

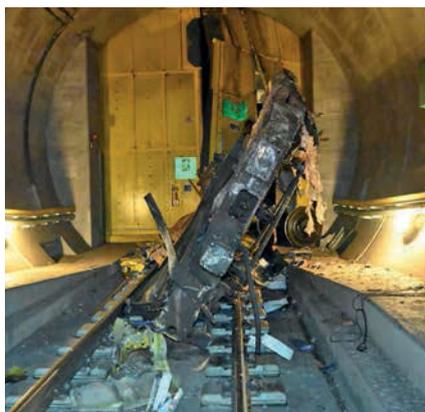
Wagenhalter-Haftung gibt es schon

GBT In *Rail Business* 36/23 berichteten wir über Aussagen von Peter Flüglistaler, Direktor des Schweizer Bundesamtes für Verkehr (BAV), dass SBB Cargo für den Unfall im Gotthard-Basistunnel (GBT) hafte und nicht der/die Wagenhalter. Flüglistaler plädierte deshalb für eine Verschärfung des Eisenbahn-Haftpflichtrechts hin zu einer verstärkten Haftung des Wagenhalters.

Der Schweizer Verlager- und Logistikverband VAP, dessen rund 300 Mitglieder Anschlussgleise, Terminals und Umschlagseinrichtungen betreiben und über 45 000 Güterwagen verfügen, wies uns nach dieser Veröffentlichung darauf hin, dass Wagenhalter laut dem Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (Cotif) bei Verschulden haften. Auch im Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) sei eine Haftung der Wagenhalter vorgesehen. Es gelte eine Beweislastumkehr: Der Wagenhalter müsse beweisen, dass der Schaden nicht auf sein Verschulden zurückzuführen sei.

Ein Blick in Cotif und AVV: Wann liegt Verschulden vor?

Ein Blick in Cotif und AVV zeigt, dass der entscheidende Punkt für die Haftung die Frage ist, wie ein „Verschulden“ des Halters definiert ist. Artikel 7 in Anhang D bei Cotif lautet: „Wer den Wagen aufgrund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung stellt, haftet für die durch den Wagen verursachten Schäden, sofern ihn ein Verschulden trifft.“ Was das „Verschulden“ ausmacht, wird nicht weiter diniert.



Die Entgleisung im GBT: Wer haftet?

Der AVV (Stand 01.01.2021) beschreibt in Artikel 27 (Haftungsprinzip) ein „Verschulden“ konkreter: „Der Halter oder ein diesem Vertrag unterliegender Vorverwender des Wagens haftet für die durch den Wagen verursachten Schäden, sofern ihn ein Verschulden trifft. Ein Verschulden des Halters wird vermutet, wenn er seine Pflichten aus Artikel 7 (des AVV, die Red.) nicht ordnungsgemäß erfüllt hat, es sei denn, dass die Pflichtverletzung den Schaden nicht verursacht oder nicht mitverursacht hat.“ Artikel 7 des AVV regelt die technische Zulassung und Instandhaltung der Wagen.

Ein Verschulden eines Wagenhalters besteht also nur dann, wenn er nicht nachweisen kann, dass er seinen Zulassungs- und Instandhaltungspflichten ordnungsgemäß nachgekommen ist. Anders formuliert: Wenn ein Wagenhalter ordnungsgemäß alle Zulassungs- und Instandhaltungspflichten erfüllt, haftet er nicht für Schäden, unabhängig davon, was die Schadensursache ist. RB 11.9.23 (dr)

Weiteres auf Seite 8

Fachpolitiker: Bund kann es nicht allein richten

ÖPNV-Finanzierung Bund und Länder diskutieren die künftige Lastenverteilung bei der ÖPNV-Finanzierung. *Rail Business* hat ÖPNV-Fachpolitiker von SPD, Grünen, FDP und CDU/CSU-Fraktion nach ihrer Position gefragt.

Sie sind sich einig, dass die Länder künftig mehr Geld für den ÖPNV ausgeben müssen. „Der Bund wird nicht mit weiteren Milliarden einspringen können, weil einzelne Kommunen und Länder den ÖPNV jahrzehntelang vernachlässigt haben“, so Stefan Gelbhaar (Grüne). Auch Martin Kröber (SPD) kritisiert fehlenden Eigenmitteleinsatz der Länder. Mehr Geld könne „nicht nur in der Verantwortung des Bundes liegen“. Gelbhaar und Michael Donth (CDU) sehen aber auch den Bund in einer (Mit-)Pflicht, Valentin Abel (FDP) verweist auf laufende Verhandlungen.

