile von Eisenbahnanlagen darstellen, eine behördliche Genehmigung vorgeschrieben war. Dies hatte zum Ergebnis, dass praktisch nur zugekauft und äußerst selten verkauft wurde. Ergebnis dieser Politik waren zahlreiche Superädifikate, die es ermöglichten, auf bahneigenem Grund ein Bauwerk zu errichten, das im fremden Eigentum und mit dem Bahnbetrieb in keinem Zusammenhang stand.<sup>113</sup>

In jüngster Zeit hat sich die Einstellung der österreichischen Eisenbahnunternehmen zu ihrem Liegenschaftseigentum geändert: Man arbeitet aus wirtschaftlichen Gründen daran, betrieblich nicht erforderliche Liegenschaften zu verwerten. Die Möglichkeiten bestehen in Vermietung, Verpachtung und Verkauf. Neu an dieser Entwicklung ist, dass nun auch betrieblich erforderliche Grundstücke verkauft werden, dies unter dem Vorbehalt von Dienstbarkeiten, die den weiteren Eisenbahnbetrieb ermöglichen sollen.

Es gibt keine eisenbahnrechtliche Vorschrift, die Eigentum des Eisenbahnunternehmens an zum Eisenbahnbetrieb erforderlichen Grundstücken voraussetzt. Es ist auch nicht einzusehen, warum zum Führen und Betreiben einer Eisenbahnstrecke grundsätzlich das Eigentum an deren Grundstücken, auf oder unter denen der Eisenbahnbetrieb geführt wird, erforderlich sein sollte. Es gibt, und zwar nicht nur im städtischen Siedlungsgebiet, eine Reihe von Fällen, in denen kurze Stücke von Bahngleisen auf dem Bahnunternehmen fremden Grundstücken liegen und deren Benützung auf eingeräumten Dienstbarkeiten als Rechtstitel beruht. Dies war und ist der Fall beim Kreuzen von Bahnlinien in unterschiedlichem Eigentum, oder bei Brücken. Bei solchen Fällen gab es offenbar Probleme weder bei der Erteilung der Konzession noch im laufenden Betrieb.<sup>114</sup>

#### **4.6.3 Aktuelle Judikatur: Vienna-City-Tower**

Ein ebenso einschlägiger wie prominenter Fall der bücherlichen Abschreibung eines Eisenbahngrundstücks betraf gerade das Grundstück, auf dem heute jenes Gebäude, in

---

<sup>112</sup> siehe Eisenbahngesetz 1957: § 26 Abs. 4, aufgehoben mit BGBl. Nr. 166/1999 Art. 1 Z 6

<sup>113</sup> z.B. das AEZ Landstraße oder die Wirtschaftsuniversität Wien

<sup>114</sup> siehe Hoyer (2003): 193

dem das Justizzentrum Wien Mitte und dort wiederum das mit der Führung des größten Eisenbahnbuches betraute BG Innere Stadt Wien untergebracht ist: Der sogenannte Vienna-City-Tower (VCT) in der Marxergasse 1a, 1030 Wien. Dieser steht zum Teil über den Geleisen der Wiener Verbindungsbahn (KG 02001, EZ 3400, siehe Kap. 4.4.1, Abb. 5) und damit auf einem unzweifelhaft dem Bahnbetrieb dienenden Grundstück im Sinn des Eisenbahnbuchgesetzes. Der Antrag auf Abschreibung dieses Grundstücks wurde vom Grundbuchsgericht abgewiesen, was vom Landesgericht für Zivilrechtssachen und vom OGH bestätigt wurde.

Seine Ablehnung begründete der OGH sinngemäß so<sup>115</sup>:

Richtig sei, dass Ab- und Zuschreibungen zwischen dem Eisenbahnbuch und dem allgemeinen Grundbuch grundsätzlich möglich sind. Die Bestimmung des § 26 Abs. 4 Eisenbahngesetz, der eine behördliche Genehmigung für die Veräußerung von Liegenschaften, die Eisenbahnanlagen sind, vorsah, gehöre zwar nicht mehr dem Rechtsbestand an. Dass der Vertragsabschluss nunmehr keiner Genehmigung gemäß Eisenbahngesetz bedürfe, bedeute aber nicht zwangsläufig, dass gesetzliche Voraussetzungen für die Abschreibung aus dem Eisenbahnbuch weggefallen sind.

Die Bestimmung des § 44 Abs. 2 Eisenbahnbuchgesetz, die das Vorliegen einer Ermächtigung des zuständigen Bundesministeriums verlange, betreffe zwar bei engem Verständnis nur Veränderungen innerhalb des Eisenbahnbuches durch Abschreibung eines Bahnteiles von einer bestehenden und Zuschreibung zu einer neu eröffneten Einlage des Eisenbahnbuches. Bei weitem Verständnis könne der Wortlaut aber auch die Abschreibung einer Teilfläche aus dem Eisenbahnbuch und Zuschreibung zu einer (allenfalls neu eröffneten) Einlage des allgemeinen Grundbuchs umfassen. Zweck der Bestimmung sei es offenbar, Veränderungen der Eisenbahnbucheinlage durch Abschreibungen zur Berücksichtigung entgegenstehender öffentlicher Interessen der behördlichen Genehmigung zu unterwerfen. Dass die Freiheit der Verfügung über im Eisenbahnbuch intabulierte Grundstücke unter dem einschränkenden Aspekt der Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes zu sehen sei und dass an der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs ein öffentliches Interesse bestehe, würden sogar die Rechtmittelwerber selbst ein-

---

<sup>115</sup> siehe Beschluss des OGH vom 12.09.2002, GZ 5 Ob 218/02y

räumen. Zu dessen selbständiger Wahrnehmung und Prüfung sei das Grundbuchgericht mit seinen Mitteln nicht in der Lage. Somit bestünden aber auch bei teleologischer Betrachtung keine Bedenken, eine ministerielle Ermächtigung nicht nur bei Abschreibung und Zuschreibung zu einer anderen Einlage des Eisenbahnbuchs, sondern auch bei Zuschreibung zu einer Einlage des allgemeinen Grundbuchs zu fordern. Auch in einem solchen Fall sei dem Grundbuchgericht ein entsprechender urkundlicher Nachweis vorzulegen, was im vorliegenden Fall nicht geschehen sei.

