

Handbücher für die Anwaltspraxis

# Haftung und Versicherung

Beraten und Prozessieren  
im Haftpflicht- und Versicherungsrecht

2., vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage

Stephan Weber  
Peter Münch  
Herausgeber

Helbing Lichtenhahn Verlag

Copyrighted by Helbing Lichtenhahn Verlag

# Inhaltsübersicht

<b>§ 1 Besonderheiten des Haftpflichtmandats</b>	1
Peter Münch/Stephan Weber	

## Erster Teil: Grundlagen

<b>§ 2 Privatrechtliche Haftung</b>	7
Pierre Widmer/Frédéric Krauskopf	

<b>§ 3 Staats- und Beamtenhaftung</b>	99
Volker Pribnow/Jost Gross †	

<b>§ 4 Privatversicherung</b>	127
Stephan Weber	

<b>§ 5 Sozialversicherung</b>	199
Ueli Kieser	

<b>§ 6 Zusammenwirken von Schadenausgleichssystemen</b>	251
Peter Beck	

## Zweiter Teil: Mandatsführung

<b>§ 7 Vertretung von Geschädigten</b>	333
Atilay Ileri	

<b>§ 8 Vertretung von Haftpflichtigen und Versicherungen</b>	359
Christoph K. Graber	

## Dritter Teil: Schaden und Genugtuung

<b>§ 9 Der Personenschaden und seine Berechnung</b>	395
Stephan Weber/Marc Schaetzle/Remo Dolf	

<b>§ 10 Pflege- und Betreuungsschaden</b>	467
Hardy Landolt	

<b>§ 11 Die Genugtuung und ihre Bestimmung</b>	495
Max B. Berger	
<b>§ 12 Sach- und Vermögensschaden</b>	533
Daniel Trümpy, Karin Kyburz, Harald Jenni, Fritz Frey, Adrian Rothenberger, Christian Imhof, Daniel Bausch, Isabelle Juvet, Jean-Claude Werz	
<b>Vierter Teil: Typische Schadenfälle</b>	
<b>§ 13 Verkehrsunfall – SVG-Haftung</b>	593
Manfred Dähler/René Schaffhauser	
<b>§ 14 Unfall am Arbeitsplatz – Arbeitgeberhaftung</b>	661
Adrian von Kaenel	
<b>§ 15 Bahnunfall – Eisenbahnhaftpflicht</b>	703
Barbara Klett	
<b>§ 16 Flugunfall – Luftfahrthaftpflicht</b>	763
Roland Müller	
<b>§ 17 Sportunfall – insbesondere Haftung beim Schneesport</b>	807
Michael Bütler/Hans-Kaspar Stiffler	
<b>§ 18 Straftaten – Haftungsfolgen und Opferhilfe</b>	861
Dominik Zehntner/Monica Armesto	
<b>§ 19 Unsorgfältige ärztliche Behandlung – Arzthaftung</b>	895
Heinz Hausheer/Manuel Jaun	
<b>§ 20 Unsorgfältige Führung eines Anwaltsmandats – Anwaltshaftung</b>	947
Hans Peter Walter/Markus Schmid	
<b>§ 21 Unsorgfältige Führung eines Verwaltungsratsmandats – aktienrechtliche Verantwortlichkeit</b>	983
Roland Müller	
<b>§ 22 Verletzung von Immaterialgüterrechten und unlauterer Wettbewerb</b>	1037
Christian Hilti/Sarah Henneberger-Sudjana	

