

# Basler Tag der AVV-Praxis 2024

12. September 2024, Basler Volkshaus

**„Soll auch der Wagenhalter aus Gefährdung haften?“**

Prof. Dr. Rainer Freise  
Goethe-Universität Frankfurt am Main

Mail: [rhfreise@t-online.de](mailto:rhfreise@t-online.de)

# Soll auch der Wagenhalter aus Gefährdung haften?

---

## Gliederung

- A. Einführung: Der Unfall im Gotthard-Basistunnel**
- B. Grundsatzfrage: Warum Gefährdungshaftung der Eisenbahn?**
- C. Stand der Diskussion zur Einführung einer Gefährdungshaftung für Wagenhalter**
  - I. Bericht des schweizerischen Bundesrats vom 21. Juni 2023**
  - II. Umfrage der OTIF und des schweizerischen Bundesamts für Verkehr (BAV) im Dez. 2023 / Jan 2024**
  - III. Joint Network Secretariat (JNS) Normal Procedure; Final report, 11.07.2024**
- D. Einige Argumente auf dem Prüfstand**
- E. Ausblick**

## Soll auch der Wagenhalter aus Gefährdung haften?

---

### A. Einführung: Der Unfall im Gotthard-Basistunnel

Die Entgleisung eines Güterwagens im Gotthard-Basistunnel am 10. August 2023 hat eine seit Jahren geführte Diskussion neu belebt:

“Sollen nicht nur EVU und Infrastrukturbetreiber (IB),  
sondern auch **Wagenhalter**  
den bei einem Eisenbahnunfall Geschädigten  
auch ohne Verschulden, aber wegen der Betriebsgefahr haften,  
wenn ihr Wagen wegen eines **versteckten Mangels** den Unfall auslöst?“

Wenn der **Mangel nicht versteckt** ist, sondern bei der periodischen Instandhaltung oder bei einer Instandsetzung oder bei der Untersuchung durch ein EVU erkannt werden kann und bei pflichtgemäßem Vorgehen auch erkannt werden muss, dann ist die Frage nach der Gefährdungshaftung zweitrangig: Dann haftet letzten Endes derjenige, der schuldhaft seine Pflicht verletzt und den Wagen trotz des Mangels zum Betrieb freigegeben bzw. nicht aus dem Betrieb genommen hat.

## Soll auch der Wagenhalter aus Gefährdung haften?

---

### B. Grundsatzfrage: Warum Gefährdungshaftung der Eisenbahn?

Antwort: Weil der Eisenbahn ein von Wirtschaft und Gesellschaft erwünschter Betrieb erlaubt wird, obwohl dieser gefährlich ist.

Zum Ausgleich:

Entschädigung von **Unfallopfern** bei Personenschäden und  
Entschädigung von **Unbeteiligten** (Anlieger, Bahnübergangsnutzer, ...)  
für Sachschäden,  
außer bei Vorliegen höherer Gewalt.

Einschränkung bei der Entschädigung von **beteiligten Nutznießern** des  
Bahnbetriebs für Sachschäden:

Haftungsausschluss bereits bei Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses  
(nicht erst bei höherer Gewalt);

das gilt gegenüber

- Versendern von Gütern,
- Reisenden für ihr aufgeliefertes Reisegepäck,
- Wagenhaltern für Beschädigung ihrer Wagen.

## Soll auch der Wagenhalter aus Gefährdung haften?

---

### Sonderfall der Beziehung zwischen EVU und Infrastrukturbetreiber:

Nach der Zerlegung der monolithischen Eisenbahn in EVU und IB haften diese beiden einander auch für Sachschäden ohne Verschulden für die **Gefährlichkeit ihres jeweiligen Betriebs**. Im konkreten Fall ist dann zu bewerten, inwieweit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist.

Die Haftung ist nach nationalem Recht ausgeschlossen, wenn ein Fall von **höherer Gewalt** vorliegt (insbesondere eine Naturkatastrophe).

Nach dem internationalen Eisenbahninfrastrukturnutzungsrecht COTIF/CUI ist die wechselseitige Haftung von EVU und IB für Sachschäden des jeweils anderen bei internationaler Infrastrukturnutzung bereits bei Vorliegen eines **unabwendbaren Ereignisses** ausgeschlossen.

## Soll auch der Wagenhalter aus Gefährdung haften?

---

### **Schlussfolgerung für den Unfall im Gotthard-Basistunnel:**

**Wenn der Unfall auf ein unabwendbares Ereignis zurückzuführen ist – wofür nach gegenwärtigem Kenntnisstand einiges spricht –, dann haften die daran beteiligten Wagenhalter und Ladungsbeteiligten nicht für die entstandenen Sachschäden ...**

**... anders aber EVU und Infrastrukturbetreiber untereinander für die ihnen entstandenen Sachschäden, wenn das schweizerische Eisenbahngesetz anwendbar ist.**