Die Entscheidung war schon insofern bemerkenswert, als zwischen der Entscheidung des OGH und des Rekursgerichts<sup>116</sup> nur zwei, zwischen letzterer und der des Grundbuchgerichts<sup>117</sup> nur drei Monate lagen, was als außergewöhnlich schnell zu bezeichnen ist. Die Entscheidung war politisch nicht willkommen und wurde auch von der Lehre kritisiert<sup>118</sup>. Es sprach rechtlich einiges gegen die Argumentation des OGH: Die Bestimmung des § 26 Abs. 4 Eisenbahngesetz hatte zu einem enormen Verwaltungsaufwand geführt, weil auch kleinste Rückbauten und Auflassungen (und nicht nur solche ganzer Bahnstrecken)<sup>119</sup> und daraus folgende Veräußerungen genehmigungspflichtig waren. In den EB zum Schienenverkehrmarkt-Regulierungsgesetz 1999<sup>120</sup>, mit dem die Aufhebung erfolgt war, war ausdrücklich auf die erhebliche Verwaltungsvereinfachung hingewiesen worden. Zugleich war es auch um die flexiblere Nutzung der Eisenbahngrundstücke gegangen: *„Im übrigen obliegt die Wahrung der Interessen der Gebietskörperschaften, welche die Infrastruktur finanzieren bzw. dazu beitragen, einerseits den gesellschaftsrechtlichen Ingerenzen von Eigentümerseite, andererseits auch dem Vertragsweg“*<sup>121</sup>. Daraus lässt sich ableiten, dass der Gesetzgeber nicht mehr an das Aufrechterhalten von Bewilligungspflichten gedacht hat. Umso weniger war verständlich, warum der OGH entgegen dem deutlich bekundeten Willen des Gesetzgebers weitere Bewilligungs- in Form von Ermächtigungsvoraussetzungen aus anderen als der aufgehobenen Norm ableiten wollte.

---

<sup>116</sup> siehe Beschluss des LGZ Wien vom 17.07.2002, GZ 47 R 361/02i

<sup>117</sup> siehe Beschluss des BG Innere Stadt Wien vom 10.04.2002, TZ 3334/02

<sup>118</sup> siehe Hoyer (2003): 193f.

<sup>119</sup> siehe Eisenbahnbuchgesetz 1874: § 45

<sup>120</sup> siehe BGBl. Nr. 166/1999

<sup>121</sup> EB zur RV 1835 Blg NR 20 GP, 4, zit. nach Hoyer (2003): 193

Dazu kam noch, dass sich die herangezogene Norm auf einen anderen Tatbestand bezieht: aus § 44 Abs. 2 Eisenbahnbuchgesetz ergibt sich kein Bewilligungserfordernis für die Abschreibung von Grundstücken aus einer Eisenbahneinlage. Die Bestimmung setzt die Abschreibung eines Teiles einer eine bücherliche Einheit bildende Bahn voraus, die zur Eröffnung einer selbstständigen Einlage für dieselbe führen soll. Ganz offenkundig ist damit vorausgesetzt, dass es sich um selbstständig zu betreibende „Teile [...] einer Bahn handelt“, da sonst jede im Vorhinein – das Gesetz spricht von der Konzession – erteilte Bewilligung als dem einheitlichen Erfassen der Bahn als Einheit zuwiderlaufend anzusehen wäre. Für die übrigen, in § 44 Eisenbahnbuchgesetz nicht erwähnten Fälle der Abschreibung gilt vollumfänglich der Verweis in dessen § 9 Abs. 2 auf die grundbuchsrechtlichen Vorschriften, also allgemeines Grundbuchsgesetz und Liegenschaftsteilungsgesetz.

Zu alledem tritt noch hinzu, dass das vom OGH vertretene weite Verständnis des § 44 Eisenbahnbuchgesetz nicht nur die aus den Materialien deutlich erkennbare Absicht des Gesetzgebers zur Verwaltungsvereinfachung unterläuft. Es stellt sich außerdem die Frage, auf welcher Norm die Zuständigkeit eines Bundesministeriums zur geforderten Bewilligung beruhen sollte und welchem Gesetz die Voraussetzungen für die zu erteilende Bewilligung zu entnehmen wären. Nach Ausscheiden des § 26 Abs. 4 Eisenbahngesetz aus dem Rechtsbestand ist keine einschlägige Norm mehr vorhanden. § 44 Abs. 2 Eisenbahnbuchgesetz deckt das Vorgehen schon seinem Wortlaut nach nicht, lassen doch die Absätze 3 und 4 dieser Vorschrift deutlich erkennen, dass sie die Bildung neuer bücherlicher Einheiten und nur diese betrifft. Schon die Einleitungsworte des § 44 Abs. 2 in Verbindung mit § 8 Eisenbahnbuchgesetz lassen erkennen, dass es sich um verselbstständigbare (Teile von) Bahnen handeln muss, was im gegebenen Fall nicht zutraf. Es war folglich das Liegenschaftsteilungsgesetz anzuwenden, das eine solche Bewilligung nicht vorsieht.

Schließlich darf nicht übersehen werden, dass selbst § 8 Abs. 2 Satz 2 Eisenbahnbuchgesetz nicht voraussetzt, dass das Eisenbahnunternehmen Eigentümer der Eisenbahngrundstücke, also der für den Eisenbahnbetrieb unerlässlichen Bodenflächen sein muss. Es genügen im Grundbuchskörper insoweit dingliche Rechte an fremden Grundstücken, die im Anlassfall bei der veräußernden Bahnunternehmung verbleiben können.

All der angeführten Kritik an der höchstgerichtlichen Entscheidung wurde umgehend (das Hochhaus auf dem betroffenen Grundstück war mittlerweile fast fertig gestellt) durch den Gesetzgeber zum Durchbruch verholfen, indem er das Eisenbahnbuchgesetz änderte. Im Rahmen des Budgetbegleitgesetzes 2003<sup>122</sup> wurde in Artikel 64 dem § 44 Eisenbahnbuchgesetz folgender Abs. 5 hinzugefügt: *„Die Abschreibung einzelner Grundstücke und Grundstücksteile aus einer Eisenbahneinlage und deren Zuschreibung in das allgemeine Grundbuch ist nach den Bestimmungen des Liegenschaftsteilungsgesetzes ohne weitere Voraussetzungen auch dann zulässig, wenn diese Grundstücke und Grundstücksteile weiterhin dem Betrieb der Eisenbahn zu dienen haben.“*

Damit die Novelle auch für den bereits entschiedenen Fall zur Anwendung gelangen konnte (offenbar war der gleiche Antrag nach der Abweisung neuerlich gestellt worden), wurde überdies dem § 55 Eisenbahnbuchgesetz folgender Abs. 3 angefügt: *„§ 44 Abs. 5 in der Fassung des Budgetbegleitgesetzes 2003, BGBl. I Nr. 71, gilt auch für Fälle, in denen der Antrag auf Zu- und Abschreibung vor dem In-Kraft-Treten des genannten Bundesgesetzes beim Grundbuchsgericht eingelangt ist.“*

Daraufhin musste die Abschreibung bewilligt werden. Heute ist Eigentümer des VCT die City Tower Vienna Errichtungs- und Vermietungs-GmbH. Das Grundstück 91/6 ist nunmehr im allgemeinen Grundbuch unter KG 01006 Landstraße EZ 4348 verzeichnet (vgl. Kap 3.1.5, Abb. 2).

#### **4.6.4 Öffentliche Wahrnehmung**

Der Fall des VCT war seit langem die einzige Gelegenheit, bei der die Institution Eisenbahnbuch zumindest in den Randbereich der öffentlichen Wahrnehmung rückte. Dies dadurch, dass bei den politischen Auseinandersetzungen schon vor der Errichtung des Gebäudes heftig polemisiert wurde. Argumente gegen das Projekt waren beispielsweise die große Höhe im Innenstadtbereich, Gefährdung der Eigenschaft der Wiener Innenstadt als UNESCO-Weltkulturerbe, Verhinderung ähnlich hoher Gebäude in der unmittelbaren Nachbarschaft, Diskussion um den Einzug der Gerichtsbehörden, usw.

