

Bruno Schoch*

Nutzungsausfall und Betriebsunterbruch im Schienenverkehr als Schaden

Inhaltsverzeichnis

I.	Ausgangspunkt	1
	A. Einleitung	1
	B. Fokus auf Schienenverkehr	2
	C. Terminologie	3
II.	Ereignisse und Gerichtspraxis	3
III.	Nutzungsausfall von Rollmaterial	4
	A. Unterschiedliche Sachverhaltskonstellationen	4
	B. Einordnung in haftpflichtrechtliche Dogmatik	5
	C. Nutzungsausfall infolge eines vom Hersteller verursachten Defekts am Rollmaterial	8
	1. Rechtsgrundlagen für Eisenbahnverkehrsunternehmen	8
	2. Transport-, Fahrplan-, Betriebs- und Tarifpflicht	9
	3. Branchenregelung	10
	4. Weitere Branchenlösungen zum Nutzungsausfall	12
	D. Gesamtwürdigung	13
IV.	Betriebsausfall von Schieneninfrastrukturanlagen	14
	A. Ausgangslage	14
	B. Grundlagen des Schieneninfrastrukturrechts	15
	1. Infrastrukturkonzession	15
	2. Open-Access-Prinzip und Netzzugang	15
	3. Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Benutzung der Bahninfrastruktur	17
	C. Zusammenfassung	18
	Literaturverzeichnis	19

I. Ausgangspunkt

A. Einleitung

Der Transportsektor unterteilt sich nach seinen Transportträgern in die Bereiche Luft-, Schienen-, Strassen- und Wasserverkehr. Allen Unternehmen im Trans-

* lic.iur., Rechtsanwalt; Partner bei Eversheds AG

portsektor sind die hohen Anforderungen an die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit gemein. Neben dem Garantieren der Sicherheit – im Personenverkehr zusätzlich des Kundenkomforts – bildet die Pünktlichkeit eines der obersten Unternehmensziele. Ein Nutzungsausfall von Transportmitteln bzw. ein Betriebsunterbruch von transportfördernden Infrastrukturanlagen steht dazu im Widerspruch. Sowohl der Nutzungsausfall als auch der Betriebsunterbruch verursachen Verzögerungen in der Dienstleistungserbringung und haben erhebliche (Organisations-)Kosten für alternative Transportwege und -mittel zur Folge. Zudem kann mit dem ausgefallenen Transportmittel bzw. mit der vom Betriebsunterbruch betroffenen Infrastrukturanlage bis zu dessen Behebung kein Entgelt am Markt erwirtschaftet werden.

B. Fokus auf Schienenverkehr

Infolge der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Verkehrs bezüglich der durch ihn bewerkstelligten Versorgung mit Gütern und der Vernetzung der Bevölkerung, aber auch infolge des Sicherheitsaspekts, unterliegt das Verkehrsrecht weitgehenden Regularien.

Das anwendbare öffentliche Recht ist je nach Transportträger (Luft, Schiene, Strasse, Wasser) unterschiedlich geprägt, ebenso die jeweilige, damit verbundene Finanzierung. Diese kann rein selbsttragend oder durch Abgeltungen von der öffentlichen Hand (mit-)finanziert sein. Das komplexe Zusammenspiel öffentlich-rechtlicher Regularien und Vereinbarungen zwischen den Marktteilnehmern auf der Basis des Privatrechts wirkt insbesondere bei der Beurteilung von Rechtsbeziehungen zur schadenverursachenden Partei sowie beim Schadenschadensnachweis massgebend ein und zeitigt somit einen erheblichen Einfluss auf die Frage, ob und wie die durch einen Nutzungsausfall und/oder einen Betriebsunterbruch verursachten Kosten geltend gemacht werden können.

Das Hauptziel dieses Artikels besteht denn auch darin, anhand der Thematik «Nutzungsausfall» bzw. «Betriebsunterbruch» das dichte Normengefüge im Verkehrsrecht verständlich darzustellen. Dabei ist eine Beschränkung auf einen Transportzweig erforderlich. Vorliegend wird das Zusammenspiel von öffentlich-rechtlichen Bestimmungen und privatrechtlichen Vereinbarungen am Beispiel des Schienenverkehrs diskutiert. Selbst innerhalb des Schienenverkehrs ist wiederum eine Abgrenzung zwischen Personen- und Güterverkehr vorzunehm-

men.¹ Wo diese im Nachfolgenden von Bedeutung ist, wird darauf aufmerksam gemacht.

C. Terminologie

Unter dem Begriff «Nutzungsausfall» wird die Sachverhaltskonstellation verstanden, dass Rollmaterial einen derartigen Sachschaden erlitten hat bzw. einen derartigen Mangel aufweist, dass es bis zu dessen Aufhebung mittels Reparaturarbeiten (vorübergehend) nicht mehr im kommerziellen Betrieb eingesetzt werden kann.

Dahingegen wird als «Betriebsunterbruch» der temporäre Ausfall von Schieneninfrastrukturanlagen – wie beispielsweise durch Stromausfall, Ausfall von sicherheitsspezifischen Systemen und dergleichen – verstanden.

II. Ereignisse und Gerichtspraxis

Die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle dokumentierte in den letzten zehn Jahren (01. Januar 2005–15. Mai 2015) 476 Ereignisse im Schienenverkehr, welche je für sich Sachverhaltskonstellationen eines Nutzungsausfalls von Rollmaterial und/oder eines Betriebsunterbruchs von Schienenverkehrsanlagen darstellen können.² Gemäss der Unternehmensstatistik der SBB AG sind im Geschäftsjahr 2014 87,7 % der Reisenden mit weniger als 3 Minuten Verspätung angekommen. Der Anteil der Güterzüge im Binnenverkehr, die mit weniger als 3 Minuten Verspätung angekommen sind, beträgt 77,2 %.³ In der Abweichung zu 100 % sind unter anderem auch Verspätungen erfasst, welche ganz oder teilweise auf den Nutzungsausfall von Rollmaterial oder den temporären Betriebsunterbruch von Schieneninfrastrukturanlagen zurückgeführt werden können.

¹ Mit Inkrafttreten der Bahnreform 1 am 1. Januar 1999 hat die Liberalisierung des Güterverkehrs ihren Anfang genommen. Einerseits ist die Konzessionspflicht abgeschafft, andererseits mit dem freien Netzzugang der Wettbewerb unter den verschiedenen Güterverkehrsbahnen ermöglicht worden; BBl 96.090.

