

1. Hauptargumente

Ein nationaler Alleingang zur Verschärfung der bereits hochgradig austarierten und international bewährten Haftungsbestimmungen im europäischen Schienengüterverkehr ist unnötig, kontraproduktiv und gefährlich.

A. Die Einführung einer Gefährdungshaftung für Wagenhalter ist systemwidrig

Die Akteure und ihre Rollen im Eisenbahnsystem

Damit ein Angebot auf der Schiene zustande kommt, braucht es drei zentrale Rollen:

- i. **Betrieb** – wird von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sichergestellt
- ii. **Infrastruktur** – verantwortet ein Infrastrukturbetreiber (ISB), z.B. Schienen, Tunnel, Signalsysteme
- iii. **Güterwagen** – von Herstellern konstruiert, von Wagenhaltern gekauft und von nationalen Behörden zugelassen. Die Wagenhalter betreiben keine Güterwagen.

Historisch hatten nationale Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) alle drei Rollen inne – und «kontrollierten» sich im Bereich Sicherheit gegenseitig. Mit der Bahnreform von 1999 fand eine Entflechtung der Rollen statt und die Sicherheitsaufsicht wurde an den Staat übertragen. Vereinfacht gesagt, wurde dadurch das 4-Augen-Prinzip eingeführt. So gelang es, die Sicherheit im Güterschienenverkehr durch eine präventive staatliche Kontrolle massgeblich zu erhöhen. Unternehmungen können mehr als eine Rolle einnehmen. So wird typischerweise der Betrieb und die Infrastruktur von einem Unternehmenskonzern sichergestellt (z.B. SBB).

Im heutigen System liegen die Kompetenz, Intelligenz und Verantwortung beim Akteur, welcher das Fahrzeug betreibt. Als Betreiberin ist das Eisenbahnunternehmen im stetigen Kontakt mit dem Zug. Vor jeder Inbetriebnahme eines Güterzuges führt das Eisenbahnverkehrsunternehmen folgende Sicherheitskontrollen durch:

- a. **Wageninspektion** – Hat es Mängel am Rollmaterial?
- b. **Zugsvorbereitung** – Überprüfung der Bremsen, des Beladezustandes oder der korrekten Verkupplung der Güterwagen
- c. **Streckenüberprüfung** – Kann der Zug auf der vorgesehenen Strecke verkehren? (Tunnelhöhe, Belastbarkeit der Brücken, etc.)

Ausweitung der Gefährdungshaftung auf Wagenhalter bedeutet:



Ein Güterzug wird mit zu hohen Containern beladen und verursacht bei Tunneleintritt einen immensen Schaden. Der Wagenhalter haftet mit.



Ein Güterzug ist zu schwer und bringt beim Überqueren einer Brücke diese zum Einsturz. Der Wagenhalter haftet mit.



Ein Güterzug entgleist aufgrund einer defekten Fahrleitung. Der Wagenhalter haftet mit.

Die abgelehnte Ungleichbehandlung der Akteure in der Zukunft

Ungleiche Behandlung Strasse – Schiene, ungleiche Behandlung Personenverkehr- Güterverkehr

Sicherheit wird nicht über die Haftung erhöht

Farblegende Rollen: **Betrieb** / **Infrastruktur** / **Wagenhalter**



Der Betreiber des Zugfahrzeugs stellt den sicheren Betrieb sicher – Keine Gefährdungshaftung des Halters des Sattelauflegers. **System gilt als sicher.**



Der Betreiber des Personenzuges stellt den sicheren Betrieb sicher – Keine Gefährdungshaftung des Halters des Personenwagens. **System gilt als sicher.**



Der Betreiber des Güterzuges stellt den sicheren Betrieb sicher – Keine Gefährdungshaftung des Halters des Güterwagens, neu soll eine Gefährdungshaftung gelten. **System gilt gemäss Motion nicht als sicher.**

Was die zusätzliche Gefährdungshaftung gemäss Motion für das Eisenbahnsystem bedeutet hätte

Als Konsequenz der Einführung einer zweiten Gefährdungshaftung zulasten des Wagenhalters, nebst der des Eisenbahnverkehrsunternehmens, müsste dieser ein Mitspracherecht bei

den Kontrollintervallen und der Qualität der Wagenuntersuchungen, Einsicht in die Streckenkompatibilität, etc. einfordern und erhalten müssen. Das System wäre dadurch ineffizient, träge und ökonomisch erschwert worden. Diese systemwidrige Gefährdungshaftung für Wagenhalter, wie sie die Motion verlangte, hätte entsprechend schwerwiegende Konsequenzen auf die Wirtschaftlichkeit und die Effizienz im Schienengüterverkehr.