---

<sup>122</sup> BGBl. I Nr. 71/2003, ausgegeben am 20.08.2003

Die Versuche einzelner Interessengemeinschaften, das Projekt zu verhindern, oder zumindest in ihrem Sinn zu verändern, waren zwar allesamt letztlich untauglich, jedoch soll einer davon beispielhaft angeführt werden, da er einen interessanten (und seltenen) Fall der medialen Verwertung von Argumenten betrifft, die sich auf das Verhältnis zwischen Grund- und Eisenbahnbuch beziehen:

In einer Pressemeldung vom 07.04.2003<sup>123</sup> meldete die FPÖ Wien die „*Bestätigung des von den Wiener Freiheitlichen aufgedeckten Grundbuchskandals*“. Dabei wurde folgendermaßen argumentiert: Das Grundstücksteilungsansuchen, das den Bauplatz für den Wolkenkratzer nachträglich legitimieren hätte sollen, sei von der Grundbuchsbehörde aus formalen Gründen abgewiesen worden. Faktum sei, dass die ominöse Einlagezahl 3404, auf die sich die baubehördlichen Bescheide bezögen, sowohl im Grundbuch als auch im Eisenbahnbuch existiere. Im Grundbuch habe diese Einlagezahl jedoch nur eine einzige Grundstücksnummer und die betreffe ausnahmslos den Arenbergparkbunker. Das Eisenbahnbuch mit der Einlagezahl 3404 umfasse zwar eine ganze Reihe von Grundstücksnummern, es betreffe jedoch keine einzige den Bauplatz des VCT mit der Nummer 91/6, wie fälschlicherweise im Bescheid der Bauoberbehörde angegeben sei. Es wurde dabei den Mitarbeitern der Behörde unterstellt, das Eisenbahnbuch mit dem Grundbuch zu verwechseln, wobei allerdings auffallen habe müssen, dass es in keinem der beiden Bücher die Liegenschaft des VCT mit den in den Baubescheiden ausgewiesenen Zahlen gebe.

Der Beitrag ist wegen der Auseinandersetzung mit der Frage nach der Verzeichnung von Grundstücken in Grund- und Eisenbahnbuch bemerkenswert und bedarf der Kommentierung: Richtig war zum Zeitpunkt der Pressemeldung, dass der Antrag auf Abschreibung des Grundstücks aus dem Eisenbahn- in das Grundbuch rechtskräftig abgewiesen und über den neuerlichen Antrag noch nicht positiv entschieden war, da die dazu erforderliche Gesetzesänderung erst mit 20.08.2003 erfolgte (siehe vorheriges Kap.). Es war infolgedessen im Eisenbahnbuch unter der Teileinlage 3404 (dort sind diejenigen Grundstücke der Wiener Verbindungsbahn, Grundeinlage EZ 3400, verzeichnet, die in der KG 01006 Landstraße gelegen sind, siehe Kap. 4.4.1, Abb. 6) nur das ungeteilte

---

<sup>123</sup> verfügbar unter: [http://www.fpoe-wien.at/bundeslaender/wien/news/artikel/news\\_wien115.htm](http://www.fpoe-wien.at/bundeslaender/wien/news/artikel/news_wien115.htm), Zugriff am 27.09.2005 über den Zwischenspeicher von Google nach dem Stand vom 06.02.2005

Grundstück zu finden, da der beabsichtigten Abschreibung aus dem Eisenbahnbuch offenbar eine Grundstücksteilung und damit die Bezeichnung des neuen (und erst zu schaffenden) Grundstücks mit einer neuen Nummer vorangegangen war. Im Grund- oder Eisenbahnbuch war das neue Grundstück daher noch nicht verzeichnet.

Was die verwaltungsbehördliche Komponente des Falles betrifft, haben Abgeordnete des Wiener Gemeinderats (unter ihnen Mitglieder der erwähnten Verfasserin der Pressemitteilung) an das Wiener Kontrollamt den Auftrag herangetragen, das Baugenehmigungsverfahren für den VCT zu überprüfen. Im Bericht des Kontrollamtes<sup>124</sup> werden unter anderem die in den Vorwürfen (siehe oben) angesprochenen Themen (die dort natürlich Gegenstand des Vorbringens der beteiligten Parteien waren) unter dem Titel „Bewertung verschiedener formaler Mängel“ behandelt. Im Ergebnis wurden alle Einwände verworfen und keine Bedenken gegen die Erteilung der Baubewilligung gefunden.

Im Einzelnen führte das Kontrollamt dazu Folgendes aus: Es sei behauptet worden, ein Baubewilligungsbescheid liege hinsichtlich der EZ 3404 des GB 02001 Eisenbahnbuch nicht vor. Dies mit der Begründung, dass im Baubewilligungsbescheid infolge des Fehlens des Wortes „Eisenbahnbuch“ in Wahrheit eine Baubewilligung für das Bürohochhaus auf der EZ 3404 der KG Landstraße erwirkt worden sei – dies sei der 1,5 km weit entfernte Bunker im Arenbergpark. In dieser Unrichtigkeit sieht das Kontrollamt ein offenes Versehen der Baubehörde. Aufgrund der Bezeichnung des zu errichtenden Gebäudes (Bürohochhaus) sowie der Art der im Bescheid erteilten Auflagen sei für alle Beteiligten eindeutig erkennbar gewesen, für welches Gebäude auf welchem Grundstück die Baubewilligung erteilt worden war. Nach der Judikatur des VwGH beruhe eine Unrichtigkeit dann „offenbar auf einem Versehen“, wenn sie für alle Parteien klar erkennbar sei und von der Behörde bei entsprechender Aufmerksamkeit bereits bei der Bescheiderlassung hätte vermieden werden können.

Zur Behauptung, dass das Grundstück 91/6 rechtlich nicht existiere, sei zu bemerken gewesen, dass dieses Grundstück auf Grund der im Bericht erwähnten Grundabteilung der Magistratsabteilung 64 geschaffen worden sei. Eine grundbücherliche Durchführung

---

<sup>124</sup> siehe Kontrollamt Wien (2004): 40f.



der Grundabteilung sei jedenfalls für die Erteilung der Baubewilligung nicht Voraussetzung gewesen.

## 4.7 Vergleich: Die Rechtslage in anderen Staaten

### 4.7.1 Deutschland

Die Regelung dieses Bereichs des Eisenbahnrechts ist in Deutschland Landessache. Die gegenwärtige Rechtslage ist daher infolge der historischen Zersplitterung des deutschen Staatsgebiets unübersichtlich. Das ursprünglich preußische „*Gesetz, betreffend das Pfandrecht an Privatbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben*“ vom 19.08.1895 wurde im Zug der Novelle 1902 umbenannt in „*Gesetz über die Bahneinheiten*“. Es ist bis heute in einigen der Bundesländer, deren Gebiet ehemals Teil Preußens war, namentlich Berlin, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein in Geltung.