<b>§ 23 Produktfehler – Produkthaftung</b>	1111
Walter Fellmann	
<b>§ 24 Industrieunfall – insbesondere Umwelthaftung</b>	1183
Gerhard Schmid/Maurice Courvoisier/Christoph Zogg	
<b>§ 25 IT-Fehler – Softwarehaftung</b>	1241
Ursula Sury	
<b>Fünfter Teil: Versicherungsfragen</b>	
<b>§ 26 Haftpflichtversicherung</b>	1279
Stephan Fuhrer	
<b>§ 27 Rechtsschutzversicherung</b>	1301
Thierry Luterbacher	
<b>§ 28 Berufliche Vorsorge</b>	1423
Marc Hürzeler	
<b>§ 29 Versicherungsmissbrauch – privatrechtliche Aspekte</b>	1453
Stephan Fuhrer	
<b>§ 30 Versicherungsbetrug: strafrechtliche Aspekte</b>	1477
Markus Boog	
<b>Sechster Teil: Internationale Verhältnisse</b>	
<b>§ 31 Internationales Haftungsrecht</b>	1527
Bernhard Stehle	
<b>Sachregister</b>	1723

Copyrighted by Helbing Lichtenhahn Verlag

# § 15 Bahnunfall – Eisenbahnhaftpflicht

Barbara Klett\*

<b>I. Problemübersicht</b>	706
<b>II. Haftung der Eisenbahn nach schweizerischem Recht</b>	707
1. Rechtsquellen des Eisenbahntransports in der Schweiz	707
a) Personenbeförderung	707
b) Güterbeförderung	708
c) Ausblick auf die Totalrevision des Gütertransportgesetzes	709
2. Revision der Eisenbahnhaftung	709
3. Haftung nach Art. 40b–40f EBG	710
a) Einleitung	710
b) Anwendungsbereich des EBG und dem EBG unterstellte Betriebe	710
aa) Konzessionierte Unternehmen	710
bb) Motorfahrzeuge und Trolleybusse	711
cc) Seilbahnen	711
dd) Konzessionierte Binnenschifffahrt	712
ee) Anschlussgleise	713
ff) Transport von Gütern	713
c) Inhaber des Eisenbahnunternehmens	713
d) Begriff des Eisenbahnbetriebes	714
e) Verwirklichung der charakteristischen Betriebsrisiken	715
f) Bau der Eisenbahninfrastruktur	716
4. Haftungsausschluss- und Entlastungsgründe	717
a) Kein abschliessender Katalog	717
b) Beweislast	718
c) Höhere Gewalt	718
d) Dritt- und Selbstverschulden	719
5. Typische Unfälle im Zusammenhang mit der Bahn: Beispiele und Abgrenzung	722
a) Unfälle im Zusammenhang mit dem Ein- und Aussteigen	722
b) Auf- und Abspringen auf und aus dem fahrenden Zug	722
c) Verhalten von Menschen, insbesondere Suizide und Unfälle von urteilsunfähigen Personen	723
d) Tiere im Gleis	724
e) Berührung der Eisenbahninfrastruktur	724
f) Fahren ohne gültigen Fahrausweis	725

\* Für die Mithilfe bei der Erstellung und Durchsicht des Manuskripts danke ich Frau Nadia Ramensperger, MLaw, und Frau Dominique Müller, MLaw.

g) Unfälle bei Bahnübergängen	725
h) Transport von gefährlichen Gütern	726
<b>6. Haftungsgrundlage nach Schadensarten</b>	726
a) Einleitung	726
b) Verweis auf die Bestimmungen des OR	727
c) Gefährdungshaftung für Personen- und Sachschäden	728
aa) Die ersatzfähigen Schadensarten	728
bb) Personenschaden	728
cc) Sachschaden	728
dd) Sonstiger Schaden	729
d) Vertragliche Haftung für transportierte Sachen	730
aa) Typologie der Transportverträge	730
bb) Obhutssachen der reisenden Person	730
cc) Beförderte Sache: Reisegepäck und Frachtgut	734
e) Haftung wegen Nichteinhalten des Fahrplans	737
f) Haftung der Reisenden gegenüber dem Eisenbahnunternehmen	738
g) Modalitäten des Ersatzes von transportierten Sachen	738
h) Haftungsumfang des Ersatzes von transportierten Sachen	738
i) Haftung für Hilfspersonen	739
j) Tabellarische Zusammenstellung der Rechtslage bei Personen- und Sachschaden nach nationalem Recht	739
<b>7. Anspruchskonkurrenz</b>	740
a) Ausservertragliche Ansprüche	740
b) Vertragliche Ansprüche	740
c) Anspruchskonkurrenz bei internationaler Beförderung	740
<b>8. Mehrere Haftpflichtige</b>	741
a) Kaskadenhaftung nach Art. 40d EBG	741
b) Haftung bei Benützung einer fremden Infrastruktur	742
c) Haftung der Infrastrukturbetreiberin	742
d) Solidarische Haftung	743
<b>9. Haftung für Hilfspersonen</b>	743
<b>10. Haftung von Mitarbeitern der Eisenbahn</b>	744
<b>11. Begrenzte Zulässigkeit von Haftungsvereinbarungen</b>	744
<b>III. Haftung im internationalen Transport</b>	745
<b>1. Internationale Beförderung</b>	745
a) Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)	745
b) Anwendungsbereich des COTIF 1999	746
c) Sonstige europäische Regelungen	746
d) Allgemeine Grundsätze des COTIF	747
e) Anwendbarkeit des COTIF in der Schweiz	747
<b>2. Haftung nach CIV</b>	748
a) Allgemein	748
b) Personenschaden	749
c) Schaden an Handgepäck und an Tieren	750
d) Schaden am Reisegepäck	750



