

## **11. INFORMATIONSVERANSTALTUNG DES V.P.I.**

# **AKTUELLE HAFTUNGSFRAGEN IM SCHIENENGÜTERVERKEHR AUS SICHT DES HALTERS**

16.11.2023, WIEN

KARL-HEINZ FEHR, JUSTIZIAR DES VPI

# INHALT

- Grundlagen der Haftungsprinzipien
- Status quo der Haftung von Güterwagenhaltern
  - außervertraglich
  - vertraglich
- Aufgeworfene Fragen
- Position der Wagenhalter
- Ausblick – eigene Bewertung

# GRUNDLAGEN DER HAFTUNGSPRINZIPIEN

## Auswahl Begriffe aus dem Haftungsrecht

- **Haftpflichtrecht = Gesamtheit der Vorschriften, die regeln, wer unter welchen Bedingungen für die finanziellen Folgen eines Schadens ersatzpflichtig wird**
- **Regress = Recht des Haftenden, auf eine dritte Person Rückgriff zu nehmen, wenn der Haftende einer ersten Person einen Schaden ersetzen muss**
- **Haftung = das Eintretenmüssen schädigendes Verhalten im Schadensfall**  
Formen:
  - **Verschuldensabhängige Haftung = das Eintretenmüssen für schuldhafte Pflichtverletzungen im Schadensfall**  
=> diese Haftungsform ist der überwiegende Regelfall
  - **VerschuldensUNabhängige Haftung = das Eintretenmüssen für erlaubtes, aber gefährliches Handeln im Schadensfall, wenn sich das spezifische Risiko des gefährlichen Handelns verwirklicht - unabhängig von einem Verschulden**  
(gesetzgeberische Wertung)

**=> Begriffe aus dem Zivilrecht; davon abzugrenzen: strafrechtliche Verantwortlichkeit**

# STATUS QUO DER HAFTUNG VON GÜTERWAGENHALTERN

## Außervertragliche Haftung der Wagenhalter

- **Basiert auf dem jeweiligen Zivilrecht der einzelnen Staaten**
  - **Das internationale Recht (z. B. COTIF) begründet keine außervertragliche Haftung**
  - **Begründet eine verschuldensabhängige Haftung der Halter**
  - **Berechtigter ist grundsätzlich jeder Geschädigte, einschließlich außenstehende Dritte**
  - **Volle Beweislast beim Anspruchsteller / Geschädigten**  
für:
    - **Verschulden des Schädigers**
    - **Zusammenhang (Kausalität) zwischen schuldhaftem Verhalten und Schaden**
    - **Den Schaden**
- => Haftungsrisiken zu Lasten der Halter sind in diesem Bereich grundsätzlich eher niedrig einzuschätzen**

# STATUS QUO DER HAFTUNG VON GÜTERWAGENHALTERN



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

## Auszug aus COTIF

Anhang D

gilt ab 01.07.2015

### Vertragliche Haftung der Wagenhalter

- **Basiert internationalem Recht => COTIF**
- **COTIF definiert den internationalen Rechtsrahmen für Verträge zwischen Haltern und EVUs**
- *Art. 7 § 2: „Wer den Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, haftet für die durch den Wagen verursachten Schäden, sofern ihn ein Verschulden trifft.“*
- *Art. 7 § 2: „Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen treffen, die von § 1 abweichen.“*
- **Die aktuell über 770 Vertragsparteien des AVV (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen) haben davon Gebrauch gemacht...**

# STATUS QUO DER HAFTUNG VON GÜTERWAGENHALTERN

## Vertragliche Haftung der Wagenhalter

- **[2015: verworfener Vorstoß einiger UIC-Bahnen: verschuldensunabhängige unbegrenzte Gefährdungshaftung zu Lasten der Halter (mit praxisferner Entlastungsmöglichkeit) ]**
- **Seit 2017 ist die aktuelle Fassung des Art. 27 AVV in Kraft:**

*„27.1 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 nicht ordnungsgemäß erfüllt hat, es sei denn, dass die Pflichtverletzung den Schaden nicht verursacht oder nicht mitverursacht hat.“*

- **Kompromiss, seit 01.01.2017 (einstimmig angenommen): Haftung des Halters, wenn:  
Verstoß gegen die Pflichten des Art. 7 AVV (insb. ECM-Pflichten) nachgewiesen wird und eine Kausalität zwischen diesem Verstoß und dem Schaden besteht**

# STATUS QUO DER HAFTUNG VON GÜTERWAGENHALTERN

## Vertragliche Haftung der Wagenhalter – die Pflichten des Halters gem. Art. 7 AVV

„7.1 - Der Halter hat dafür zu sorgen, dass seine Wagen **nach den zum Zeitpunkt der Zulassung geltenden nationalen und internationalen Gesetzen und Vorschriften technisch zugelassen sind und während ihrer Einsatzzeit technisch zugelassen bleiben.**

7.2 - Der Halter hat dafür zu sorgen, dass seine Wagen entsprechend den geltenden Gesetzen, Vorschriften und verbindlichen Normen **instand gehalten werden.** Er hat insbesondere eine zertifizierte für die Instandhaltung zuständige Stelle (**ECM**) zu **bestimmen und sicherzustellen, dass die ECM alle ihr obliegenden Aufgaben erledigt.**

Der Halter stellt den verwendenden EVU auf Verlangen **unverzüglich verlässliche Informationen über Instandhaltung (einschließlich Instandhaltungsunterlagen und Instandhaltungsnachweis) und Betriebsbeschränkungen** zur Verfügung, **die für den sicheren Betrieb notwendig und ausreichend** sind.