In Baden-Württemberg etwa wurde das (den anderen in weiten Teilen wortgleiche) Bahneinheitengesetz aus dem Jahr 1906 im Jahr 1980 außer Kraft gesetzt, es wird jedoch dort wie in den oben erwähnten Bundesländern heute noch ein Bahngrundbuch geführt. In den übrigen Bundesländern ist das Gesetz entweder nicht mehr in Geltung und bestehen auch keine Bahngrundbücher mehr (etwa in Niedersachsen und in den neuen Bundesländern), oder es wurde überhaupt nie erlassen (etwa in Bayern).

Durch diese Landesgesetze wurde das Rechtsinstitut der Bahneinheit geschaffen, das aus sämtlichen, dem Bahnunternehmen dienenden Vermögenswerten (Grundstücke, Gebäude, Betriebsmittel, für das Unternehmen bestimmte Fonds, Forderungen des Unternehmens)<sup>125</sup> besteht und als Gesamtheit Gegenstand von Pfandrechten sein kann. § 1 der zumindest in diesem Punkt gleich lautenden Gesetze über die Bahneinheiten bestimmt: „*Eine Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs [...] bildet mit den dem Bahnunternehmen gewidmeten Vermögenswerten eine Einheit (Bahneinheit)*“. Die Bahneinheit gilt als unbewegliche Sache.

---

<sup>125</sup> Krasny (1913) in Röll: 47

In den §§ 8 bis 15 ist die Einrichtung von Bahngrundbüchern geregelt. In diese sind u.a. die Bahneinheit und die sie bildenden Grundstücke einzutragen. Anders als in Österreich sind jedoch die Bahngrundstücke nicht aus dem allgemeinen Grundbuch abzuschreiben, sondern bleiben auch dort erfasst, versehen mit einem entsprechenden Hinweis. Dieser ist nach Beendigung der Bahneinheit zu löschen. Anders als bei der österreichischen Regelung ist die Eintragung der Bahneinheit in das Bahngrundbuch nicht zwingend, sondern steht im Ermessen des Eisenbahnunternehmens. Sie kann erfolgen, sobald die Genehmigung für das Bahnunternehmen erteilt ist. Für die Bestellung einer Hypothek jedoch ist die Eintragung der Bahneinheit im Bahngrundbuch Voraussetzung, die Erfassung der Belastung erfolgt dann ebendort.

Die noch bestehenden Bahngrundbücher dienen offenbar nur mehr der Abwicklung der alten Vorschriften über die Bahneinheiten. Ein Indiz für eine gewisse Bedeutung der Bahneinheit ist allerdings die Tatsache, dass der deutsche Bundesgesetzgeber im neuen Gerichtskostengesetz<sup>126</sup> eine eigene Bestimmung über die „Zwangsliquidation einer Bahneinheit“ geschaffen hat.

#### **4.7.2 Schweiz**

Mit dem „*Bundesgesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidationen der Eisenbahnen auf dem Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft*“ vom 24.06.1874 wurde zur gleichen Zeit wie in Österreich ein Instrument zur dinglichen Besicherung von Gläubigern der Eisenbahnunternehmen geschaffen: sämtliche Pfandrechte an Eisenbahnen waren in ein für das ganze Bundesgebiet einheitliches Pfandbuch einzutragen.

Bei der Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuchs (ZGB) im Jahr 1912 wurde in Art. 944 Abs. 3 ZGB ein Eisenbahngrundbuch vorbehalten. Die Formulierung lautete folgendermaßen: "Für die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen wird ein besonderes Grundbuch vorbehalten." Dieses besondere Eisenbahngrundbuch wurde jedoch nie geschaffen. Anlässlich der Novellierung des ZGB vom 4. Oktober 1991 (AS 1993 1404; BBl 1988 III 953) wurde in der Folge dieser Absatz 3 des Art. 944 ZGB aufgehoben.

---

<sup>126</sup> deutsches Gerichtskostengesetz (2004): § 57

In der Schweiz existiert damit definitiv kein Eisenbahngrundbuch. Für die Erfassung der Eisenbahngrundstücke gelten die üblichen grundbuchsrechtlichen Regeln. Wird ein Grundstück in das Grundbuch aufgenommen, das dem Betrieb einer Eisenbahnunternehmung des öffentlichen Verkehrs dient (Eisenbahngrundstück), so ist in der Grundstücksbeschreibung auf diese Tatsache hinzuweisen.<sup>127</sup> Für die Verpfändung von Eisenbahnbetriebsanlagen sind spezialgesetzliche Normen anwendbar.<sup>128</sup>

### **4.7.3 Ungarn**

Für die ungarische Reichshälfte der Monarchie (die gerade 1867 durch den sogenannten Ausgleich mit Eigenstaatlichkeit ausgestattet worden war und damit die später sprichwörtliche Doppelmonarchie entstanden war) hatte man bereits im Jahr 1868 ein Bahngrundbuch geschaffen. Die Regelung sah eine zentrale Erfassung der Bahnlinien in Budapest vor, ist aber heute nicht mehr in Geltung.

---

<sup>127</sup> schweizerische Verordnung betreffend das Grundbuch 1910 idF 1994: Art 4 Abs. 3

<sup>128</sup> Bracher, J. (2006): Email

## 5 Die Zukunft: Fortbestand oder Abschaffung?

### 5.1 Vergleich: Autobahnen und Schnellstraßen

Bei der Erörterung der Frage, wie die sinnvolle bürgerliche Behandlung von Liegenschaften erfolgen kann, drängt sich die Frage nach der Rechtslage bezüglich der Verzeichnung von Straßen auf. Diese scheint vergleichbare Fragen aufzuwerfen und soll deshalb vergleichsweise dargestellt werden. Die Lösung sieht in diesem Bereich völlig anders aus und bringt hinsichtlich der Frage nach der Sinnhaftigkeit des Fortbestandes des Eisenbahnrechts keinen Erkenntnisgewinn.

Die Straßen scheinen auf den ersten Blick vom Grundflächenbedarf her eine mit den Eisenbahnlinien vergleichbare Institution zu sein (vgl. auch die ehemals gleiche bürgerliche Behandlung von Eisenbahnen und Straßen, Kap. 3.3.2). Auch hier müssen der Betreiber und/oder der Erhalter über gewisse Rechte an der Grundfläche des Verkehrsweges verfügen. Gemeinhin ist diese Fläche in Form des öffentlichen Gutes nicht (und wenn, dann nur punktuell) Gegenstand dinglicher Rechte Privater. Hinsichtlich der besonderen Ausprägung der Autobahnen und Schnellstraßen jedoch ist es die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), die eine Sonderstellung einnimmt: Gemäß § 2 Abs 1 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 hat der Bundesminister für Finanzen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft das Recht der Fruchtnießung (§§ 509 ff ABGB) an allen Bestandteilen (§ 3 Bundesstraßengesetz 1971) bestehender und künftig zu errichtender Bundesstraßen gemäß §§ 1 und 7 Abs. 1 Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, BGBl. Nr. 201/1996, in der jeweils geltenden Fassung zu übertragen.

Diese Fruchtgenussvereinbarung wurde abgeschlossen und bildet eine der rechtlichen Grundlagen für die Tätigkeit der ASFINAG als Autobahn- und Schnellstraßenbetreiber.