3.	Haftung nach CIM	750
a)	Allgemein	750
b)	Entschädigung bei Verlust	751
c)	Entschädigung bei Beschädigung	751
d)	Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist	751
e)	Entschädigung bei Wertangabe	752
f)	Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung	752
4.	Besonderheiten im internationalen Transport	752
a)	Infrastrukturbetreiber als Erfüllungsgehilfe des Beförderers	752
b)	Passivlegitimation bei einer Mehrzahl von Beförderern	752
aa)	Passivlegitimation bei Personenschäden	753
bb)	Passivlegitimation bei Sachschäden	753
cc)	Mehrheit der Beförderer	754
5.	Exkurs: EU-Passagierrechte	754
<b>IV.</b>	<b>Verjährung und Verwirkung</b>	756
1.	Im nationalen Transport	756
a)	Verjährung der ausservertraglichen Ansprüche nach EBG	756
b)	Verwirkung und Verjährung der vertraglichen Ansprüche	756
aa)	Beim Transport von Handgepäck und Reisegepäck	757
bb)	Bei Beförderung von Frachtgut	757
2.	Im internationalen Transport	758
a)	Verwirkung und Verjährung bei Personenschaden und Reisegepäck	758
b)	Verwirkung und Verjährung im internationalen Güterverkehr	759
<b>V.</b>	<b>Checkliste</b>	760
1.	Identifizierung des Transportvertrags	760
2.	Haftungsgrundlage	760
3.	Haftung nach Art. 40b–40f EBG?	760
<b>VI.</b>	<b>Bahnlexikon</b>	761

#### Literaturauswahl

FELLMANN WALTER, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. II: Haftung nach der gewöhnlichen Kausalhaftung des StSG und den Gefährdungshaftungen des SVG, des Transportrechts (TrG, EBG, BG Anschlussgleise, BSG und SebG) sowie des LFG, Bern 2013 (*zitiert*: FELLMANN, Haftpflichtrecht II); FREISE RAINER, Neue Entwicklungen im Eisenbahnrecht anlässlich des Inkrafttretens des Übereinkommens COTIF 1999, Transportrecht 02/2007, 45–55; GAUCH PETER, Die Haftpflicht der Eisenbahn, Haftung nach Eisenbahnhaftpflichtgesetz, recht 5/1998, 194 ff.; GIRSBERGER DANIEL/HEINI ANTON/KELLER MAX/KOSTKIEWICZ JOLANTA KREN/SIEHR KURT/VISCHER FRANK/VOLKEN PAUL (Hrsg.), Zürcher Kommentar zum IPRG, Kommentar zum Bundesgesetz über das Internationale Privatrecht (IPRG) vom 18. Dezember 1987, 2. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2004 (*zitiert*: ZK-BEARBEITER/IN); HOCHSTRASSER MICHAEL/RUSCH ARNOLD F., Der Vertrag des Passagiers mit den SBB, Jusletter 8. Oktober 2012, Rz1 ff.; HONSELL HEINRICH/SCHNYDER ANTON K./VOGT NEDIM PETER/BERTI STEPHEN V. (Hrsg.), Basler Kommentar, Internationales Privatrecht, 2. Aufl., Basel 2007 (*zitiert*: BSK IPRG-BEARBEITER/-IN); KLETT BARBARA, Der Nutzungsausfall als Schadensposition, HAVE 2012, 377–384; KÖNIG ROGER, Die