*Für die Zwecke dieses Vertrages und gegenüber den übrigen Vertragsparteien wird der Halter als die ECM für seine Wagen angesehen und hat deren Verantwortlichkeiten.“*

# STATUS QUO DER HAFTUNG VON GÜTERWAGENHALTERN

## Vertragliche Haftung der Wagenhalter – die Pflichten des Halters gem. Art. 7 AVV

*„7.3 - Der Halter gestattet den EVU, alle erforderlichen Kontrollen, insbesondere die in Anlage 9 vorgesehenen, an seinen Wagen vorzunehmen.*

*7.4 - Der Halter muss den Eisenbahnverkehrsunternehmen rechtzeitig die für den sicheren Eisenbahnbetrieb nötigen Informationen seiner Wagen **in elektronischer Form** bereitstellen. Die Bereitstellung dieser Informationen und ggf. zusätzlicher Daten ist in der **Anlage 16** geregelt.“*



# STATUS QUO DER HAFTUNG VON GÜTERWAGENHALTERN

## Vertragliche Haftung der Wagenhalter – die Pflichten des Halters gem. Art. 7 AVV – Anlage 16

Beschreibung der Elemente der technischen Fahrzeugdaten

Element	Status	Definition
WagonNumber-Freight	Obligatorisch	Eindeutige Identifizierung des Güterwagens durch seine Nummer.
PreviousWagon-Number-Freight	Fakultativ	Vorhergehende Wagennummer nach Neunummerierung
Registration-Country	Obligatorisch	ISO-Code des Landes, in dem der Wagen eingetragen ist.
DatePutIntoService	Obligatorisch	Datum des ersten Betriebs.
AuthorisationValid Until	Konditional	Ablaufdatum der eingeschränkten Zulassung (nur in Sonderfällen anwendbar).
SuspensionOf-Authorisation	Konditional	Information über die Aussetzung einer Zulassung durch die Behörde.
DateSuspensionOf Authorisation	Konditional	Aussetzungsdatum der Zulassung - im Fall einer Aussetzung verbindlich anzugeben.
Multilateral-Authorisation-Countries	Konditional	Liste der Buchstaben-Codes der Länder/EVU, in denen ein Wagen nur eine beschränkte Interoperabilitätszulassung besitzt (Vereinbarungsraster); der erste Eintrag entspricht dem Land/EVU, die folgenden den übernehmenden Ländern/EVU.
ChannelTunnel-Permitted	Fakultativ	Angabe, ob der Wagen in Kanal-tunneln fahren darf - wenn der Verkehr zwischen dem Vereinigreich und Frankreich stattfindet und die Eurotunneln genutzt werden soll.
KeeperShortName VKM	Obligatorisch	Halterkennzeichen aus dem VKM-Register ( <a href="http://www.vkm.de/Document-Register/Pages/list-VKM.aspx">http://www.vkm.de/Document-Register/Pages/list-VKM.aspx</a> , Spalte B - ohne B). 
ECM	Obligatorisch	Auswahl der für die Instandhaltung zuständige Stelle (E-Codes).
PlannedChangeOf ECM	Konditional	Angabe der nächsten für die Instandhaltung zuständige Stelle (E-Codes) wenn die aktuelle für die Instandhaltung zuständige Stelle für den Wagen zuständig ist und ausgeschriebener Name der nächsten ECM.
ECMCertificate	Obligatorisch	Information über die ECM-Bescheinigung.
InteropCapability	Obligatorisch	Identifizierung der allgemeinen Interoperabilitätsfähigkeit des Wagens. Es wird vorgeschlagen, die nachstehenden Werte/Codes (aus dem InteroCapabilityCode) zu verwenden: 01 = National 02 = Bi-/Multilateral (mit Vereinbarung oder Vereinbarungsraster) 03 = RIV 05 = TEN 06 = TEN-GE 07 = TEN-CW 08 = TEN RIV
GCUWagon	Obligatorisch	Angabe, ob der Wagen im Rahmen des AVV betrieben wird.
LetterMarking	Obligatorisch	Vollständiger Buchstabencode der Wagenkategorie. Die Kennzeichnung von Güterwagen (Wagenbauart) ist in UIC-Merkblatt 438-2 beschrieben.
TankCode	Konditional	Nur für Kesselwagen. Diese Codes sind in den Ziffern 4.3.3 und 4.3.1.1 des RID definiert.
WagonNumberOf-Axles	Obligatorisch	Anzahl der Radsätze des Wagens.
WheelSetType	Fakultativ	Name des Radsatztyps (herstellerabhängig).
WheelDiameter	Fakultativ	Raddurchmesser in mm. Maximal der Referenzraddurchmesser.