Eine besondere grundbücherliche Regelung besteht nicht: die Grundstücke, auf denen sich die Autobahnen und Schnellstraßen befinden, sind im Grundbuch einverleibt, wobei als Eigentümer die Republik Österreich aufscheint. Eine Verbücherung des Fruchtgenussrechtes ist nicht erforderlich, da sich dieses unmittelbar aus der gesetzlichen Regelung ergibt.

Eine dem Eisenbahnbuch vergleichbare Regelung dürfte hier niemals angestrebt worden sein, da seit dem Bestehen des modernen Grundbuchwesens im 19. Jahrhundert im Unterschied zum Eisenbahn- der Straßenbetrieb schon immer in der öffentlichen Hand lag. Die Finanzierung der Errichtung und der Erhaltung von Straßen wurde aus dem Staatshaushalt bestritten. Auch heute steht hinter der ASFINAG die Haftung der Republik Österreich. Eine bürgerliche Besicherung von Forderungen Dritter war und ist daher nicht erforderlich.

## **5.2 Das Projekt „Grundstücksdatenbank Neu“**

Vor dem Anführen von Argumenten wider und für das Fortbestehen des Eisenbahn- buchs soll ein aktuelles Projekt zur Modernisierung der Grundstücksdatenbank erläutert werden. Dieses Projekt bildet einen aktuellen Anlass, über das Fortbestehen des letzten Sondergrundbuchs nachzudenken.

Praktiker sagen, dass das seit der Umstellung weitgehend unverändert gebliebene Programm zwar für eine elektronische Einrichtung ein außergewöhnlich hohes Alter aufweise, dabei aber äußerst „standfest“ sei und relativ geringe Ressourcen verbrauche. Gleichwohl steht eine umfassende Neustrukturierung an:

Das Grundbuch und der Grenzkataster bestehen in Österreich als öffentliche und automationsunterstützt geführte Verzeichnisse in der GDB mittlerweile bereits seit mehr als zwei Jahrzehnten. Die österreichische Grundstücksdatenbank wurde in den Jahren 1973 bis 1978 als gemeinsames Projekt des Bundesministeriums für Justiz und des Bundesministeriums für Bauten und Technik (heute Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit) entsprechend dem damaligen technologischen Stand entwickelt und wird im Bundesrechenzentrum als gesetzlichem Dienstleister betrieben. In den vergangenen 25 Jahren des Betriebes der Grundstücksdatenbank wurden keine grundlegenden technologischen Erneuerungen durchgeführt. Dies ist auch darin begründet, dass technische Veränderungen nach heutigen IT-Standards in der bestehenden Datenbankstruktur nur sehr eingeschränkt möglich sind. Unter Berücksichtigung der Anforderungen, die heute an die Grundstücksdatenbank als Kernregister des E-Government gestellt werden, ist daher eine vollständige Erneuerung der Grundstücksdatenbank anzustreben. Mit einer grundlegenden technischen Erneuerung können jene zeitgemäßen und zukunftsorientier-

ten Lösungen verwirklicht werden, die von Seite des Grundbuchs und von Seite des Katasters notwendig sind.

Diese technologische Erneuerung der GDB wurde 2005 beschlossen, innerhalb der darauffolgenden drei Jahre soll die neue Plattform errichtet sein. Das Projekt wird in Zusammenarbeit von Wirtschafts-, Justiz- und Finanzministerium, dem Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen und der Bundesrechenzentrum GmbH durchgeführt. Im ersten Schritt wird die komplexe Struktur der bestehenden Datenbank mit den vielfältigen Beziehungen zu anderen IT-Systemen einer umfassenden und präzisen Analyse unterzogen. Daran anschließend wird beim Design der GDB-Neu das Hauptaugenmerk auf das optimale Zusammenwirken von Grundbuch, digitalem Urkundenarchiv, Kataster, Adressregister sowie der „Verfahrensautomation Justiz“ und der „Verfahrensautomation Vermessungsämter“ gelegt. Dazu sollen die Eingabeprozesse beschleunigt, die Abfragemöglichkeiten erweitert und die Integration weiterer Verfahren ermöglicht werden. Geplant sind auch die Optimierung des Ressort übergreifenden Eigentumsbildungsprozesses (Digitale Planbescheinigung und digitaler Beschluss), ein automatischer Aktualisierungsprozess der Digitalen Katastralmappe auf Basis der elektronischen Beschlüsse der Justiz, die verstärkte Nutzung der Daten des Katasters und des Grundbuchs (Eigentumsdaten) in Geoinformationssystemen, ein vereinfachter Zugang zu Verfahrensabläufen des E-Government für alle Gebietskörperschaften und Körperschaften öffentlichen Rechts und schließlich die Anbindung von Informationssystemen der Wirtschaft an das Eigentumssicherungssystem des Bundes über normierte Schnittstellen.<sup>129</sup>

## **5.3 Argumente für die Abschaffung**

### **5.3.1 Ein möglicher „Anlassfall“: GDB-Neu**

Die Besonderheiten des Eisenbahnbuchs erfordern bei der Neustrukturierung der Grundstücksdatenbank gewisse Rücksichten, die durch eine ersatzlose Streichung des Eisenbahnbuchs vermieden würden. Technisch könnte die Erfassung sämtlicher Grundstücke im Grundbuch somit eine Vereinfachung des Datenbankdesigns bedeuten.

---

<sup>129</sup> siehe Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten (2005): online

### **5.3.2 Vereinfachung der Grundbuchsführung**

Die aufwändige Abwicklung von Zu- und Abschreibungen im Licht der Regelungen der grundbuchs- und liegenschaftsteilungsrechtlichen Vorschriften würde durch den Wegfall des letzten Sondergrundbuchs für die Grundbuchsgerichte und die mit der Landvermessung beschäftigten Stellen erleichtert.

### **5.3.3 Die Verzeichnung im Eisenbahnbuch hat keine Rechtsfolgen**

Die Tatsache der Verzeichnung eines Grundstücks im Eisenbahnbuch zieht keine Rechtsfolgen nach sich. Sie ist für rechtliche Qualifikationen außerhalb des Grundbuchs- und Liegenschaftsrechts nicht von Bedeutung: weder hinsichtlich der Betriebsnotwendigkeit oder in Fragen des Verwaltungsrechts: der VwGH hat ausgesprochen, dass *„die Eintragung eines Grundstücks im Eisenbahnbuch [...] nicht erschließen [lässt], dass das Grundstück ganz oder teilweise unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs dient“*<sup>130</sup>.

### **5.3.4 Die Alternative erscheint praktikabel**

Eine Erfassung auch der Eisenbahngrundstücke scheint schon deshalb machbar zu sein, da in anderen Ländern auch ohne entsprechendes Sondergrundbuch das Auslangen gefunden wird. Konkret könnte die Besonderheit der einheitlichen Belastbarkeit der gesamten Einlage etwa auch dadurch aufrechterhalten werden, dass die Zugehörigkeit von Grundstücken zu einer Bahnlinie durch entsprechende Anmerkung hergestellt wird, mit der gleichen Wirkung, wie die Anmerkung der Simultanhaftung. Die einheitliche Belastung müsste dann in Form der Einverleibung einer Simultanhypothek erfolgen.