² Davon sind 2 Achsbrüche, 28 Arbeitsunfälle, 29 Beinaheunfälle/Zugsunterbrechungen, 23 Brände, 95 Entgleisungen, 44 Kollisionen auf bewachten Bahnübergängen, 30 Kollisionen auf unbewachten Bahnübergängen, 84 weitere Kollisionen, 2 Ladeverschiebungen, 91 Personenunfälle, 23 Rangierunfälle, 12 Starkstromunfälle, 1 Zugtrennung und 12 andere Ereignisse; für weitere Informationen siehe die Datenbank unter: <www.sust.admin.ch/de/dokumentation_bahnen_schiffe_berichte_ueber_ereignisse_suchen.html>, besucht im September 2015.

³ SBB AG in Zahlen und Fakten, 2014, 3. erhältlich unter <<http://www.sbb.ch/sbb-konzern/ueber-die-sbb/zahlen-und-fakten.html>>, besucht im September 2015.

Diese doch markante Anzahl von Ereignissen, bei welchen sich die Frage nach Entgeltung für erlittenen Nutzungsausfall stellen könnte, findet sich in der Gerichtspraxis nicht widerspiegelt. Soweit ersichtlich, ist die Frage der Haftung für den reparaturbedingten Ausfall von Rollmaterial bzw. Schieneninfrastrukturanlagen bisher noch nie von schweizerischen Gerichten beurteilt worden. Daraus ist zu schliessen, dass derartige Schadenfälle zwischen den involvierten Parteien aussergerichtlich beigelegt werden.

III. Nutzungsausfall von Rollmaterial

A. Unterschiedliche Sachverhaltskonstellationen

Der Nutzungsausfall von Rollmaterial im Schienenverkehrsbereich kann durch viele Sachverhaltsvarianten verursacht sein. Entsprechend der Breite der möglichen Sachverhaltskonstellationen sind je nach Ereignis die involvierten Parteien und die anwendbaren Rechtsgrundlagen unterschiedlich. Typischerweise sind grundsätzlich die drei nachfolgenden (Grund-)Konstellationen zu unterscheiden:

- Rollmaterial wird infolge eines Defekts einzelner Komponenten⁴ aus dem Verkehr abgezogen. Ursächlich für diesen Defekt ist eine Schlechtleistung des Rollmaterialherstellers oder des Instandhalters.
- Rollmaterial wird infolge einer Interaktion (beispielsweise Streifkollision) mit einem Zug eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens derart beschädigt, dass es für eine gewisse Zeit nicht mehr im Verkehr eingesetzt werden kann. Ursächlich kann beispielsweise eine ungenügend befestigte Fracht sein.
- Rollmaterial kommt infolge eines Mangels an der Infrastrukturanlage oder infolge einer Schlechtleistung des Infrastrukturbetreibers zu Schaden.

In der ersten Konstellation steht der Werklieferungsvertrag zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Rollmaterialhersteller bzw. Instandhalter im Zentrum. Beim zweiten Sachverhaltsbeispiel ist die Haftungsgrundlage ausservertraglicher Natur. Eine besondere Schwierigkeit besteht solchenfalls im Eruiere der schadenverursachenden Partei, zumal in einer Transportkette mehrere Parteien involviert sind (u. a. Hauptfrachtführer, Unterfrachtführer, Verlader, Wagenhalter, Instandhalter von Güterwagen und deren Ersatzteillieferanten). Bei der drittgenannten Ausgangslage steht die rechtliche und organisatorische Tren-

⁴ Das können sicherheitsspezifische Komponenten sein, aber auch solche, die dem Kundenkomfort dienen.

nung zwischen Infrastruktur und Verkehr im Vordergrund.⁵ Auf das Verhältnis «Schiene–Rad» wird detailliert in Kapitel IV eingegangen.

Allen Konstellationen ist allerdings gemein, dass der Nutzungsausfall von Rollmaterial bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu diversen Aufwänden und Kosten führt. Je nach dem zu Grunde liegenden Ereignis können diese in nachfolgenden Positionen bestehen:

- Abschleppkosten des betroffenen Rollmaterials,
- Kosten für die Überführung in die Instandhaltung,
- Organisationskosten in der Lenkung der Verkehrsströme und im Anbieten von neuen Transportwegen,
- Kosten für Ersatzverkehr per Bus,
- entgangener Gewinn infolge Nichtverfügbarkeit des betroffenen Rollmaterials über eine gewisse Zeitspanne hinweg,
- Regressansprüche von Dritten.⁶

Von diesen Sachverhaltskonstellationen ausgehend, wird nachfolgend auf den Schadensbegriff eingegangen und insbesondere eine Darstellung relevanter Unterschiede der vertraglichen und ausservertraglichen Haftung im vorliegenden Kontext vorgenommen. In Kapitel C erfolgt sodann die Darlegung der in der Praxis üblichen Regelung betreffend Nutzungsausfall von Rollmaterial infolge eines vom Rollmaterialhersteller und/oder Instandhalter verursachten Defekts bzw. Mangels.

B. Einordnung in haftpflichtrechtliche Dogmatik

Gemäss Bundesgericht ist ein Schaden im Rechtssinne eine unfreiwillige Vermögenseinbusse, welche in der Vermehrung von Passiven, in der Verringerung von Aktiven oder in entgangenem Gewinn bestehen kann. Nach der sogenannten Differenztheorie ist der Vermögensstand des Geschädigten mit und jener ohne Eintritt des schädigenden Ereignisses bzw. der Vertragsverletzung zu vergleichen. Die dadurch ermittelte Differenz des Reinvermögens stellt den Schaden

⁵ BBl 96.090; die Bahnreform 1 brachte eine Trennung der Bereiche Verkehr und Infrastruktur.