- Anlage 16 präzisiert die Informationspflichten des Halters
- Die Datenfelder entsprechen den Vorgaben der TAF TSI, RSRD (Rolling Stock Reference Database)
- Kategorien:
  - Obligatorisch
  - Fakultativ
  - Konditional (obligatorisch, wenn für Wagen zutreffend; z.B. Datum nächste Tankprüfung)
- Weitere Informationen, wie z.B. Kurzbeschreibung von Handlungsanweisungen für den technischen Wagendienst und den Betrieb müssen vom Halter bilateral zur Verfügung gestellt werden

# AUFGEWORFENE FRAGEN – AKTUELLE DISKUSSION

- **Sind potenziell Geschädigte ausreichend geschützt?**
  - **Ja! Für außerhalb des Sektors stehende Geschädigte, denn zu deren Gunsten bestehen in allen relevanten Staaten umfassende Regularien zur Gefährdungshaftungen gegenüber den Eisenbahnen.**
  - **Ja! Auch in Bezug auf Sektor-intern Geschädigte, denn hier greifen die vertraglichen Haftungsregeln, die zu einer ausgewogenen Risiko- und Lastenverteilung unter den Partnern im Schienengüterverkehrssektor führen.**
- **Muss bzw. kann der Schutz potenziell Geschädigter verbessert werden?**
  - **Nein! Siehe oben.**
  - **Die Schaffung zusätzlicher Haftungsszenarien verbessert den Schutz potenziell Geschädigter nicht, erzeugt aber zugleich erhöhten Bedarf an Versicherungsschutz. Dies verteuert den Schienengüterverkehr ohne erkennbaren Nutzen.**

# AUFGEWORFENE FRAGEN – AKTUELLE DISKUSSION

In der Schweiz werden aktuell mögliche Handlungsoptionen diskutiert, die der Bundesrat dem Parlament präsentiert hat

1. Die Gefährdungshaftung der EVU auch auf Fälle ausdehnen, in denen nicht das charakteristische Risiko des Bahnbetriebs ursächlich war. Damit geht die Erhöhung der Mindestversicherungssumme der EVU einher.
2. Die EVU verpflichten, eine ausreichende Haftpflichtversicherung abzuschließen, die auch Schäden von Gefahrguttransporten abdeckt. Dabei würde weder die Gefährdungshaftung der EVU noch diejenige der Fahrzeughalter ausgedehnt.
3. Verschuldensunabhängige Haftung der Wagenhalter für Schäden einführen, die nachweislich von ihren Fahrzeugen oder deren Ladung verursacht oder mitverursacht wurden, z.B. bei einem Austritt von Gefahrgut aus einem abgestellten Wagen. Demnach wären die Wagenhalter verpflichtet, eine ausreichende Haftpflichtversicherung dafür abzuschließen.
4. Das bestehende Regulativ beibehalten.

**Quelle: VAP** (<https://cargorail.ch/gotthardbasistunnel-3-geltende-haftpflichtbestimmungen-sind-ausreichend/>)

# POSITION DER WAGENHALTER

- Die Verantwortlichkeiten und Kontrollen sind völkerrechtlich und international vertraglich bereits klar geregelt.
- Die internationalen vertraglichen Bestimmungen – insbesondere der AVV (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen mit über 770 unterzeichnenden EVU und Wagenhaltern) erfüllen in ihrer aktualisierten Fassung von 2017 bereits die vom Schweizerischen Bundesrat dargestellte Option 3 einer Haftungsverschärfung zulasten der Wagenhalter, denn
- Gemäß AVV haften Letztere bei Mängeln an ihren Wagen, sofern sie fehlendes Verschulden nicht nachweisen können.

Quelle: VAP (<https://cargorail.ch/gotthardbasistunnel-3-geltende-haftpflichtbestimmungen-sind-ausreichend/>)

# AUSBLICK – EIGENE BEWERTUNG

- **Ob eine Änderung oder Verschärfung der Haftungsregularien im Schienengüterverkehr auf nationaler Ebene tatsächlich weiterverfolgt wird, ist unklar**
- **Eine Änderung des Völkerrechts (COTIF) ist nicht absehbar; entsprechende Anträge sind nicht gestellt**
- **Eine Änderung des COTIF bedürfte eines umfangreichen Verfahrens inkl. der Einbeziehung der Unterzeichnerstaaten**
- **Wachsame Beobachtung und Begleitung der Entwicklung durch die Verbände ist weiterhin geboten, und zwar**
  - => auf nationaler Ebene durch VAP, V.P.I und VPI (DE)**
  - => auf internationaler Ebene durch UIP in enger Abstimmung mit den nationalen Verbänden**

**VIELEN DANK !**

**Karl-Heinz Fehr**  
Justiziar des VPI /  
Verband der Güterwagenhalter in  
Deutschland e. V.  
Mattentwiete 5  
20457 Hamburg



**T** +49 40 2265921- 31  
**M** +49 176 10356486  
**E** fehr@vpihamburg.de  
**W** vpihamburg.de  
vpi-vers.eu