Die heute geltende Gefährdungshaftung ist ökonomisch und im Eisenbahnsystem effizient

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verantwortet die Gesamtleistung «Betrieb eines Zuges» gegenüber dem Infrastrukturbetreiber, den Kunden und der Allgemeinheit und hat für Schäden einzustehen, die durch ein Versagen des von ihm eingesetzten eigenen oder fremden Personals oder Materials entstehen. Im Innenverhältnis nimmt das EVU Regress – d.h. das Recht eines Schuldners, bei einem Dritten Ersatz für die erbrachten Leistungen zu fordern – auf denjenigen Dienstleister, der durch schuldhaftes Verletzung einer Sorgfaltspflicht den Schaden verursacht hat, z.B. beim Halter des verwendeten Wagens. Im Fachjargon werden alle Zulieferer des EVU, ob sie nun Personal oder Material stellen, denn auch als «nichtselbständig Teilnehmende» bezeichnet.

Aus dem Alltag des Schienengüterverkehrs

Ein Güterzug mit Wagen verschiedensten Haltern wird im Hafen Rotterdam mit Zielort Mailand beladen. In Rotterdam wird der Güterzug vom niederländischen EVU kontrolliert und dann auf die Reise geschickt. SBB Cargo empfängt den Güterzug in Basel. Bei diesen Grenzübertritten erfolgt häufig keine Kontrolle der Sicherheit mehr. Es erfolgt eine sogenannte Vertrauensübergabe. SBB Cargo hängt ihre Lokomotive an den Güterzug und fährt diesen Richtung Süden.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen darf die verschiedensten Güterwagen gemäss Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen, AVV unentgeltlich und ohne administrativen Aufwand benutzen und zur Wertschöpfungssteigerung frei einsetzen.

Ob sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen auf eine Vertrauensübergabe des Zuges verlässt oder ob es den Zug nochmals selbst kontrolliert, ist eine unternehmerische Entscheidung. Dabei ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen auch frei in welcher Tiefe und in welchem Umfang es die verschiedensten Güterwagen kontrolliert.

Die Flexibilität, die Wirtschaftlichkeit und die Effizienz des Systems sind so optimal. Diese unternehmerischen Freiheiten haben einen Preis: die Gefährdungshaftung.

Wagenhalter haften bereits

In der Begründung der Motion steht, es sei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nicht gelungen, beim Unfall in Viareggio ein Verschulden des Halters nachzuweisen. Dies ist faktisch nicht richtig. Der finanzielle Schaden wurde unter den Versicherern der involvierten Akteure aufgeteilt, inkl. Wagenhalter. Sechs Mitarbeitende des Güterwagenunternehmens wurden zu Haftstrafen zwischen acht und neun Jahren verurteilt und das Unternehmen musste eine Geldstrafe von 480'000 € bezahlen.

Vertragliche Vermutung des Verschuldens des Wagenhalters

Die Motion unterstellte, SBB Cargo könne beim Unfall im Gotthard-Basistunnel keinen Regress auf den Wagenhalter nehmen, weil sie das Verschulden des Wagenhalters nicht nachweisen können. Diese Darstellung ist falsch, denn im Allgemeinen Vertrag für die

Verwendung von Güterwagen (AVV) gilt eine Vermutung des Verschuldens. In Bezug auf das Verschulden gilt also eine Umkehr der Beweislast. In einem Schadensfall müssen Wagenhalter beweisen, dass sie die erforderliche Sorgfalt beachtet haben, die Pflichten ordnungsgemäss erfüllen und die Wagen entsprechend den geltenden Gesetzen, Vorschriften und verbindlichen Normen instand halten. Wird dieser Beweis nicht erbracht, kann das Eisenbahnverkehrsunternehmen Rückgriff auf den Wagenhalter nehmen (sog. sogenannter Regress). Dieser wesentliche Aspekt der Umkehr der Beweislast überging auch der Bundesrat in seiner Gesamtschau zur Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene vom Juni 2023.