⁶ In diesem Zusammenhang ist betreffend Personenverkehr insbesondere an die verstärkten Fahrgastrechte zu denken, wonach Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Passagieren eine bestimmte Entschädigung auf Verspätungen oder Zugsausfälle zu entrichten haben. Im Bereich des Güterverkehrs sind Regressansprüche von Empfängern bzw. Adressaten des gelieferten Gutes infolge Schuldnerverzugs denkbar.

dar. Der Nachteil muss sich somit ökonomisch auswirken, damit er schadensrechtlich relevant ist.⁷ Seit einigen Jahrzehnten ist in der Lehre und Rechtsprechung eine Tendenz festzustellen, die Differenztheorie zu relativieren. So will ein Teil der Lehre die nach der Differenztheorie möglichen Schadenspositionen durch einen normativen Schadensbegriff erweitern.⁸ Bei diesem werden aufgrund normativer Wertungsgesichtspunkte verschiedene Nachteile ausgeglichen, denen Geldwert zukommt. Es geht insbesondere um entgeltliche Nutzungsmöglichkeiten bzw. um gegen Entgelt zu erwerbende Genüsse. Begründet wird diese Ausweitung damit, dass der nach der Differenztheorie begründete Schadensbegriff den gesellschaftlichen Entwicklungen bzw. der sozialen Realität nicht mehr entspreche. Befürchtet wird andererseits eine unabsehbare Ausweitung des Schadensbegriffes. Das Bundesgericht ist zurückhaltend und wendet in konstanter Rechtsprechung die Differenztheorie an. Insbesondere anerkennt es den blossen Nutzungsausfall nicht als ersatzfähigen Schaden, indem es festhält, der Nutzungsausfall sei nur eine mögliche Schadensquelle, nicht aber schon der Schaden selbst.⁹ Allerdings anerkennt das Bundesgericht gewisse Kategorien von Schäden, welche nicht mehr strikt auf dem Boden der klassischen Differenztheorie stehen.¹⁰

Der Schaden kann dogmatisch nach verschiedenen Kriterien in mehrere sich überschneidende Schadensarten unterteilt werden. Wählt man als Unterscheidungskriterium die Art des verletzten Rechtsgutes, so führt dies zur Dreiteilung des Schadens in Personen-, Sach- und reinen Vermögensschaden. Personenschaden ist die Vermögensverminderung infolge Tötung oder Verletzung eines Menschen. Als Sachschaden bezeichnet man die Vermögensverminderung, welche durch Beschädigung, Zerstörung oder Verlust einer Sache entsteht. Folgeschäden vor allem in Form von entgangenem Gewinn werden, soweit sie in einem adäquaten Kausalzusammenhang zu einer Tötung, Körperverletzung oder Sachbeschädigung stehen (und die gleiche Person betreffen), als Personen- und Sachschäden behandelt.¹¹

⁷ Statt vieler BGE 133 III 462 E. 4.4.2; BSK-HEIERLI/SCHNYDER, Art. 41 OR N 3; BK-BREHM, Art. 41 OR N 69 und 70b.

⁸ FELLMANN/KOTTMANN, § 2 N 80; GAUCH/SCHLUEP/SCHMID/EMMENEGGER, Rz. 2852; REY, Rz. 372; BK-BREHM, Art. 41 N 70d; ROBERTO, Rz. 25.01 ff.

⁹ BGE 126 III 388 E. 11.

¹⁰ Der Haushaltschaden wird vom Bundesgericht als Schaden anerkannt: BGE 127 III 403 E. 4; 131 III 360 E. 8; 132 III 321 E. 3.1; im Zusammenhang mit der Opferhilfe BGE 131 II 656 E. 6).

¹¹ Anstelle vieler BSK-HEIERLI/SCHNYDER, Art. 41 OR N 10; WIDMER, § 2 Rz. 2.37.

Im vertraglichen Haftpflichtrecht ist die erwähnte Dreiteilung des Schadens bedeutungslos. Wer als Vertragspartei einen Vertrag verletzt, hat seinem Vertragspartner grundsätzlich jeden adäquat kausal verursachten Schaden zu ersetzen, sofern ihm der Exkulpationsbeweis nicht gelingt. Damit also auch entgangenen Gewinn, soweit dies nicht wegbedungen wurde.¹²

Im ausservertraglichen Haftpflichtrecht ist hingegen die Gliederung des Schadens in Personen-, Sach- und reinen Vermögensschaden von besonderer Bedeutung. Deshalb, da im ausservertraglichen Haftpflichtrecht – anstelle der Vertragsverletzung im vertraglichen Haftpflichtrecht – eine Widerrechtlichkeit vorliegen muss. Das Bundesgericht stützt sich auf die objektive Widerrechtlichkeitstheorie. Danach ist eine Schadenszufügung unter Vorbehalt allfälliger Rechtfertigungsgründe dann widerrechtlich, «wenn sie gegen eine allgemeine gesetzliche Pflicht verstösst, indem entweder ein absolutes Recht des Geschädigten beeinträchtigt (Erfolgsunrecht) oder eine reine Vermögensschädigung durch Verstoß gegen eine einschlägige Schutznorm bewirkt wird (Verhaltensunrecht)».¹³

Reine Vermögensschäden können im ausservertraglichen Haftpflichtrecht entsprechend nur geltend gemacht werden, wenn der Schädiger eine sog. Schutznorm verletzt. Schutznormen sind Normen, die den Schutz des Eigentums des Geschädigten vor bestimmten Eingriffen bezwecken.¹⁴ Sie müssen also entweder ausschliesslich ein Individualrechtsgut schützen oder zumindest neben dem Schutz eines Gemeinrechtsgutes auch den Schutz eines Individualrechtsgutes anstreben.¹⁵ In der Fallgruppe der sog. Kabelbruchfälle hat das Bundesgericht die Schutznormqualität von Art. 239 StGB,¹⁶ «Störung von Betrieben, die der Allgemeinheit dienen», zugunsten der Strombezüger anerkannt.¹⁷ Dabei leitete es aus dem Gesetzestext von Art. 239 Abs. 1 2. Satz StGB («wer vorsätzlich den Betrieb einer zur allgemeinen Versorgung mit Wasser, Licht, Kraft oder Wärme dienenden Anstalt oder Anlage hindert, stört oder gefährdet») ab, dass diese Norm u. a. den Schutz dieser Anstalten sowie deren Kunden zum Zweck hat.¹⁸

In Bezug auf ausservertragliche Sachverhaltskonstellationen betreffend Nutzungsausfall und/oder Betriebsunterbruch im Schienenverkehr könnte daher

¹² LORANDI, 20.

¹³ BGE 119 II 127 E. 3.

¹⁴ SCHWENZER, Rz. 50.19.

¹⁵ VERDE, Rz. 397.

¹⁶ Bundesgesetz vom 21. Dezember 1937 über das Schweizerische Strafgesetzbuch (StGB), SR 311.

¹⁷ BSK-HEIERLI/SCHNYDER, Art. 41 OR N 35.