Beim Sparpotenzial sieht Donth große Einsparmöglichkeiten, etwa durch Verbundneuordnungen, „nur bedingt“. Aufwände für Flexibilität und Kundennähe hätten auch großflächigere Strukturen. Kröber sieht Sparpotenzial „nirgendwo im ÖPNV-Sektor. Dort wurde seit Jahrzehnten gespart.“ Abel setzt auf den Abbau von Doppelstrukturen und Verwaltungsdigitalisierung der Verbünde. Das fordert auch Gelbhaar, weiter könnten Kommunen durch Sanierung statt Neuen und Ausbau im Straßenbau sparen.

Am Preis des D-Tickets will Gelbhaar nicht direkt Hand anlegen. Kröber sagt, das Ticket „darf nicht teurer werden“. Donth hält das Beibehalten von 49 EUR kurzfristig für sinnvoll, langfristig für nicht realistisch. Abel verweist auf laufende Verhandlungen. RB 11.9.23 (jgf)

RAILIMPACTS

— ETCS ■ ATO ■ FRMCS —

Digitalisierung des Schienenverkehrs

Jetzt
4 Wochen
testen!

Rail Impacts – der neue, digitale Informationsdienst zum Thema Digitalisierung des Schienenverkehrs – bietet Ihnen stets aktuell und verlässlich einen Überblick über den Stand der relevanten Themen im zunehmend dynamischen Schienenverkehrsmarkt!

Jetzt 4 Wochen kostenlos testen:

www.eurailpress.de/rail-impacts-probe-abo

Bestehende Haftungsregelung erscheint angemessen

Christoph Gabrisch, Geschäftsführer von BahnVerstand, zu Haftungs- und Versicherungsfragen nach der Entgleisung des Güterzuges im Gotthard-Basistunnel (GBT)

Nach der Entgleisung des Güterzuges im Gotthard-Basistunnel wird über die Verschärfung der Haftung für Wagenhalter diskutiert. Was halten Sie davon?



Foto: BahnVerstand GmbH

C. Gabrisch

Ich halte den Ruf nach Verschärfung für verfrüht und auch wenig begründet. Verfrüht, weil die Ursachen der Entgleisung und ein mögliches Verschulden des Halters noch nicht geklärt sind. Aktuell haftet der Wagenhalter für Unfallschäden, allerdings nur, wenn ihn ein Verschulden trifft. Vertreter der Bahnen und Halter haben 2016 eine Antwort erarbeitet, wann ein Verschulden vorliegt. Die Antwort findet sich im Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen – AVV. Es heißt dort sinngemäß, dass ein Verschulden des Halters vermutet wird, wenn er seinen Verpflichtungen zur Instandhaltung des Wagens nicht nachgekommen ist. Wenn er nachweist, dass er den Wagen ordnungsgemäß instandgehalten hat, haftet er nicht für den Unfall.

Heißt das, es muss gar keine Unfallursache ermittelt werden – für den Halter reicht es, wenn er nachweisen kann, dass „alle obliegenden Arbeiten“ ordnungsgemäß durchgeführt wurden?

Moment – im Interesse der Sicherheit des Schienenverkehrs gibt es derzeit

nichts Wichtigeres als die Ermittlung der Unfallursache. Im Idealfall können die Erkenntnisse helfen, künftige Entgleisungen vermeiden. Aber ja, Sie haben recht, der Halter könnte sich auch hier mit dem Nachweis der ordnungsgemäßen Instandhaltung aus der Haftung befreien. Das EVU könnte

in dem Fall ersatzweise an die Werkstatt herantreten, sollte diese ein Verschulden treffen. Wenn Peter Flüglitaler schon jetzt von einer Haftung von SBB Cargo für den Unfall im Gotthard-Basistunnel spricht (*Rail Business* 36/23, die Red.) hatte er wohl die Erfahrung der letzten Jahre im Blick, weil Wagenhalter praktisch immer belegen konnten, dass sie kein Verschulden trifft. Weil der Unfall im Gotthard-Basistunnel aber noch nicht abschließend untersucht ist, war seine Aussage verfrüht.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) haftet, auch wenn es seine Aufgaben ordnungsgemäß erfüllt hat (Gefährdungshaftung). Das hört sich sehr einseitig an.