Gefährdungshaftung nach Eisenbahngesetz, Analyse und Kritik der neuen Haftungsregeln, Diss., Zürich/Basel/Genf 2012; SCHMIDT KARSTEN (Hrsg.), Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: HGB, Bd. 7: §§ 407–475h: Transportrecht, 2. Aufl., München 2009 (zitiert: MüKo HGB-BEARBEITER/IN); VETTER PETER, Die Haftung von Seilbahnunternehmen, in: Klett Barbara (Hrsg.), HAVE – Haftung am Berg 2013, Zürich/Basel/Genf 2013.

### Materialien

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes vom 8. Februar 1956, BBl 1956 I 213 ff. (zitiert: BBl 1956 I 213 ff.); Botschaft zur Bahnreform vom 13. November 1996, BBl 1997 I 909 ff. (zitiert: BBl 1997 I 909 ff.); Botschaft zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 30. Mai 2001, BBl 2001 3945 ff. (zitiert: BBl 2001 3945 ff.); Botschaft zur Bahnreform 2 vom 23. Februar 2005, BBl 2005 2415 ff. (zitiert: BBl 2005 2415 ff.); Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999), für die Schweiz in Kraft getreten am 1. Juli 2006 (SR 0.742.403.12; zitiert: AS 2006 3101 ff.); Botschaft zur Güterverkehrsvorlage vom 8. Juni 2007, BBl 2007 4377 ff. (zitiert: BBl 2007 4377 ff.); Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) – Änderung des Übereinkommens und der Anhänge (SR 0.742.403.12) (zitiert: AS 2011 5075 ff.); Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes vom 30. April 2014, BBl 2014 3827 ff. (zitiert: BBl 2014 3827 ff.).

## I. Problemübersicht

- 15.1 Das Transportrecht gehört zu den unübersichtlichsten Bereichen der Rechtsordnung. Es besteht aus privaten Beförderungsbedingungen, internationalen Abkommen und innerstaatlichen Rechtsnormen. Die zur Verfügung gestellten Transportwege sind die Strasse, die Bahn, der Schiffs- und Luftweg. Jede Transportart untersteht einem besonderen Regime, das historisch eigenständig entstanden ist und deshalb unterschiedliche Normen und Abgrenzungen enthält.
- 15.2 Im vorliegenden Beitrag wird der Fokus auf die Haftung des Eisenbahnunternehmens, insbesondere nach Eisenbahngesetz, gesetzt. Der Beitrag befasst sich mit den Haftungsnormen nach schweizerischem Recht und gibt auch einen Überblick auf die internationalen Normen im europäischen Raum. Diese sind im Personenverkehr massgeblich, sobald die Fahrkarte grenzüberschreitend ausgestellt ist. Bei der Frachtbeförderung sind die internationalen Haftungsnormen auch für nationale Transporte ausschlaggebend. Die internationalen Normen werden daher summarisch, mit Hinweisen auf deren Besonderheiten im Verhältnis zum nationalen Recht, dargelegt.
- 15.3 Die Liberalisierung und Deregulierung der Verkehrssektoren in Europa, die im Luft- und im Strassenverkehr ihren Anfang genommen hatte, setzte sich bei der Eisenbahn fort. Die integrierten Staatsbahnen, die nicht nur ihr Schienennetz betrieben, sondern auch den Verkehr selbständig darauf abwickelten, wurden in die beiden Funktionen Infrastrukturbetrieb und Verkehr zerlegt. Die organisatorisch und zumeist auch rechtlich verselbständigten Schienennetze wurden sodann für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen geöffnet, um den intramodalen Wettbewerb auch beim Schienenverkehr herzustellen. Zuvor fuhr jede Bahn, mit Ausnahme von Kooperationen, in monopolistischer Struktur auf ihrem eigenen Netz.