¹⁸ Siehe BGE 102 II 85.

argumentiert werden, dass Art. 238 Abs. 1 StGB («Störung des Eisenbahnverkehrs») eine Schutznorm darstellt. Der genannte Artikel bedroht das Hindern, Stören oder Gefährden des Eisenbahnverkehrs mit Strafe.¹⁹ Höchststrichterlich wurde die Frage der Schutznormqualität von Art. 238 Abs. 1 StGB zugunsten von Eisenbahnverkehrsunternehmen bisher noch nicht entschieden. Der Straftatbestand von Art. 238 Abs. 1 StGB schützt als Teil der Straftaten gegen den öffentlichen Verkehr grundsätzlich allgemeine Interessen. Es lässt sich auch eine Parallele zwischen den Formulierungen von Art. 239 Abs. 1 2. Satz StGB und Art. 238 Abs. 1 StGB ziehen, was auf einen Schutznormcharakter von Art. 238 Abs. 1 StGB hindeuten könnte.

C. Nutzungsausfall infolge eines vom Hersteller verursachten Defekts am Rollmaterial

1. Rechtsgrundlagen für Eisenbahnverkehrsunternehmen

Gemäss Art. 1 Abs. 2 EBG²⁰ sind «Eisenbahnen» Unternehmen, die nach ihrer Zweckbestimmung von jedermann zur Beförderung von Personen und Gütern benutzt werden können und deren Fahrzeuge auf Schienen laufen. Unter den Begriff «Eisenbahnen» sind sowohl sämtliche Bauten und Anlagen zu subsumieren wie auch das Rollmaterial und das Unternehmen, welches die Infrastruktur bzw. das Rollmaterial betreibt.²¹

Wer gewerbsmässig und mit regelmässigen Fahrten Personen befördern will, benötigt eine Personenbeförderungskonzession gemäss Art. 6 PBG.²² Der Personenverkehr lässt sich unterteilen in Regional- und Fernverkehr. Als konzessioniertes Unternehmen hat man insofern eine exklusive Stellung inne, als neue Konzessionen nur erteilt werden, wenn sie zum bestehenden Angebot anderer öffentlicher Transportunternehmen keine volkswirtschaftlich nachteiligen Wettbewerbsverhältnisse entstehen lassen oder wenn sie eine wichtige, neue Verkehrsverbindung darstellen (Art. 4 Abs. 2 lit. b PBG). Wer über eine Konzession verfügt, hat somit eine monopolähnliche Stellung inne. Mit der Konzession sind

¹⁹ Art. 238 Abs. 1 besagt: «Wer vorsätzlich den Eisenbahnverkehr hindert, stört oder gefährdet und dadurch wesentlich Leib und Leben von Menschen oder fremdes Eigentum in Gefahr bringt, namentlich die Gefahr einer Entgleisung oder eines Zusammenstosses herbeiführt, wird mit Freiheitsstrafe oder Geldstrafe bestraft.»

²⁰ Bundesgesetz vom 20. Dezember 1957 über Eisenbahnen (Eisenbahngesetz; EBG), SR 742.101.

²¹ STÜCKELBERGER/HALDIMANN, 265.

²² Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG), SR 745.1.

jedoch auch Pflichten verbunden. So trifft den Konzessionär die Transportpflicht (Art. 12 PGB), die Fahrplanpflicht (Art. 13 PGB), die Betriebspflicht (Art. 14 PGB) und die Tarifpflicht (Art. 15 PGB).²³

Für das Transportieren von Gütern auf der Schiene ist seit dem Inkrafttreten der Bahnreform 1 keine Konzession mehr erforderlich. Für Güterbahnen gilt auch keine Transport-, Fahrplan-, Betriebs- und Tarifpflicht. Der Beförderungsvertrag von Gütern auf der Schiene richtet sich gemäss Art. 10 Abs. 3 GütG²⁴ sowohl im nationalen als auch im internationalen Verhältnis nach Anhang B: Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern – CIM zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF).²⁵

2. Transport-, Fahrplan-, Betriebs- und Tarifpflicht

Die Transportpflicht verlangt, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen jeden Transport ausführen müssen, sofern die reisende oder absendende Person die Gesetzes- und Tarifbestimmungen einhält, der Transport mit dem Personal und mit den Transportmitteln möglich ist, die zur Bewältigung des normalen Verkehrs ausreichen, sowie der Transport nicht durch Umstände verhindert wird, die das Unternehmen nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden kann. Weiter haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Pflicht, Fahrpläne aufzustellen, sowie alle in den Fahrplänen enthaltenen Fahrten durchzuführen, es sei denn, dies werde durch Umstände verhindert, die sie nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden können.

Vor dem Hintergrund dieser aus der Konzession hervorgehenden Pflichten, insbesondere infolge der Transport- und der Betriebspflicht, rechnet ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in seiner Betriebsplanung eine gewisse Anzahl an Reservefahrzeugen ein. Dies ist auch deshalb notwendig, da die Miete von Rollmaterial eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens in der Praxis sich als kaum bzw. nur schwer durchführbar erweist.

²³ Zu Personenbeförderung und Rechtsquellen des Eisenbahntransports KLETT, Eisenbahnhaftpflicht, Rz. 15.6 ff.

²⁴ Bundesgesetz vom 19. Dezember 2008 über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz; GütG), SR 742.41.

²⁵ Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Juni 1999: Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), SR 0.742.403.1; dazu KLETT, Eisenbahnhaftpflicht, Rz. 15.144 ff.

In einem Zwischenfazit kann daher festgehalten werden, dass sich die Frage nach dem entgangenen Gewinn infolge Nichteinsetzbarkeit des von einem Ereignis betroffenen Rollmaterials in der Praxis insofern nicht stellt, als das betroffene Rollmaterial durch anderes ersetzt und so die im Fahrplan angebotene Linie damit weiter bedient wird bzw. der Transport-, Fahrplan-, Betriebs- und Tarifpflicht nachgekommen werden kann. Das mag aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass ein Ereignis, welches zu einem Nutzungsausfall von Rollmaterial führt, bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen erhebliche Unkosten und Umtriebe verursacht. Ebenso ist die Reputation in der Erbringung der Schienenverkehrsdienstleistung wesentlich damit verknüpft, dass die (hohen) Erwartungen an die Sicherheit, die Pünktlichkeit und den Kundenkomfort eingehalten werden können. Demzufolge werden in aller Regel bereits bei der Beschaffung von Rollmaterial die Folgen eines Nutzungsausfalls geregelt. Diese branchenübliche Regelung wird nachfolgend dargestellt.