Rein technisch wäre die Kennzeichnung der Eisenbahngrundstücke im Grundbuch und die Schaffung einer Abfragemöglichkeit denkbar, die alle Grundstücke einer Linie darstellt.

Darüber hinaus sind, soweit überblickbar, die Grundeinlagen der eisenbahnbücherlich erfassten Bahnlinien frei von Geldlasten. Bei manchen Seilbahnen hingegen scheinen solche Lasten auch heute noch auf und könnte bei Errichtung einer neuen Anlage eine

---

<sup>130</sup> Urteil des VwGH vom 29. 9. 1969, GZ 1863/68

Neubegründung sinnvoll sein. Gerade in diesen Fällen wäre jedoch eine Simultanhypothek umso tunlicher, als sich die Seilbahnen nur über relativ geringe Distanzen und damit über wenige Katastralgemeinden erstrecken.

## **5.4 Argumente für den Fortbestand**

### **5.4.1 Die Eisenbahneinheit ist mehr als die Summe der Grundstücke**

Die Legaldefinition der eisenbahnbücherlichen Einheit<sup>131</sup> umfasst nicht nur die betriebsnotwendigen Grundstücke, sondern auch die erforderlichen Bahnbetriebsmittel, wodurch der Haftungsfonds gegenüber den Buchgläubigern vergrößert wird.

### **5.4.2 Umstellungsaufwand**

Die Umbücherung sämtlicher im Eisenbahnbuch erfassten Liegenschaften in das Grundbuch wäre mit erheblichem Aufwand verbunden und würde angesichts der bewährten bestehenden Lösung vermeidbare Kosten verursachen.

### **5.4.3 Aufwand bei der Verbücherung von Simultanhypotheken**

Dem Argument der Simultanhypothek in Kap. 5.3.4 ist entgegenzuhalten, dass die Verbücherung von Simultanhypotheken für Grundeinlagen, die bis zu 99 Teileinlagen umfassen, mit einem hohen Aufwand verbunden und daher eine solche Vorgangsweise nicht praktikabel wäre.

### **5.4.4 Zeitlos gültige Argumente**

Bereits vor knapp 60 Jahren formulierte Heinrich Demelius grundlegende Argumente für das Fortbestehen der Eisenbahnbücher in folgender Weise:

*„Mag auch heute, da die meisten Linien dem Staate gehören und deren Belastung mit Hypotheken, die von den Vorgängern eingeräumt worden waren, während der Eigentumszeit der deutschen Reichsbahn durch Gesetz aufgehoben worden ist,<sup>132</sup> dieser Zweck [Anm.: den Eisenbahnunternehmen die Verpfändung ihrer Grundstücke zur Be-*

---

<sup>131</sup> siehe Eisenbahnbuchgesetz 1874: § 5

<sup>132</sup> Verordnung zur Vereinfachung des Eisenbahnbuchrechts vom 20.09.1944, RGBI. I, S. 216, § 12



*sicherung von Krediten zu ermöglichen] an Bedeutung verloren haben, er besteht für die Privatunternehmungen noch immer. Außerdem aber befriedigen die Eisenbahnbücher das auch für den Staat als Eigentümer bestehende starke Bedürfnis, die Rechtsverhältnisse an den Bahngrundstücken ins Klare zu setzen.*<sup>133</sup>

Das gilt heute wie damals. Die Schaffung neuer Strukturen im Konzern ÖBB lässt eine Privatisierung von Bahnlinien durchaus möglich erscheinen. Dadurch könnte die Bedeutung des Eisenbahnbuchs als durch lange Zeit erprobtes Mittel der Erfassung von Bahnlinien steigen. Eine „Reservehaltung“ dieser Institution für heute noch nicht absehbare Zeiten einer neuen Privatbahnepoche könnte daher sinnvoll sein.

## **5.5 Ergebnis**

Die Auflösung des Eisenbahnbuchs ist technisch und rechtlich denkbar. Aus heutiger Sicht scheint sie mit einem einmaligen Aufwand verbunden, der in Hinkunft eine Erleichterung gewisser Grundbuchshandlungen bringen würde. Insbesondere für die Tätigkeit der Rechtspfleger bei den Bezirksgerichten würde dies in einschlägigen Fällen eine Vereinfachung des Arbeitsablaufs bringen. In technischer Hinsicht könnte die Grundstücksdatenbank möglicherweise effizienter gestaltet werden.

Es sprechen jedoch gute Gründe für seine Beibehaltung: Das Eisenbahnbuch ist eine erprobte Institution, die in Österreich anlässlich der negativen Erfahrungen mit der mangelhaften Besicherung von Eisenbahngläubigern eingeführt wurde. Als speziell ausgestaltetes Sondergrundbuch hat es den Zweck des Gläubigerschutzes zuverlässig erfüllt und sowohl das Ende der Bahnbauzeit als auch die Umstellung aller Grundbücher auf ADV überstanden.

Die an der Frage allenfalls interessierten Gruppen bestehen aus der Justizverwaltung und der Bundesrechenzentrum GmbH auf der einen und den österreichischen Bahnunternehmen, vor allem der ÖBB, auf der anderen Seite.

---

<sup>133</sup> Demelius (1948): 16

Mag auch heute der weitaus überwiegende Teil der Eisenbahneinlagen im Einflussbereich des Staates liegen und frei von Geldlasten sein, ist es doch gut vorstellbar, dass im Zuge weiterer Privatisierungs- und Liberalisierungsmaßnahmen wieder Private den Betrieb und die Modernisierung von Bahnlinien übernehmen. Dann würde bei der zu erwartenden Aufnahme entsprechender Geldmittel für die erforderliche Gläubigerbesicherung in Form des Eisenbahnbuchs ein erprobtes Instrument zur Verfügung stehen.

Im Gegensatz zur langen Vorbereitungszeit für die seinerzeitige Einführung des Eisenbahnbuchs wäre keinerlei Änderung erforderlich, sondern die bestehende Struktur in der vorgesehenen Form zu nutzen.

Dem Autor scheint es, als ob schon dieser Vorteil einen ausreichenden Grund bieten könnte, an der bestehenden Doppelgleisigkeit des Grundbuchs nichts zu ändern. Die Rechtspflege ist mit den Besonderheiten des Eisenbahnbuchs vertraut. Die technischen Fragen bei der Neustrukturierung der Grundstücksdatenbank dürften auch unter Beibehaltung des Eisenbahnbuchs ohne übermäßigen Aufwand überwindbar sein. Zieht man die mögliche Nützlichkeit des Eisenbahnbuchs für die angedeutete Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Zukunft in Betracht, wird das Eisenbahnbuch als Sondergrundbuch möglicherweise noch gute Dienste leisten können.

## 6 Executive Summary (deutsch)

Das Eisenbahnbuch ist das einzige neben dem allgemeinen Grundbuch bestehende Sondergrundbuch. Sämtliche Grundstücke in Österreich sind entweder dort oder im allgemeinen Grundbuch verzeichnet. Das Eisenbahnbuch enthält jene Grundstücke, die im Besitz einer Eisenbahnunternehmung stehen und dem Betrieb der Eisenbahn zu dienen haben.