Auf europäischer Ebene und im internationalen Bereich wird die Reform stufenweise seit Ende der neunziger Jahre in Teilreformen und in sog. Paketen umgesetzt. In der Schweiz begann die Bahnreform Mitte der neunziger Jahre zu laufen. Mit der Bahnreform 1 führte die Schweiz die Trennung der Bereiche Verkehr und Infrastruktur<sup>1</sup> und den Wettbewerb in der Nutzung der Schienennetze ein<sup>2</sup>. Dank dem sog. freien Netzzugang (open access) haben Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen ein Anrecht, gegen Bezahlung eines Trassenpreises, die Netze anderer Bahnen zu nutzen. Damit der freie Netzzugang seine Vorteile entfalten kann, muss der Zugang zur Infrastruktur fair und transparent gewährt werden. Der Reformprozess wurde mit der Bahnreform 2 fortgesetzt. Diese soll die Infrastrukturfinanzierung neu organisieren und harmonisieren<sup>3</sup>. **15.4**

Die Staatsbahn alter Prägung, die aufgrund ihres Monopols über ihr Netz allein verfügen durfte, jedoch auch eigenverantwortlich befahren musste, gibt es in dieser Form nicht mehr. Open access bedeutet, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die von ihm übernommene Schienenbeförderung im Rahmen seiner Netzzugangsrechte abwickeln kann. Der Gesetzgeber sorgt dafür, dass die Rechte der Reisenden vor den haftungsrechtlichen Folgen der Liberalisierung und der rechtlich/organisatorischen Zergliederung des Eisenbahnsektors bewahrt werden. **15.5**

## II. Haftung der Eisenbahn nach schweizerischem Recht

### 1. Rechtsquellen des Eisenbahntransports in der Schweiz

#### a) Personenbeförderung

Das *Personenförderungsgesetz* (PBG)<sup>4</sup> regelt die dem Regal unterstehende Personenbeförderung. Das Personenbeförderungsregal umfasst die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung auf Eisenbahnen, auf der Strasse und auf dem Wasser sowie mit Seilbahnen, Aufzügen und anderen spurgeführten Transportmitteln (Art. 1 PBG). **15.6**

Auf den Personenbeförderungsvertrag sind in erster Linie das PBG sowie die dazugehörige Verordnung (VPB) anwendbar. Weitere Vorschriften zum Beförderungsvertrag ergeben sich aus den Tarifen. Gemäss Art. 15 PBG sind Personenbeförderer verpflichtet, die Bedingungen und Voraussetzungen zu nennen, unter denen sie die Beförderungsleistung erbringen<sup>5</sup>. Dies soll die Gleichbehandlung der Passagiere **15.7**

1 Definition Eisenbahnunternehmen in Art. 2 EBG: Unternehmen, die: a. die Infrastruktur bauen und betreiben (Infrastrukturbetreiberinnen); b. den Verkehr auf der Infrastruktur durchführen (Eisenbahnverkehrsunternehmen).

2 BBl 1997 I 909 ff., 911 und 913.

3 BBl 2005 2415 ff., 2417 und 2435.

4 Das Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr) setzte das Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG, SR 745.1) in Kraft und das Personenbeförderungsgesetz vom 18. Juni 1993 und das Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über den Transport im öffentlichen Verkehr (Transportgesetz, TG, SR 742.40) ausser Kraft.