3. Branchenregelung

In Werklieferungsverträgen über die Herstellung von Rollmaterial und die Erwirkung für deren Betriebsbewilligungen bildet die «Verfügbarkeit» ein zentrales Element.

Die Beschaffung von Rollmaterial für den Personenverkehr fällt in den Anwendungsbereich des öffentlichen Beschaffungsrechts.²⁶ Die Zuschlagsverfügung als Abschluss des Vergabeverfahrens leitet in einen privatrechtlichen Werklieferungsvertrag über. Mit Inkrafttreten der Bahnreform 1 am 1. Januar 1999 wurde der Güterverkehr von der Konzessionspflicht befreit, weswegen für die Beschaffung von Rollmaterial in diesem Umfeld das Beschaffungsrecht nicht anwendbar ist.

Es entspricht dem Usus, dass der Einsatz des Rollmaterials und damit im Umkehrschluss sein Nutzungsausfall anhand der zugesicherten Eigenschaft «Verfügbarkeit» geregelt wird. Im Anwendungsbereich des öffentlichen Beschaffungsrechts finden die vom Rollmaterialhersteller garantierten Verfügbarkeitswerte denn auch regelmässig Eingang in die Zuschlagskriterien und sind

²⁶ Gemäss Art. 3 Abs. 2 lit. d sowie lit. f Ziff. V des Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über bestimmte Aspekte des öffentlichen Beschaffungswesens haben Eisenbahnverkehrsunternehmen Infrastrukturanlagen und Rollmaterial in einem öffentlich-rechtlichen Vergabeverfahren zu beschaffen. Mit Inkrafttreten der Bahnreform 1 am 1. Januar 1999 hat die Liberalisierung des Güterverkehrs ihren Anfang genommen und wurde von der Konzessionspflicht befreit, weswegen für die Beschaffung von Rollmaterial für den Güterverkehr das Beschaffungsrecht nicht anwendbar ist.

somit für den Erhalt des Auftrages massgebend, eventuell sogar ausschlaggebend.

Eine in der Praxis übliche Verfügbarkeitsregelung definiert die tägliche bzw. monatliche Anzahl einsetzbarer Fahrzeuge einer bestimmten Flotte. Wird diese Mindestanzahl unterschritten, so hat der Rollmaterialhersteller eine Konventionalstrafe zu entrichten. Die Regelung umfasst darüber hinaus auch regelmässig eine Definition, ab wann ein Fahrzeug bei Ausfall bestimmter, dem Kundenkomfort dienender Komponenten, wie sanitäre Anlagen, Klimageräte und dergleichen, nicht mehr eingesetzt bzw. aus dem Verkehr gezogen wird.²⁷ Damit fliesen die obersten Unternehmensziele Sicherheit und Kundenkomfort des Eisenbahnverkehrsunternehmens in die Vertragsbeziehung mit dem Rollmaterialhersteller ein. So werden verschiedene Teilkomponenten aufgelistet und es wird definiert, ob bei einem Ausfall der entsprechenden Komponente bzw. ab welcher Anzahl von Ausfällen einer mehrfach verbauten Komponente das Rollmaterial sofort oder nach Beendigung seiner Tagesleistung aus dem Verkehr gezogen werden muss.

Die Nichteinsatzbarkeit bzw. der Abzug aus dem Verkehr zeigt sich dem Eisenbahnverkehrsunternehmen als Nutzungsausfall. Dieser wird mit einer vertraglich vereinbarten Konventionalstrafe geahndet. Bei der Festsetzung der Höhe der Konventionalstrafe werden diejenigen Kosten antizipiert, welche für das Eisenbahnverkehrsunternehmen im Falle eines Nutzungsausfalls anfallen. Insbesondere werden basierend auf Hochrechnungen und Erfahrungswerten die Abschleppkosten des ausgefallenen Rollmaterials, Kosten für die Überführung in die Instandhaltung, Organisationskosten in der Lenkung der Verkehrsströme und im Anbieten von neuen Transportmitteln und -wegen, Kosten für Ersatzverkehr per Bus sowie mögliche Regressansprüche Dritter unter Berücksichtigung der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens eingerechnet.

Werden Konventionalstrafen zur Ahndung von Abweichungen zu den Verfügbarkeitswerten vereinbart, so wird die Haftung für Schadenersatz regelmässig wegbedungen. Dieser Ausschluss ist selbstverständlich nur im Rahmen von Art. 100 Abs. 2 OR zulässig. Danach kann eine Haftung nur für leichte, nicht aber für grobe Fahrlässigkeit oder rechtswidrige Absicht ausgeschlossen werden. Es wäre befremdlich, anzunehmen, dass ein Rollmaterialhersteller grobfahrlässig oder absichtlich einen Nutzungsausfall verursacht.

²⁷ Eine solche Definition ist deshalb wichtig, da das Fahrzeug rein sicherheits- und betriebstechnisch noch eingesetzt werden könnte, hingegen aus Sicht des Fahrgasts zu viele Unannehmlichkeiten bietet.

4. Weitere Branchenlösungen zum Nutzungsausfall

Auch in anderen Bereichen des Verkehrsrechts besteht in der Schweiz eine aussergerichtliche Schadenerledigungspraxis bezüglich Nutzungsausfälle. Im Rahmen dieser Verkehrsübung haben Branchenorganisationen Regelwerke erlassen sowie mit den Schadensversicherern Vereinbarungen getroffen, welche die Ersatzfähigkeit von Ausfallschäden festhalten und deren Berechnung regeln.²⁸

So hat der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG in Zusammenarbeit mit dem Ausschuss der Chef-Experten der Schadenleiter-Kommission des Schweizerischen Versicherungsverbandes SVV eine Wegleitung inkl. Formulare zur Ermittlung der Chômage-Entschädigung ausgearbeitet. Dabei gelangen für den Werkverkehr (Produktions- und Handelsbetrieb mit eigenem Fahrzeugpark) bzw. für das Transportgewerbe (Unternehmen, das für Dritte gegen Entgelt Transporte ausführt) zwei unterschiedliche Berechnungen zur Anwendung: Im Werkverkehr dienen als Ausgangsbasis die trotz Einsatzausfall des Fahrzeuges entstandenen Kosten, d. h. die Fixkosten (u. a. Fahrerlohn, Fahrzeugsteuern und obligatorische Abgaben, Versicherungsprämien, Garage oder Abstellplatz, kalkulatorische Abschreibung). Im Transportgewerbe erfolgt die Berechnung gestützt auf den Transporteinnahmen-Ausfall, abzüglich der nicht entstandenen variablen Betriebskosten für das Fahrzeug sowie – gegebenenfalls – des Anteils des Fahrerlohnes bei anderweitigem Einsatz des Fahrers. Aus den Berechnungsmodellen ergibt sich ein Tagesansatz, dem geltend zu machenden sog. Chômage-Tagesansatz entsprechend, welcher multipliziert mit der Anzahl effektiver Ausfalltage die vom Schädiger bzw. seiner Versicherung zu fordernde Summe darstellt.