**Dann haftet die SBB Cargo AG, deren Zug entgleist ist, der SBB Infrastruktur Division für deren hohe Sachschäden.**

# Soll auch der Wagenhalter aus Gefährdung haften?

---

## C. Stand der Diskussion zur Einführung einer Gefährdungshaftung für Wagenhalter

### I. Bericht des schweizerischen Bundesrats vom 21. Juni 2023

- Die fehlende Gefährdungshaftung der Halter lässt sich inhaltlich nicht rechtfertigen, wenn man z.B. auf die Gefährdungshaftung der **Halter von Kraftfahrzeugen** oder eines jeden **Hauseigentümers** schaut.
- Durch die Schadenstragungspflicht beim Halter entsteht für ihn ein **zusätzlicher Anreiz**, das Risiko unverschuldeter, von seinem Fahrzeug verursachter Schäden zu reduzieren, da er dann die Kosten für die von seinem Fahrzeug und dem beförderten Gut (gemeint ist vor allem Gefahrgut) ausgehenden Risiken einpreisen muss.
- Eine **außervertragliche Gefährdungshaftung** der Halter [in der Schweiz] würde nicht in die international harmonisierte **Vertragshaftung** der Eisenbahnunternehmen, Halter und anderer am Eisenbahngütertransport Beteiligten eingreifen. Die außervertragliche Haftung ist ja international nicht harmonisiert.

**Fazit des Berichts an das Parlament:** Jede der vorgestellten [hier nicht im einzelnen behandelten] Varianten ist mit Vor- und Nachteilen verbunden und vor diesem Hintergrund besteht **kein zwingender Regulierungsbedarf**. Sollte das Parlament dies wünschen, könnten einzelne Varianten vertieft werden.

## Soll auch der Wagenhalter aus Gefährdung haften?

---

### **II. Umfrage der OTIF und des schweizerischen Bundesamts für Verkehr (BAV) im Dez. 2023 / Jan 2024**

**zur Gefährdungshaftung von EVU und Wagenhalter gegenüber geschädigten Dritten nach dem jeweiligen nationalen Recht, wenn ein defektes Fahrzeug eine Entgleisung verursacht**

### **Zusammenfassung der Antworten von 23 OTIF-Mitgliedstaaten:**

- In nahezu allen Mitgliedstaaten haftet das EVU verschuldensunabhängig (zwei Ausnahmen: Haftung nur bei Verschulden);**
- In nahezu allen Mitgliedstaaten haftet der Halter nur bei Verschulden (eine Ausnahme: Haftung auch ohne Verschulden).**

**Der Ad-hoc-Ausschuss der OTIF für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit hat dieses Ergebnis im April 2024 zur Kenntnis genommen und das Sekretariat der OTIF beauftragt, eine offene Konsultation zur Praxis der Haftung für Schäden durch Wagen sowie zur Relevanz der geltenden COTIF-Vorschriften in diesem Zusammenhang einzuleiten.**

## Soll auch der Wagenhalter aus Gefährdung haften?

---

### **III. Joint Network Secretariat (JNS) Normal Procedure**

**„Accident Gotthard base tunnel – broken wheels“  
Final report, 11.07.2024**

#### **Outcome of a discussion in the JNS Task Force (1)**

##### **1. Current situation:**

**The accident was caused by a broken wheel which was probably triggered by a thermal overload several months before the accident.**

**In the current claims settlement, the responsibility lies probably with the RU of the accident journey, despite the fact that the defined JNS risk control measures are supposed to be applied by many other actors:**

- other RUs;**
- ECMs;**
- NSAs and ECM Certification Bodies;**
- Infrastructure Managers.**

**[Frage: Was ist mit den Wagenhaltern?]**

### **Outcome of a discussion in the JNS Task Force (2)**

#### **2. Recommendations:**

- Representative Bodies or EU MS ... should initiate a discussion to clarify responsibilities and liability of the different actors, in particular the ECM, with the European Commission;**
- Representative Bodies should consider to notify a JNS procedure to give guidance to RUs regarding the correct involvement of third parties, in particular ECMs, in their operational activities. Subsequently, the need for modifications to the legal framework shall be analysed and proposals for improvement shall be formulated, if any.**

## Soll auch der Wagenhalter aus Gefährdung haften?

---

### D. Einige Argumente auf dem Prüfstand (Diskussion mit dem Auditorium)

1. Wäre der Unfall im Gotthard-Basistunnel möglicherweise verhindert worden, wenn es eine Gefährdungshaftung des Wagenhalters gäbe?
2. Schafft eine Gefährdungshaftung des Halters für ihn einen **zusätzlichen Anreiz**, das Risiko einer unverschuldeten Entgleisung seines Fahrzeugs zu reduzieren?
3. Lässt sich die Einführung einer Gefährdungshaftung für Wagenhalter auch damit begründen, dass **Halter von Kraftfahrzeugen** und **Hauseigentümer** ebenfalls verschuldensunabhängig haften?
4. Reicht es aus, eine **außervertragliche** Gefährdungshaftung des Wagenhalters im jeweils geltenden nationalen Recht einzuführen, ohne die international harmonisierte **Vertragshaftung** der Eisenbahnunternehmen, Halter und anderer am Eisenbahngütertransport Beteiligten anzutasten?

### **E. Ausblick**

**Auch die jüngsten hier vorgestellten Beiträge zur möglichen Einführung einer Gefährdungshaftung für Wagenhalter beantworten die Frage nicht abschließend, sondern zeigen, dass weiterer Diskussionsbedarf besteht.**

**Der Bericht des Schweizer Bundesrats spricht allgemein von Vor- und Nachteilen und ist bereit, das Thema zu vertiefen.**

**Wir können uns also auf weitere Diskussionen einstellen.**