Das Eisenbahnbuch wurde 1874 geschaffen, um den infolge des Börsenkrachs des vorangegangenen Jahres verunsicherten Anlegern eine Möglichkeit zur dinglichen Besicherung Ihrer Forderungen zu geben. Dabei wählte man wegen der besonderen wirtschaftlichen Bedeutung des neuen Verkehrsmittels und der eigentümlichen Konfiguration der Eisenbahngrundstücke eine vom allgemeinen Grundbuch abweichende Organisationsform. Rechtsgrundlage sind heute das Eisenbahnbuchgesetz 1874, die Eisenbahnbuchverordnung 1930 und subsidiär die grundbuchsrechtlichen Vorschriften. Zu den Eisenbahnen zählen gemäß Eisenbahngesetz 1957 auch die Seilbahnen.

Die einzelnen Eisenbahnbücher werden bei sieben Bezirksgerichten geführt. Die Bahnlinien sind nach Bundesländern gegliedert. Für jede Linie besteht pro Bundesland eine Bahneinlage (Gesamteinlage), wobei sämtliche Einlagen einer Linie beim selben Bezirksgericht geführt werden. Der Eisenbahnbuchkörper besteht aus einer Grundeinlage mit einer eigenen EZ und den Teileinlagen, die wiederum jede eine eigene EZ aufweisen. Die Grundeinlage verweist auf sämtliche Teileinlagen und enthält nur Eintragungen, die allen Teileinlagen gemeinsam sind. Eine Teileinlage setzt sich aus sämtlichen in einer KG gelegenen Eisenbahngrundstücke der betreffenden Bahnlinie zusammen.

Durch diese spezielle Konstruktion kann eine Bahnlinie auf mit einem einzigen Antrag durch Einverleibung einer Hypothek in die Grundeinlage verpfändet werden. Die Verbücherung von Geldlasten kann und darf nicht in einer Teileinlage erfolgen. Diese weist die sonstigen Eigenschaften der umfassten Grundstücke aus und unterscheidet sich außer dem Hinweis auf die Grundeinlage nicht von einer Grundbucheinlage.

Die Auflösung des Eisenbahnbuchs ist technisch und rechtlich denkbar, es sprechen jedoch gute Gründe für seine Beibehaltung. Das Eisenbahnbuch wird mangels aktuellem Anlass zur Abschaffung und infolge seiner Nützlichkeit für eine mögliche künftige Privatbahnepoche aller Voraussicht nach weiter bestehen.

## **Executive Summary (English)**

The so-called Eisenbahnbuch is the only existing special land register apart from the general land register in Austria. All property is registered in one of these two public registers. The properties registered in the Eisenbahnbuch belong to railway companies and serve railway operations.

The Eisenbahnbuch was created in 1874 in order to afford creditors of railway companies a secured position. As a result of the economical importance of the new means of transportation and the peculiar configuration of the properties, a special way of registration, different from the general land register, had to be found. Today the legal basis are the Eisenbahnbuchgesetz (Law on the Eisenbahnbuch) 1874, the Eisenbahnbuchverordnung (Administrational Law on the Eisenbahnbuch) 1930 and the laws on the general land register. According to the Eisenbahngesetz (Law on Railways) 1957 cable railways are legally treated as railways.

The particular books are kept at seven local courts. The railway lines are divided according to the Austrian provinces. For each line there is a Bahneinlage (line charge, total charge) per Province, all Einlagen (charges) of a line are kept at the same local court. They consist of the Grundeinlage (main charge) and the Teileinlagen (partial charges), each of them with its own registration number. The Grundeinlage refers to all Teileinlagen and contains only facts which are common to all of them. Each Teileinlage consists of all properties situated within a cadastral township (the smallest subdivision for registration of property within the general land register).

As a result of this special construction mortgage loans can be registered for the whole railway line in the Grundeinlage with only one application. The registration of a loan is never done against a Teileinlage, but always against the Grundeinlage. The first contains all other features of the concerned properties. The reference to the Grundeinlage is the only difference from a general land register charge.

The dissolution of the Eisenbahnbuch is technically and legally feasible, but there are good reasons for its further existence. Without an actual reason for its dissolution, and because of its potential use in a prospective era of Austrian private railways, it will probably survive.

## 7 Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ABGB	Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch
Abs.	Absatz
ADV	Automationsunterstützte Datenverarbeitung
AG	Aktiengesellschaft
ADir	Amtsdirektor
Anm.	Anmerkung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
Blg	Beilage
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
EB	erläuternde Bemerkungen
EisBG	Eisenbahnbuchgesetz
EisBV	Eisenbahnbuchverordnung
EZ	Einlagezahl
FN	Fußnote
GB	Grundbuch
GDB	Grundstücksdatenbank
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GP	Gesetzgebungsperiode
GSt	Grundstück
GUG	Grundbuchsumstellungsgesetz
GZ	Geschäftszahl
idF	in der Fassung
JGS	Justizgesetzsammlung
Kap.	Kapitel
KG	Katastralgemeinde
kgl.	königlich (die ungarische Reichshälfte betreffend)
k.k.	kaiserlich königlich (die österreichische Reichshälfte betreffend)
NR	Nationalrat
NZ	Notariatszeitung
OGH	Oberster Gerichtshof
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
RGBI	Reichsgesetzblatt
RV	Regierungsvorlage
SZ	Sammlung der zivilrechtlichen Entscheidungen des OGH
TZ	Tagebuchzahl
u.a.	unter anderem
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
VwSlg	Sammlung der Entscheidungen des VwGH
Z	Ziffer
z.B.	zum Beispiel
zit.	zitiert

## 8 Literaturverzeichnis

**BARTSCH**, Heinrich (1933): Das österreichische Grundbuchsgesetz in seiner praktischen Anwendung, 7. Aufl. Wien: Manz

**Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten** (2005): Grundstücksdatenbank bekommt neue Technologieplattform: in den nächsten drei Jahren sollen digitales Grundbuch und digitaler Grenzkataster wieder zu einer Vorzeigelösung im e-government-Bereich werden, bezogen unter:

[http://www.bmwa.gv.at/BMWA/Presse/Archiv2005/20050809\\_01.htm](http://www.bmwa.gv.at/BMWA/Presse/Archiv2005/20050809_01.htm),

Zugriff am 12.01.2006

**DEMELIUS**, Heinrich (1948): Österreichisches Grundbuchsrecht – Entwicklung und Eigenart, Wien: Manz

**DITTRICH**, Robert/**ANGST**, Peter/**AUER**, Günter (1981): Grundbuchsumstellungsgesetz [Bundesgesetz vom 27.11.1980 über die Umstellung des Grundbuchs auf automationsunterstützte Datenverarbeitung, GUG]; mit den einschlägigen Verordnungen und Erlässen samt Erläuterungen und Mustern von Ausdrucken aus der Grundstücksdatenbank, in: Manzsche Ausgabe der österreichischen Gesetze, Bd. 25a, Wien: Manz

**FEIL**, Erich/**MARENT**, Karl-Heinz/**PREISL**, Gerhard (2005): Grundbuchsrecht, Kommentar, mit den einschlägigen Gesetzen und Vorschriften, sowie Eingabemustern, Vertragsmustern und sonstigen Mustern, Wien: Linde