Für den konzessionierten öffentlichen Verkehr²⁹ besteht ebenfalls ein solches Übereinkommen: Mit der Vereinbarung³⁰ zur Festlegung der Tagesansätze für Chômage-Entschädigungen haben der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und der Schweizerische Versicherungs-Verband (SVV) die Berechnungsmodalitäten der Entschädigung für den Ausfall von Transportmitteln geregelt. Als sog. Chômage-Entschädigung werden grundsätzlich die während der reparaturbedingten Stillstandzeit anfallenden festen Kosten entschädigt, unabhängig davon, ob und allenfalls mit welchen Massnahmen, beispielsweise durch das Mieten von

²⁸ Siehe hierzu KLETT, Nutzungsausfall, 377 ff. mit weiteren Verweisen.

²⁹ Hier stehen Bereiche ausserhalb des Schienenverkehrs im Vordergrund.

³⁰ Vereinbarung zwischen dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und dem Schweizerischen Versicherungs-Verband (SVV) zur Festlegung der Tagesansätze für Chômage-Entschädigungen, in Kraft seit 1. Januar 2003.

Fahrzeugen, der Fahrzeugausfall tatsächlich überbrückt wird. In der Berechnung werden folgende Faktoren berücksichtigt: Systemkosten (Anschaffungskosten), Amortisationszeit, Amortisationskosten, Kapitalzinsen, Garage-/Depotkosten, Versicherungsprämien, Verkehrssteuer, Reklamekosten sowie administrative Kosten.

D. Gesamtwürdigung

Mit der dargestellten Branchenregelung schützen sich beide Parteien vor ressourcenmässig aufwendigen Rechtsstreitigkeiten. Nachfolgend sind in kurzer Übersicht jene Herausforderungen herausgegriffen, welche im Falle eines Haftungsprozesses bestehen würden bzw. wo ein allfälliger Gerichtsentscheid zu einem in der Praxis nicht gewollten Ergebnis führen könnte:

- Der Nutzungsausfall im Sinne von entgangenem Gewinn für die (temporäre) Nichteinsetzbarkeit des betroffenen Rollmaterials steht im Spannungsverhältnis zum bundesgerichtlich definierten Schadensbegriff.
- Bei einem ordentlichen Haftungsverfahren wäre der Nachweis der effektiven Schadenspositionen enorm aufwendig. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass ein Grossteil der im Rahmen eines Nutzungsausfalls angefallenen Kosten interne Aufwendungen darstellen. Macht das Eisenbahnverkehrsunternehmen eigene Aufwendungen als Schaden geltend, muss es die ihm entstandenen Kosten substantiiert nachweisen. Dazu gehört die explizite Nennung der ausgeführten Arbeiten bzw. erbrachten Leistungen nach Art, Umfang und Zeit sowie der Stundenansätze. Ist ein strikter Beweis nach der Natur der Sache nicht möglich oder nicht zumutbar bzw. liegt eine Beweisnot vor, weil dem Geschädigten (Eisenbahnverkehrsunternehmen) die Beweise fehlen oder der Nachweis des Schadens mit unverhältnismässigen Kosten oder mit anderen Nachteilen verbunden wäre, kann eine richterliche Schadensschätzung nach Art. 42 Abs. 2 OR erfolgen. Dabei hat der Geschädigte (Eisenbahnverkehrsunternehmen) das Vorliegen dieser Voraussetzungen glaubhaft zu machen und dem Gericht alle Umstände darzulegen, aus denen sich die Unmöglichkeit oder Unzumutbarkeit einer zahlenmässigen Schadensberechnung ergeben.³¹ Erbringen die Mitarbeiter des Geschädigten im Rahmen ihrer bestehenden Arbeitsverhältnisse Leistungen im Zusammenhang mit der Schadensbehebung, so wäre streitig bzw. kann darüber argumentiert werden, ob

³¹ FELLMANN/KOTTMANN, § 6 N 1464 ff.

ein ersatzfähiger Schaden überhaupt vorliegt, weil die Lohnzahlungen auch ohne Eintritt des Schadens erfolgt wären und es damit an der natürlichen Kausalität fehlt bzw. keine durch das schädigende Ereignis verursachte Vermögenseinbusse vorliegt.

- Kann eine Transportdienstleistung nicht wie geplant durchgeführt werden, so führt dies bei den Fahrgästen bzw. Empfängern von Gütern regelmässig zu Unmut. Ein Nutzungsausfall des Rollmaterials ist daher auch aus dem Blickwinkel des Reputationsschadens zu betrachten. Gemäss der geltenden bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist die Schmälerung der Reputation keine anerkannte Schadensposition.
- Die Transport- und Betriebspflicht im konzessionierten Personenverkehr verlangt von den Eisenbahnverkehrsunternehmen präventive Massnahmen, welche darauf ausgerichtet sind, Umstände zu verhindern, die dazu führen, dass ein fahrplanmässiger Verkehr nicht bedient werden kann. Eine solche präventive Massnahme ist insbesondere die Einrechnung einer gewissen Anzahl an Reservefahrzeugen in die Betriebsplanung. Damit kann die entsprechende Linie dennoch bedient und es können Verkehrserträge erzielt werden.
- Es ist auch in Betracht zu ziehen, dass es im Betriebsalltag «mehrere kleine Vorfälle» gibt, wo die praktische und pragmatische Erledigung im Vordergrund steht. Insofern agieren die involvierten Parteien hier auch partnerschaftlich.