Ich kann nachvollziehen, dass viele das aktuelle Haftungsregime für ungerrecht oder einseitig halten. Der ehemalige CEO von SBB Cargo Nicolas Perrin fand es beispielsweise auch ungerecht, als SBB Cargo für den Entgleisungsschaden von

Dailens 2015 aufkommen musste – der von einem defekten Güterwagen verursacht war. Dennoch halte ich das bestehende Haftungsregime für sachgerecht. Zum einen sollte es in der Gefährdungshaftung im Güterverkehr nur eine haftende Partei geben. Wenn der Halter auch noch für die Gefährdung haften würde, kämen sie bei der juristischen Aufarbeitung von Unfällen in ein Land voller ungeklärter Abgrenzungsfragen. Zum anderen ist das EVU ja „viel näher dran“ am Wagen als der Wagenhalter. Das EVU prüft vor jeder Zugabfahrt den technischen Zustand der Güterwagen, eben weil es für den sicheren Zugbetrieb verantwortlich ist. Das bestehende Haftungsregime erscheint mir vor diesem Hintergrund juristisch und praktisch angemessen.

Im Endeffekt zahlt die Versicherung?

Das ist richtig. Aber auch dieser Unfall hat Konsequenzen auf den Versicherungsmarkt. Die Industrieversicherer versichern seltene Ereignisse und eben keine regelmäßigen Unfälle. Deshalb ist die Untersuchung der Unfallursache so wichtig und die Lehren, die die Branche daraus ziehen kann. Im schlimmsten Fall werden sonst die Versicherer dem Eisenbahnmarkt den Rücken kehren oder ihre Prämien massiv erhöhen. Das wäre dann ein schlechtes Szenario für die EVU und für die Halter. RB 11.9.23 (dr)

Impressum



Verlag: DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
Tel. +49 40 23714-100

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleitung: Manuel Bosch

Chefredakteur Eurailpress: Georg Kern

Redaktion Rail Business:

Dagmar Rees (Chefredakteurin, dr) | dagmar.rees@dvvmedia.com
Julius G. Fiedler (Büro Berlin, jgf) | julius.fiedler@dvvmedia.com
Frank Hütten (Büro Brüssel, fh) | frank.huettten@dvvmedia.com
Christoph Müller (cm) | christoph.mueller@dvvmedia.com

Anzeigen

Anzeigenleitung Eurailpress: Silke Härtel (verantwortl.)
+49 40 23714-227 | silke.haertel@dvvmedia.com

Anzeigenverkauf: Ilkay Witthuhn
+49 40 23714-302 | ilkay.witthuhn@dvvmedia.com

Anzeigentechnik: Vera Hermanns
+49 40 23714-293 | vera.hermanns@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 15 vom 01.01.2023.

Vertrieb

Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk
+49 40 23714-291 | markus.kukuk@dvvmedia.com

Unternehmenslizenzen Digital/Print:
lizenzen@dvvmedia.com

Leser- und Abonnentenservice:
Tel. +49 40 23714-260 | Fax +49 40 23714-243
kundenservice@dvvmedia.com

Erscheinungsweise: Wöchentlich

Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen

Berechnungszeitraumes schriftlich gekündigt werden. Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskampf oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Entschädigungsanspruch. Zustellmängel sind dem Verlag unverzüglich zu melden. Es ist ausdrücklich untersagt, die Inhalte digital zu vervielfältigen oder an Dritte (auch Mitarbeiter, sofern ohne personenbezogene Nutzerlizenzierung) weiterzugeben.

Bezugsgebühren

Abonnement jährlich EUR 637,00 zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit täglichem E-Mail-Nachrichtenservice und Zugriff auf das Rail Business/Eurailpress-Gesamtarchiv.

Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 957,00 inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 984,00 inkl. Porto

Layout: DVV Media Group GmbH

Druck: SDK Systemdruck Köln GmbH & Co. KG

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