B. Die Einführung einer Gefährdungshaftung für Wagenhalter erhöht die Sicherheit nicht

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle des Wagenhalters (ECM) und ihr Instandhaltungssystem jedes Güterwagens werden von einer unabhängigen Prüfstelle gemäss gesetzlichen Vorschriften zertifiziert – unabhängig von Haftungsfragen. Für Wagenhalter ist die Sicherheit des Rollmaterials ausschlaggebend für die Reputation sowie ein wichtiges Investitions- und Verkaufsargument. Deshalb investieren Unternehmen europaweit jährlich 1.7 bis 2 Milliarden € in neue Bahnwagen und arbeiten ständig an Sicherheitsverbesserungen. Eine Haftungsverschärfung führt weder zu einer Verringerung von Unfallgefahren noch senkt sie die Eintrittswahrscheinlichkeit von Unfällen und das Ausmass der von ihnen angerichteten Schäden.

C. Die Einführung einer Gefährdungshaftung für Wagenhalter führte zu Mehraufwänden und Effizienzverlusten und torpedierte die schweizerische Verlagerungspolitik

Mit dem Gütertransportgesetz (24.017) will das Parlament mit Millionenbeiträgen die Digitalisierung und somit die Effizienz im Schienengüterverkehr erhöhen. Eine Annahme der Motion [24.3823](#) erhöhte den administrativen Aufwand, steigerte den Koordinationsbedarf massiv und brächte Unsicherheiten in ein gut funktionierendes System. So wären die begrüssenswerten Effizienzgewinne des Gütertransportgesetzes untergraben worden.

Das COTIF, das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr der Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), bestimmt, dass Akteure des Eisenbahnverkehrs untereinander für ihre Sachschäden nicht haften, wenn diese auf einem Ereignis beruhen, das unvorhersehbar und unabwendbar war. Zusätzlich garantieren heute auch austarierte und international abgestimmte Vorgaben, wie der Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV), einen freizügigen Zugriff auf 560'000 Güterwagen von mehr als 800 Organisationen aus dem gesamten Kontinent. Eine Haftungsverschärfung für Wagenhalter führte zu höheren Kosten und Verzögerungen, etwa in Form von höheren Mietpreisen für Güterwagen und vor allem zu komplizierteren und aufwendigeren Übergaben von Wagen von einem Verantwortungsbereich an den nächsten. Ein Schweizer Alleingang hätte das über Jahrzehnte erarbeitete und bewährte internationale Regelwerk unterminiert und zu einer Insellösung geführt.

Auch eine Einführung einer Versicherungspflicht inklusive Vorgabe der Höhe der Deckungssumme für die Wagenhalter, wie es die Motion verlangte, schwächte das System Güterverkehr in der Schweiz und Europa. Die Entschädigungssumme bliebe unverändert – die

Versicherungskosten wären allerdings gestiegen. Die Strasse hätte somit an Attraktivität gewonnen.

Die schweizerische Verlagerungspolitik bezweckt, den alpenquerenden Güterschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Die Schweiz hat Milliarden in den Gotthard-Basistunnel investiert und somit einen essenziellen Beitrag zum Güterkorridor Rotterdam-Genua (TEN-T Korridore) geleistet. Hätte die Schweiz die Gefährdungshaftung unilateral verschärft, führte dies zu Mehrkosten für alle Akteure, Verzögerungen an den Grenzen und zu Ausweichmanövern. Eine Verschärfung der Gefährdungshaftung erschwerte die durchgehende Abfertigung massiv und zerstörte die Wirtschaftlichkeit des Güterkorridors Rotterdam-Genua.

Die inhaltlichen und rechtlichen Mängel der Motion

Ein Rechtsgutachten von Thomann Fischer zeigt inhaltliche und rechtliche Mängel der Motion auf:

1. Bei der vertraglichen Haftung des Wagenhalters gegenüber dem EVU besteht eine Vermutung des Verschuldens. Die Aussage der Motion 24.3823, wonach das Verschulden durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nachzuweisen ist, ist somit nicht richtig.
2. Die Einführung einer (vertraglichen) Kausalhaftung wäre singulär, würde der im internationalen Gütertransportrecht üblichen Risikoverteilung widersprechen und wäre somit entgegen den Aussagen der Motion nicht «gerecht».
3. Die Einführung einer (ausservertraglichen) Gefährdungshaftung für Wagenhalter wäre systemwidrig und willkürlich. Es gibt allenfalls politische Gründe, eine solche Gefährdungshaftung zu fordern; rechtliche Gründe hierfür gibt es jedoch nicht.
4. Die Einführung einer (vertraglichen oder ausservertraglichen) Gefährdungshaftung für Wagenhalter würde die Bahnindustrie gegenüber dem Strassenverkehr diskriminieren. Ein solcher Schritt könnte eine Verletzung von Art. 8 BV darstellen.
5. Mit der Einführung einer ausservertraglichen Gefährdungshaftung würde die Schweiz einen Alleingang wagen. Eine OTIF-Umfrage hat ergeben, dass einzig in Finnland eine solche Gefährdungshaftung existiert, und auch nur, weil der Begriff des Eisenbahnunternehmens weit gefasst ist und auch den Halter miteinschliesst.

Letztlich gilt es zu beachten, dass in einem System mit zwei Gefährdungshaftungen die Gerichte über die Rangfolge der Gefährdungshaftung entscheiden müssen. In Deutschland ist für die Rangfolge beispielsweise das Betriebsrisiko entscheidend – dieses liegt hauptsächlich beim Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Gefährdungshaftung: Ist die Haftung für Schäden, die sich aus einer erlaubten Gefahr ergeben. Im Unterschied zur Verschuldenshaftung kommt es bei einer Gefährdungshaftung auf die Widerrechtlichkeit einer Handlung oder ein Verschulden des Schädigers nicht an. Die Gefährdungshaftung dient dazu, Schäden auszugleichen, die ein gefährlicher aber gleichwohl erlaubter Betrieb verursacht, auch wenn der Betreiber alle vorgeschriebenen oder sachlich erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen getroffen und alle Sicherheitspflichten erfüllt hat, sich also nichts hat zuschulden kommen lassen. Wer die für die Tätigkeit objektiv, also nach allgemeinen Massstäben (Stand der Technik) und bestehenden Vorgehen erforderliche Sorgfalt nicht beachtet, wer technisch mögliche und wirtschaftlich zumutbare Sicherheitsvorkehrungen nicht trifft, obwohl in diesem Fall ein Schadenseintritt vorhersehbar (erkennbar) und vermeidbar war, handelt fahrlässig und haftet für schuldhaft-

tes Verhalten.

Wer ist verantwortlich für einen sicheren Eisenbahnbetrieb?

- 1) Die Infrastrukturbetreiberin und Eisenbahnunternehmen (EVU) haben für einen sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems (inkl. Materialbeschaffung und Vergabe von Dienstleistungsaufträgen) zu sorgen.
- 2) Entity in Charge of Maintenance (ECM): Sind vom Wagenhalter beauftragt und stellen sicher, dass die Fahrzeuge in einem sicheren Betriebszustand sind (=Fahrzeuginstandhaltung); ihr Instandhaltungssystem ist zertifiziert.
- 3) Alle Akteure (inkl. Wagenhalter) sind verpflichtet, alle erforderlichen Massnahmen zur Risikobegrenzung durchzuführen und dafür zu sorgen, dass die von Ihnen gelieferten Teilsysteme, Zubehörteile und Ausrüstungen sowie erbrachten Dienstleistungen den vorgegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen, sodass sie von den EVU und Infrastrukturbetreibern sicher betrieben werden können.

Kontakt

Dr. Frank Furrer
Generalsekretär VAP
Tel. 079 544 58 78
furrer@cargorail.ch

Über den VAP Verband der verladenden Wirtschaft:

Der VAP fördert seit 1912 den Schienengüterverkehr. Mit einer aktiven Verkehrspolitik setzt er sich dafür ein, die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen, die Schieneninfrastruktur und die Logistikstandorte so zu optimieren, dass die Schiene als Teil der multimodalen Logistikwelt auch in Zukunft eine lohnende Verbindung bleibt. Im Interesse der Umwelt sowie des Lebens- und Wirtschaftsraums Schweiz. Der VAP vertritt rund 300 Unternehmen der verladenden Wirtschaft und Logistik aus der Schweiz und dem angrenzenden Ausland. Diese betreiben 750 Anschlussgleise und Terminals, Umschlagseinrichtungen, Traktionsmittel und 52'000 private Güterwagen. Mit seiner praxisorientierten Verbands- und Beratungstätigkeit hilft der VAP den Verladern und der Logistikbranche zudem, den Aufwand für den Gütertransport auf der Schiene zu minimieren.