5 Für den vorliegenden Beitrag von Bedeutung: T600 Allgemeiner Personentarif; T601 Allgemeiner Gepäcktarif, enthalten die Bestimmungen und die Preise für die Beförderung von Reisegepäck und die Bestimmungen und die Preise für den Selbstverlad von Fahrrädern.

bezwecken (Art. 15 Abs. 2 PBG). Die Tarife enthalten die allgemeinen Bedingungen und die Preise für die Beförderung von Personen auf den Linien der am direkten schweizerischen Verkehr beteiligten Transportunternehmen<sup>6</sup>. Der Tarif untersteht der Aufsicht des Bundes (Art. 52 PBG). Er ist gemäss dem Bundesgericht öffentlich-rechtlicher oder zumindest gemischt-rechtlicher Natur<sup>7</sup>.

- 15.8** Das PBG regelt einerseits die Haftung des Transportunternehmers für die Nichteinhaltung des Fahrplanes (Art. 21 PBG), die Haftung bei Verlust oder Beschädigung des Handgepäckes (Art. 23 Abs. 2 PBG), die Haftung bei Verlust oder Beschädigung des abgegebenen Reisegepäckes (Art. 27 PBG) und die Haftung aus dem Transportvertrag (Art. 42 PBG). Bei der vertraglichen Haftung in Art. 42 ff. PBG handelt es sich um die Haftung der Eisenbahn bei Verletzung der Transportpflicht, die gemäss Art. 19 Abs. 1 PBG vorschreibt, Reisende (Art. 19 Abs. 1 PBG) und Reisegepäck (Art. 24 Abs. 1 PBG) gegen Entgelt zwischen bestimmten Stationen zu transportieren<sup>8</sup>.
- 15.9** Der Transportvertrag zwischen dem Passagier und dem Eisenbahnunternehmen untersteht dem Privatrecht<sup>9</sup>. Vermögensrechtliche Streitigkeiten zwischen Kundinnen und Kunden und Unternehmen werden vom Zivilrichter beurteilt, während für die übrigen Streitigkeiten die Vorschriften der Bundesverwaltungsrechtspflege gelten (Art. 56 Abs. 1 und 2 PBG).
- 15.10** Art. 51 Abs. 1 PBG verweist für die *ausservertragliche Haftung* auf Art. 40b–40f EBG. Die Haftung von konzessionspflichtigen Unternehmen gegenüber dem Passagier, der bei der Beförderung eine Verletzung erleidet oder den Tod findet, ist daher im EBG geregelt. Danach gilt nämlich – wie auch gegenüber Dritten – die Gefährdungshaftung von Art. 40b Abs. 1 EBG.

#### b) Güterbeförderung

- 15.11** Der *Transport von Gütern* ist im Gütertransportgesetz (GüTG) normiert. Das GüTG regelt den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen sowohl für den bestellten als auch für den nicht bestellten Güterverkehr auf dem ganzen Gebiet der Schweiz (Art. 1 GüTG). Das GüTG enthält keine Haftungsbestimmungen, sondern vielmehr Verweise auf andere Gesetze. Der Verweis auf das EBG erwirkt einen Zirkelschluss, da Art. 40b Abs. 2 lit. b EBG auf das Gütertransportgesetz zurückverweist<sup>10</sup>. Auch im Bereich Güterverkehr werden die vermögensrechtlichen Streitigkeiten zwischen der Kundin und dem Kunden und dem Unternehmen durch das *Zivilgericht* beurteilt (Art. 12 GüTG).

<sup>6</sup> Zur rechtlichen Qualifikation HOCHSTRASSER/RUSCH, Rz 12 ff.

<sup>7</sup> BGE 136 II 457, 465 E. 6.2; 136 II 489, 492 E. 2.4; zuvor schon 102 Ib 314, 317 E. 3a.

<sup>8</sup> Zu den vertraglichen Ansprüche als Passagier HOCHSTRASSER/RUSCH, Rz 1 ff.

<sup>9</sup> BGE 136 II 457, 465 E. 6.2 mit Hinweisen auf Literatur; 102 Ib 314, 316 E. 2.

