

4. Dezember 2020

20.3084 - Mo. Borloz

Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene klären

20.4259 – Postulat KVF-SR

Gesamtschau zur Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene

Wir Praktiker erkennen in der Praxis des Schienengüterverkehrs keinen Handlungsbedarf und empfehlen die Motion zur Ablehnung und das Postulat zur Annahme.

1. Keine Insellösung in Europa

Der Bahnbetrieb und die Haftung bei der Verwendung fremder Güterwagen sind in ganz Europa einheitlich geregelt. Das internationale Beförderungsrecht COTIF - auch von der Schweiz anerkannt - erlaubt vertragliche Vereinbarungen zur Haftung, die im multilateralen Allgemeinen Vertrag über die Verwendung von Güterwagen, AVV, dem 600 Halter und Güterbahnen mit über 600'000 Güterwagen aus ganz Europa angeschlossen sind, niedergeschrieben sind. Die Haftungsregelung des AVV wurde letztmals nach intensiven Diskussionen am **1. Januar 2017 zulasten der Wagenhalter** und zugunsten der Güterverkehrsbahnen **angepasst** (Artikel 27 im AVV).

Der Wagenhalter haftet somit der verwendenden Güterbahn für Mängel an seinen Wagen, sofern er nicht beweisen kann, dass er seinen Instandhaltungsverpflichtungen vollumfänglich nachgekommen ist. Diese Regressregelung zwischen Güterbahn und Halter gilt auf dem ganzen Europäischen Bahnnetz und für 600'000 Güterwagen. Diese Güterwagen sind aufgrund der vereinheitlichten Vertragsregelung des AVV in ganz Europa im freien Einsatz, jede Güterbahn darf sie entsprechend dem AVV verwenden. Eine davon abweichende, einseitig definierte Haftungsregelung in der Schweiz führte im internationalen und insbesondere Transitverkehr zu entsprechenden Kontrollen und Protokollen an den Grenzen und im Haftungsfall zu **komplizierten rechtlichen Abgrenzungen** des anwendbaren Rechts.

Der internationale (Import / Export) und insbesondere der Transitverkehr wären weniger effizient und die Verkehrsverlagerung der Schweiz würde geschwächt.



2. Schienengüterverkehr nicht wieder komplizierter und ineffizienter gestalten

Güterbahnen verwenden täglich fremde Güterwagen für ihre Beförderungsleistung. Sie führen in den Terminals und Anschlussgleisen der Bahnkunden die Manöver aus und sind für die Traktion ihrer Züge auf dem öffentlichen Netz zuständig. Beim Anhängen der fremden Wagen – auch solcher von Staatsbahnen – führen sie die vorgeschriebene technische Wagenkontrolle durch. Das gesetzlich vorgeschriebene Sicherheitsmanagementsystem der Güterbahn, das von den Bahnaufsichtsbehörden regelmässig auditiert wird, sorgt für geregelte Prozesse.

Wagenhalter sind für die Instandhaltung ihrer Wagen im gesamten Lebenszyklus verantwortlich. Sie dürfen nur mit spezifisch zugelassenen Werkstätten zusammenarbeiten, die über das nötige Fachwissen, Infrastruktur und Ersatzteile verfügen. Halter sind als sog. Entity in Charge of Maintenance, ECM und Werkstätten als Instandhaltungswerke gemäss jüngster Europäischer Verordnung durch staatlich zugelassene Stellen zertifiziert.

Die Güterwagen sind überwiegend ausserhalb des Zugriffsbereichs des Wagenhalters. Er ist daher auf die vertraglich vereinbarten Kontrollen der Güterbahnen angewiesen. Ihre Schadenmeldungen und als ultima ratio die Ausreihung von Wagen aus ihren Zügen sind unerlässliche Elemente der Instandhaltung von Güterwagen.

Dieses Zusammenspiel der verschiedenen Partner (Güterbahn, Wagenhalter, Terminalbetreiber und Verloader) ist mit der vorgesehenen Verschiebung der Haftung in Frage gestellt und blendet auch die letzten Diskussionen und Entscheide aller involvierten Parteien zu diesem Thema innerhalb des COTIF aus.

Die heutigen Kontrollen bewähren sich in der Praxis, da nur Fehlermeldungen an die Wagenhalter abgegeben werden müssen. Bei einer Veränderung der Haftung hingegen müsste der eingespielte Prozess verändert werden. Neu müssten Meldungen über den Zustand des Wagens bei Einreihung in die Komposition der Güterbahn an alle Halter ergehen, damit der Wagenhalter vor Abfahrt Gewissheit über die Einsatztauglichkeit des Wagens hat.

Eine riesige Administration und Verzögerung operativer Abläufe wäre die Folge, die den Bahngüterverkehr verkomplizieren bzw. verlangsamen und im Wettbewerb zur Strasse weit zurückwerfen würde.

3. Kein offensichtlicher Regelungsbedarf aus Sicht der Praxis (auch gemäss anderen, nationalen Güterverkehrsbahnen, sowie Wagenhaltern)

Der Bundesrat ortet Regelungsbedarf, da die heutige Haftungsregelung die seit der Bahnreform neue Rollenverteilung von Infrastrukturbetreibern, Güterbahnen und Wagenhaltern zu wenig berücksichtigt. Diese Einschätzung teilen wir nicht. Im Gegenteil wurde im Zuge der europäischen Bahnreform das Beförderungsrecht komplett revidiert.



Die Rollen von Güterbahnen und Wagenhaltern wurden analysiert, ihre Verpflichtungen und Haftung neu definiert. Aufgrund dieser **partnerschaftlichen Analyse** konnte die Verwendung fremder Wagen im AVV zwischen allen Güterbahnen und Wagenhaltern Europas einheitlich geregelt und optimiert werden. Schwierige Rechtsfragen an den Landesgrenzen können dadurch entfallen. **Diese in der Praxis äusserst wertvolle, breit abgestützte und sinnvolle Errungenschaft** soll nicht aufs Spiel gesetzt werden.

Eine Gesamtschau über die verschiedenen Rollen und Verantwortungen von Güterbahnen und Wagenhaltern kann – insbesondere auch unter Berücksichtigung der entsprechenden Regelungen auf der Strasse – im Sinne des Postulats vorgenommen werden. Wir sind gerne bereit, uns an den diesbezüglichen Arbeiten zu beteiligen, um allfällige praxisnahe und effiziente Lösungen zu finden.

Europäische Dachverbände

UIRR
ERFA
UIP

Schweizer Güterbahnen

railCare
Swiss Rail Traffic SRT
TR Trans Rail
Widmer Rail Services WRS

Schweizer Verloader und Operateure

ACTS
Bertschi
Eternit
GATX
Holcim
Hupac
Jura Cement
Lonza
Makies
Syngenta
Transwaggon
VTG
Wascosa