IV. Betriebsausfall von Schieneninfrastrukturanlagen

A. Ausgangslage

Der Fokus der nachfolgenden Ausführungen ist auf das Rechtsverhältnis zwischen dem Infrastrukturbetreiber und den Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtet. Dabei ist der Frage auf den Grund zu gehen, ob Eisenbahnverkehrsunternehmen von der Schieneninfrastruktureigentümerin Schadenersatz für temporären Betriebsunterbruch fordern können, wenn das Schienenverkehrsnetz infolge Stromausfall, Fahrleitungsstörungen, Ausfall von sicherheitsspezifischen Systemen und dergleichen ausfällt.

Das Herangehen an diese komplexe Fragestellung erfordert zunächst eine allgemeine Erörterung der Rechtsverhältnisse zwischen den involvierten Akteuren.

B. Grundlagen des Schieneninfrastrukturrechts

1. Infrastrukturkonzession

Das schweizerische Eisenbahnnetz hat eine Länge von rund 5'251 km, davon sind rund 79 % normalspurige und rund 21 % schmalspurige Gleisanlagen. Das Normalspurnetz der Schweiz steht zu grossen Teilen im Eigentum der SBB AG, doch auch die BLS Netz AG und die SOB sind namhafte Inhaberinnen einer Infrastrukturkonzession gemäss Art. 5 Abs. 1 EGB. Die erteilte Konzession gibt dem konzessionierten Eisenbahnunternehmen das Recht wie auch die Verpflichtung, die Eisenbahninfrastruktur nach den Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben.

In der Regel sind die Infrastrukturbetreiber und die Inhaber der Infrastrukturkonzession identisch, da für Bau und Betrieb der Infrastruktur sowohl eine Konzession als auch eine Sicherheitsgenehmigung (SiGe) erforderlich sind. Wenn sich ein Dritter (nicht der Konzessionär) eine Sicherheitsgenehmigung erteilen lässt, übernimmt er die Rolle des Infrastrukturbetreibers mit der entsprechenden Verantwortung.³²

2. Open-Access-Prinzip und Netzzugang

Mit der Bahnreform 1 legte die Schweiz ab 1999 den Grundstein für die gemäss der EU-Richtlinie 91/440 vorgesehene organisatorische und rechnerische Trennung von Infrastruktur und Betrieb sowie den freien Netzzugang im Eisenbahnverkehr. Gemäss dem open-access-Prinzip ist jeder Infrastrukturbetreiber verpflichtet, jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei den Zugang auf dem eigenen Streckennetz zu ermöglichen. Im sogenannten *network statement* publiziert die Infrastrukturbetreiberin die notwendigen Angaben zur Benutzung ihrer Infrastruktur.³³ Gemäss Angaben der Trasse Schweiz AG verkehren auf dem Schienennetz der SBB AG, BLS AG und SOB rund 25 verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie 15 weitere, welche Sonderfahrten mit historischem Rollmaterial oder Bedarfsverkehr durchführen.

³² Richtlinie des Bundesamtes für Verkehr zum Erlangen von Netzzugangsbewilligungen und Sicherheitsbescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigungen vom 1. Juli 2013.

³³ Für detaillierte Angaben siehe: <http://www.trasse.ch/doc/de_Network_Statement_SBB_2016_150501.pdf>.

Da die Trassen³⁴ ein knappes Gut darstellen, wird die Benutzung durch die Trassen Schweiz AG als Trassenvergabestelle koordiniert.³⁵ Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen haben bei der Trasse Schweiz AG ihre Nutzungswünsche anzumelden. Die Trassenvergabestelle teilt auf der Grundlage der Netzzugangsverordnung in der Folge die Trassen diskriminierungsfrei zu. Stehen zwei oder mehrere Wünsche im Widerspruch, so regelt sie den Interessenkonflikt durch Vermittlung. Für die Benutzung einer Trasse hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Trassenpreis gemäss Art 18 ff. NZV³⁶ zu entrichten.

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen hat zur Benutzung der Eisenbahninfrastruktur über eine Netzzugangsbewilligung und über eine Sicherheitsbescheinigung zu verfügen. Die Netzzugangsbewilligung wie auch die Sicherheitsbescheinigung wird durch das Bundesamt für Verkehr gestützt auf die Netzzugangsverordnung, insbesondere deren Art. 3–9 NZV erteilt. Zur Erläuterung dieser Verordnungsbestimmungen hat das Bundesamt für Verkehr zudem eine Richtlinie zum Erlangen von Netzzugangsbewilligungen und Sicherheitsbescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigung erlassen.³⁷

Zusätzlich hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen gestützt auf Art. 15 und 16 NZV mit dem jeweiligen Infrastrukturbetreiber eine Netzzugangsvereinbarung abzuschliessen. Jeder Infrastrukturbetreiber hat die Möglichkeit, innerhalb der Schranken des Rechts eine eigene Netzzugangsvereinbarung zu gestalten. In der Schweiz werden aber weitestgehend identische Netzzugangsvereinbarungen verwendet.³⁸ Bestandteil der Netzzugangsvereinbarungen sind die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Benutzung der Bahninfrastruktur des jeweiligen Infrastrukturbetreibers. Auch diese sind in der Schweiz weitestgehend identisch. In einem Schadenfall ist es aber dennoch von Bedeutung und nicht immer allzu leicht herauszufinden, welche Allgemeinen Geschäftsbedingungen von welchem Infrastrukturbetreiber zur Anwendung kommen.

Für die vorliegend interessierende Frage der Haftung im Falle eines Betriebsunterbruchs sind die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Benutzung der

³⁴ Eine Trasse ist die Berechtigung, eine bestimmte Strecke des Bahnnetzes zu fix definierten Zeiten mit einem spezifischen Zug (Länge, Gewicht, Profil, Geschwindigkeit) zu befahren.

³⁵ Für detaillierte Angaben siehe: <<http://www.trasse.ch/>>, besucht im September 2015.

³⁶ Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV), SR 742.122.

³⁷ Richtlinie des Bundesamtes für Verkehr zum Erlangen von Netzzugangsbewilligungen und Sicherheitsbescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigung vom 1. Juli 2013.

³⁸ Für detaillierte Angaben siehe: <http://www.sbb.ch/content/dam/sbb/de/pdf/sbb-konzern/sbb-als-geschaeftspartner/angebote-fuer-evus/onestopshop/grundlagen-netzzugang/Netzzugangsvereinbarung_D_Specimen.pdf>, besucht im September 2015.

Bahninfrastruktur des jeweiligen Infrastrukturbetreibers massgebend. Nachfolgend werden diejenigen der SBB AG, BLS AG und SOB dargestellt, welche deckungsgleich sind.³⁹ Um dem Anspruch der Neutralität gerecht zu werden, wird anstelle der Firma nachfolgend jeweils der Begriff «Infrastrukturbetreiber» verwendet.

3. Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Benutzung der Bahninfrastruktur

Die hier interessierenden Haftungsregeln der Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Benutzung der Bahninfrastruktur (AGB-ISB) finden sich in Ziffer 15. Diese sind nicht leicht verständlich, weswegen zunächst eine Übersicht zu geben ist.

Der Infrastrukturbetreiber erklärt in Ziffer 15.2 die Haftungsregeln des Anhangs E des COTIF sowohl im nationalen wie internationalen Verkehr auf das Verhältnis zwischen ihm und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen für anwendbar.⁴⁰ Darüber hinaus gelten die Haftungsbestimmungen von Ziffer 15 und 16 als ergänzende Regelungen. Diese Überschneidung macht die haftungsrechtliche Beurteilung nicht leicht, zumal auch die gewählten Formulierungen nicht unbedingt leicht zugänglich sind. Die Haftung der Infrastrukturbetreiberin gegenüber dem Eisenbahnverkehrsunternehmen für Betriebsunterbrüche kann also wie folgt zusammengefasst werden:

Der Infrastrukturbetreiber haftet gemäss Art. 8 § 1 lit. c CUI bzw. Art. 15.2.3 AGB-ISB gegenüber dem Eisenbahnverkehrsunternehmen für *Vermögensschäden*, welche dem Eisenbahnverkehrsunternehmen dadurch entstanden sind, dass es Entschädigungen an Dritte gestützt auf Bestimmungen nachfolgender Gesetze leisten musste:

- Anhang A zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 3. Juni 1999: Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV);

³⁹ Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Benützung der Bahninfrastruktur (AGB-ISB) der BLS unter: <<https://www.bls.ch/d/infrastruktur/trassen-agb-bls.pdf>>, besucht im September 2015; Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Benützung der Bahninfrastruktur der SBB unter: <<https://www.sbb.ch/sbb-konzern/sbb-als-geschaeftpartnerin/angebote-fuer-evus/onestopshop/grundlagen-netzzugang.html>>, besucht im September 2015.

⁴⁰ Anhang E zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 3. Juni 1999: Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI), SR 0.742.403.12.

- Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 3. Juni 1999: Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM);
- Eisenbahngesetz;
- Personenbeförderungsgesetz;
- Gütertransportgesetz.

Ausgeschlossen sind Entschädigungen aus dem CIM und dem GüTG, die auf ein Verschulden des Eisenbahnverkehrsunternehmens, eine nicht vom ISB verschuldete Anweisung des Eisenbahnverkehrsunternehmens, höhere Gewalt oder Verschulden eines Dritten zurückzuführen sind (Art. 15.2.5 AGB-ISB). Weiter ausgeschlossen sind Entschädigungen an Dritte aus dem CIV, wenn das schädigende Ereignis auf ein Verschulden des Geschädigten oder des Eisenbahnverkehrsunternehmens zurückzuführen ist oder das Ereignis durch ausserhalb des Betriebes liegende Umstände verursacht oder auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist, welche/welches der Infrastrukturbetreiber auch mit der nötigen Sorgfalt nicht vermeiden konnte (Art. 8 § 2 lit. a CUI bzw. Art. 15.2.4 AGB-ISB).

Kann nicht festgestellt werden, durch welche Partei ein Schaden entstanden ist, so haften der Infrastrukturbetreiber und das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gleichen Teilen (Art. 15.3 AGB-ISB).

Letztlich schliesst der Infrastrukturbetreiber die Haftung für Schäden infolge Vandalismus aus (Art. 15.5 AGB-ISB).

C. Zusammenfassung

Bei einem Betriebsausfall von Schienenverkehrsanlagen steht das Rechtsverhältnis zwischen der Infrastrukturbetreiberin und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen im Vordergrund. Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Benutzung der Bahninfrastruktur (AGB-ISB) bilden die Haftungsgrundlage. Der Infrastrukturbetreiber haftet danach gegenüber dem Eisenbahnverkehrsunternehmen für *Vermögensschäden* nur insofern, als das Eisenbahnverkehrsunternehmen Entschädigungen an Dritte gestützt auf einen abschliessenden, in den AGB-ISB genannten Gesetzeskatalog leisten musste.

Literaturverzeichnis

- BREHM ROLAND, Berner Kommentar, Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen, Art. 41–61 OR, 4. Aufl., Bern 2013 (zit. BK-BREHM).
- FELLMANN WALTER/KOTTMANN ANDREA, Schweizerisches Haftpflichtrecht Band I, Bern 2012.
- GAUCH PETER/SCHLUEP WALTER R./SCHMID JÖRG/EMMENEGGER SUSAN, Schweizerisches Obligationenrecht Allgemeiner Teil, Band I, 10. A., Zürich 2014.
- HEIERLI CHRISTIAN/SCHNYDER ANTON K., Obligationenrecht I, Art. 1–529 OR, Basler Kommentar, 5. Aufl., Basel 2011 (zit. BSK-HEIERLI/SCHNYDER).
- KLETT BARBARA, Bahnunfall – Eisenbahnhaftpflicht, in: Weber/Münch (Hrsg.), Haftung und Versicherung, 2. Aufl., Basel 2015 (zit. KLETT, Eisenbahnhaftpflicht).
- KLETT BARBARA, Der Nutzungsausfall als Schadensposition, HAVE 2012 (zit. KLETT, Nutzungsausfall).
- REY HEINZ, Ausservertragliches Haftpflichtrecht, 4. Aufl., Zürich 2008.
- ROBERTO VITO, Haftpflichtrecht, Bern 2013.
- LORANDI FRANCO, Haftung für reinen Vermögensschaden, recht 1990.
- SCHWENZER INGEBORG, Schweizerisches Obligationenrecht Allgemeiner Teil, 4. Aufl., Bern 2006.
- STÜCKELBERGER UELI/HALDIMANN CHRISTOPH, Schienenverkehrsrecht, in: Müller (Hrsg.), Verkehrsrecht, Basel 2008.
- VERDE MICHEL, Straftatbestände als Schutznormen im Sinne des Haftpflichtrechts, LBR 2014.
- WIDMER PIERRE, Privatrechtliche Haftung, in: Geiser/Münch (Hrsg.), Handbücher für die Anwaltspraxis, Band V, Schaden – Haftung – Versicherung, Basel 1999.