<sup>10</sup> Im Rahmen der Totalrevision des Gütertransportgesetzes werden die Haftungsnormen harmonisiert, s. unten Rz 15.12.

c) *Ausblick auf die Totalrevision des Gütertransportgesetzes*

Die geplante *Totalrevision des Gütertransportgesetzes*<sup>11</sup> wird zu einer Vereinfachung und Konzentration verschiedener Normen führen. Die heute in verschiedenen Erlassen (Anschlussgleisgesetz, Eisenbahngesetz, Gütertransportgesetz) verstreuten Bestimmungen werden zusammengeführt. Das neue Gütertransportgesetz regelt den Transport von Gütern auf der Schiene sowie den Bau und Betrieb von Güterverkehrsanlagen (Anschlussgleise und Umschlagsanlagen). Eine Neuerung im Vergleich zum alten Gütertransportgesetz stellt die Regelung der Haftung dar. Art. 7 der Gesetzesvorlage regelt die ausservertragliche Haftung und Verweis auf die Haftungsartikel des EBG<sup>12</sup>. Die Botschaft weist zu Recht darauf hin, dass sich die Haftungsbestimmungen für den Eisenbahnverkehr im Eisenbahngesetz (Art. 40b–40f EBG) sowie im Personenbeförderungsgesetz (Art. 21, 27 und 42–51 PBG) finden und stellt fest, dass der Verweis im geltenden Gütertransportgesetz keinen Sinn ergibt, weil umgekehrt Art. 40b Abs. 2 lit. b EBG bisher auf das Gütertransportgesetz wiederum zurückweist<sup>13</sup>. Im Rahmen dieser Gesetzesänderung wird somit voraussichtlich der Verweis im EBG auf das Gütertransportgesetz, welcher den unerwünschten Zirkelschluss darstellt, behoben. Art. 40b Abs. 2 lit. b EBG betreffend die Haftung für Schäden an transportierten Sachen soll direkt ins OR und ins CIM verweisen. Die Revision schafft es voraussichtlich dennoch nicht, alle Ungereimtheiten zu beseitigen und das Eisenbahntransportrecht bleibt bis auf Weiteres ein zusammengeflicktes Werk.

## 2. Revision der Eisenbahnhaftung

Nach dem Scheitern der Vereinheitlichung des Haftpflichtrechtes hat der Bundesrat die Revision der Haftungsbestimmungen der Eisenbahn vorangetrieben. Im Rahmen der Änderungen des Transportrechts vom 19. Dezember 2008 und der Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr vom 20. März 2009<sup>14</sup> wurde das

11 Der Bundesrat beauftragte am 16. April 2013 das UVEK, ein Vernehmlassungsverfahren zur Vorlage Totalrevision Gütertransportgesetz, Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche durchzuführen. Die Vernehmlassung dauerte bis zum 15. August 2013. Am 30. April 2014 hat der Bundesrat die Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes ans Parlament verabschiedet. Gemäss Botschaft soll der Gütertransport auf der Schiene gestärkt werden, indem für diesen mit neuen Instrumenten langfristig attraktive Fahrrechte (Trassen) gesichert werden. Die Kantone und die Branche werden besser in den Planungsprozess für den Gütertransport einbezogen. Der Gütertransport auf der Schiene soll grundsätzlich eigenwirtschaftlich sein, und die SBB soll von der gesetzlichen Pflicht entbunden werden, Güterverkehr als Kernaufgabe anzubieten. Auf ein Verlagerungsziel analog zum alpenquerenden Güterverkehr will der Bundesrat im Binnen- und Import-/Exportverkehr verzichten. Der bundesrätliche Vorschlag zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes wurde von der Kommission grundsätzlich unterstützt (vgl. <http://www.parlament.ch/d/mm/2014/Seiten/mm-kvf-n-2014-09-02.aspx> [besucht am: 23. Dezember 2014]).

12 Entwurf Bundesgesetz vom 30. April 2014 über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG) gemäss Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes, BBl 2014 3827 ff.

13 BBl 2014 3827 ff., 3926.

14 Bundesgesetz vom 19. Dezember 2008 über Änderungen des Transportrechts (in Kraft seit 1. Januar 2010; AS 2009 5973; BBl 2007 4377) und Bundesgesetz vom 20. März 2009 über