**HABERER**, Theodor (1885): Das österreichische Eisenbahnrecht systematisch dargestellt, in: Bibliothek des Eisenbahnwesens, Bd. 6: Wien, Pest, Leipzig: Hartleben

**HEINERSDORFF**, Richard (1975): Die k. u. k. privilegierten Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie 1828-1918, Wien: Molden

**HOYER**, Hans (2003): Grundbuchsrecht und Grundbuchspraxis V, in: Notariatszeitung 2003/7, S. 193-200

**HUBER**, Otto (1986): Der Wiener Justizpalast, hrsg. vom Präsidium des Oberlandesgerichts Wien, Wien: Eigenverlag

**KLANG**, Heinrich (1950): Vorbemerkungen zu den §§ 431 bis 446 ABGB, in:

**KLANG**, Heinrich (Hrsg.): Kommentar zum Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2, 2. Aufl., Wien: Staatsdruckerei, S. 329-354

**KLENNER**, Markus (2002): Eisenbahn und Politik 1758-1914; vom Verhältnis der europäischen Staaten zu ihren Eisenbahnen, in: Dissertationen der Universität Wien, [N.F.], 81, Wien: WUV Universitätsverlag

**KOZIOL**, Helmut/ **WELSER**, Rudolf (2002): Grundriss des Bürgerlichen Rechts, Bd. 1, 12. Aufl. Wien: Manz

**KRASNY** (o. Vorname) (1913): „Eisenbahnbücher“, in: **RÖLL**, Victor (Hrsg.): Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 4, 2. Aufl., Berlin, Wien: Urban & Schwarzenberg, S. 46-55

**LÖNING** (o. Vorname) (1913): „Eisenbahnpfandrecht“, in: **RÖLL**, Victor (Hrsg.): Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 4, 2. Aufl., Berlin, Wien: Urban & Schwarzenberg, S. 89-92

**Präsidium** des Oberlandesgerichts Wien (1979): Festschrift „Hundert Jahre Justizpalast 1881-1981“, Wien: Eigenverlag

**RANDA**, Anton (1893): Das Eigenthumsrecht mit besonderer Rücksicht auf die Werthpapiere des Handelsrechtes nach österreichischem Rechte, Bd. 1, 2. Aufl., Leipzig: Breitkopf und Härtel

**RECHBERGER**, Walter H./**BITTNER**, Ludwig (1999): Grundbuchsrecht, in: WUV-Studienbücher: Jus, Bd. 12, Wien: WUV Universitätsverlag

**RÖLL**, Victor (1899): Die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in Österreich, in: Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, herausgegeben vom Oesterreichischen Eisenbahnbeamten-Verein, Bd. 4, Wien, Teschen, Leipzig: Karl Prochaska, S. 1-112

**SCHEFOLD**, Ulrich (1986): 150 Jahre Eisenbahn in Österreich, München: Südwest Verlag

**WERNER**, Leopold (1947): Die Eisenbahnhoheit, eine Untersuchung über das Verhältnis von Staat und Eisenbahnen unter besonderer Berücksichtigung der Rechtsentwicklung in Österreich, Wien: Springer

### **Sonstige Quellen:**

**Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch** 1811 in: JGS Nr. 946/1811 idF BGBl. I Nr. BGBl. I Nr. 120/2005

**Allgemeines Grundbuchsankündigungsgesetz** 1930 in: BGBl. Nr. 2/1930 idF BGBl. I Nr. 112/2003

**Allgemeines Grundbuchsgesetz** 1955 in: BGBl. Nr. 39/1955 idF BGBl. I Nr. 112/2003

**AUER**, Helmut (2005): Skriptum für die Grundbuchsabfrage im Intranet/Internet, Skriptum des Bundesministeriums für Justiz, Wien, bezogen unter: [http://www.univie.ac.at/zib/pdf/Auer\\_Skriptum\\_Grundbuchsabgabe\\_2005-1.doc](http://www.univie.ac.at/zib/pdf/Auer_Skriptum_Grundbuchsabgabe_2005-1.doc), Zugriff am 27.09.2005

**BRACHER, Jürg** (2006): persönliche Kommunikation zum schweizerischen Grundbuchsrecht, Notar/Grundbuchverwalter, derzeit Präsident des Verbandes schweizerischer Grundbuchsverwalter, Email vom 11.01.2006

**Deutsches Gerichtkostengesetz** 2004 in: dBGBI. I 2004, 718 idF dBGBI. I 2005, 2802

**Eisenbahngesetz** 1957 in: BGBI. Nr. 60/1957 idF BGBI. I Nr. 163/2005

**Eisenbahnbuchgesetz (ehemals: Eisenbahnbuchanlegungsgesetz)** 1874 in: RGBI. Nr. 70/1874 idF BGBI. I Nr. 71/2003

**Eisenbahnbuchverordnung** 1930 in: BGBI. Nr. 77/1930 idF BGBI. Nr. 183/1993

**Jurisdiktionsnorm** in: RGBI. Nr. 111/1895 idF BGBI. I Nr. 120/2005

**Kontrollamt der Stadt Wien** (2004): Bericht, GZ KA – K-6/03, verfügbar unter <http://www.kontrollamt.wien.at/berichte/2004/lang/3-20-KA-VI-K-6-3.pdf>, Zugriff am 03.10.2005

**Liegenschaftsteilungsgesetz** 1930 in: BGBI. Nr. 3/1930 idF BGBI. I Nr. 112/2003

**Mineralrohstoffgesetz** 1999 in: BGBI. I Nr. 38/1999 idF BGBI. Nr. 85/2005

**Grundbuchumstellungsgesetz** 1980 in: BGBI. Nr. 550/1980 idF BGBI. I Nr. 128/2004

**Grundbuchumstellungsgesetz – Verordnung gemäß § 1** in: BGBI. Nr. 137/1993

**Schweizerische Verordnung betreffend das Grundbuch** 1910 in: AS **26** 176 und BS **2** 530 idF gemäß Z I der VO vom 23.11.1994, in: AS **1995** 14

**Wasserrechtsgesetz** 1959 in: BGBI. Nr. 215/1959 idF BGBI. I Nr. 82/2003



## 9 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Grundbuchsabschrift: Aufbau.....	13
Abb. 2: Grundbuchsabschrift KG 01006 EZ 4348 .....	13
Abb. 3: Die Rücken von Bänden des Eisenbahnbuchs (BG Innere Stadt Wien).....	33
Abb. 4: Titelblatt der Einlage C für die Kaiserin Elisabeth-Bahn (Detail).....	34
Abb. 5: Abschrift aus dem Eisenbahnbuch KG 02001 EZ 3400 .....	41
Abb. 6: Abschrift aus dem Eisenbahnbuch KG 02001 EZ 3404 .....	43
Abb. 7: Abschrift aus dem Eisenbahnbuch KG 02001 EZ 6600 .....	47
Abb. 8: Abschrift aus dem Eisenbahnbuch KG 02501 EZ 100 (gekürzt) .....	49
Abb. 9: Abschrift aus dem Eisenbahnbuch KG 02501 KG 110 .....	50
Abb. 10: Die Eisenbahnbücher mit den darin verzeichneten Grundeinlagen, soweit als Eigentümer die ÖBB aufscheinen.....	54