

Bundesamt für Verkehr
Herrn Dr. Peter Füglistaler
Direktor

3003 Bern

Lausanne, 31. Juli 2013

**Totalrevision des Gütertransportgesetzes;
Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche.
Teil II: die juristische Eingabe.**

Sehr geehrter Herr Direktor

Vielen Dank für die Einladung zur Stellungnahme zum Entwurf der Totalrevision des GüTG. Der Swiss Shippers' Council SSC ist ein Wirtschaftsverband, der seit 1965 die Interessen der Schweizer Verladerschaft vertritt, dies sowohl in den multimodalen Verkehrsthemen wie auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

Die Transportrechtskommission TRK setzt sich zusammen aus spezialisierten Juristinnen und Juristen aus dem Bereich des Transports und der Logistik. Sie haben sich unter dem Dach des SSC mit dem Ziel organisiert, als unabhängige Fachkommission die schweizerische Perspektive im Bereich des Transport- und Logistikrechts zu stärken, Fachfragen zu diskutieren, Fachtagungen zu veranstalten und zu Sachthemen auch rechtlich Stellung zu nehmen. Folgende Personen sind Mitglieder der TRK: Prof. Dr. Alexander von Ziegler, Präsident, Schellenberg Wittmer, Zürich; Prof. Dr. Andreas Furrer, Universität Luzern und MME Partners, Zürich/Zug; Dr. Christian Benz, Benz Rechtsanwälte AG, Zürich; Dr. Thomas Burckhardt, Simonius Pfrommer & Partner, Basel; DR. Erik Evtimov, CIT, Bern; Dr. Vesna Polic, gbf Rechtsanwälte, Zürich; RA Dominique Baumann, Swiss Int. Air Lines AG, Zürich.

Die TRK hat unter der Federführung von Prof. Dr. Andreas Furrer (Universität Luzern) die nachfolgende Stellungnahme erarbeitet und verabschiedet.

I. Zielsetzung

Die Transportrechtskommission TRK des Swiss Shippers' Council unterbreitet dem UVEK die vorliegende Stellungnahme im Vernehmlassungsverfahren zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG)¹.

Die TRK beschränkt sich in ihrer Stellungnahme auf die dringende Empfehlung an den Bundesrat und die Eidgenössischen Räte, die Gelegenheit der Revision des Gütertransportgesetzes zur Vereinfachung und Straffung der Haftungsbestimmungen für Güterschäden beim Transport zu nutzen.

Diese Neuregelung drängt sich auf, weil damit am gesetzgebungssystematisch richtigen Ort eine verunglückte Regelung der Haftung für Güterschäden korrigiert werden kann. Die gegenwärtige Rechtslage geht zurück auf die Revision des Eisenbahngesetzes vom 19. Dezember 2008 (EBG)² als Teil der damaligen Güterverkehrsvorlage³ von 2006. Dabei wurde die unglückliche gesetzgeberische Tradition von Querverweisen zwischen den gesetzlichen Anspruchsgrundlagen mit der Folge weitergeführt, dass die Rechtsfolgen der Haftung bei Güterschäden nach wie vor zu einer Art „Puzzle-Spiel“⁴ werden: Dies führte letztlich zu einer unübersichtlichen Rechtslage, damit zu Rechtsunsicherheit und schliesslich auch zu sachfremden Rechtsfolgen.

Die vom UVEK ausgearbeitete Revisionsvorlage möchte zwar die Zirkelschlüsse im Gesetz beseitigen, hebt dabei aber die unnötige und verwirrende Komplexität der gegenwärtigen Rechtslage nicht auf. Daher ist ein erneutes korrigierendes Eingreifen des Gesetzgebers dringend notwendig.

II. Verunglückte Rechtslage nach der Revision des Eisenbahngesetzes (EBG)

A. Rechtslage nach der Einführung des revidierten EBG

1. Art. 40b bis f EBG als haftungsrechtliche Grundnorm

Mit dem Erlass der Art. 40b bis f EBG wurden neue Haftungsbestimmungen mit einem Verweis auf das allgemeine Haftungsrecht im OR eingeführt. Art. 40b EBG bildet dabei die Grundregel mit einer Gefährdungshaftung des Inhabers des Eisenbahnunternehmens für Personen- und grundsätzlich auch für Sachschäden aus der Realisierung der charakteristischen Betriebsrisiken. Dabei werden nach Art. 40b Abs. 2 EBG Schäden an transportierten Sachen (in der Obhut der reisenden Person) von dieser Gefährdungshaftung ausgenommen und einer verschuldensabhängigen Haftung unterstellt.

¹ Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen vom 19. Dezember 2008 (Gütertransportgesetz), SR 742.41.

² SR 742.101. Dieses Gesetz löste das Bundesgesetz vom 28. März 1905 über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsunternehmungen und der Schweizerischen Post (EHG, AS 21 385; Datum des Inkrafttretens: 1. August 1905) ab, vgl. auch Botschaft zur Güterverkehrsvorlage vom 8. Juni 2007, BBl 2007 4377; Bundesgesetz über die Änderungen des Transportrechts vom 19. Dezember 2008, AS 2009 5973.

³ Vgl. den Bericht zur Gesetzgebungsvorlage für den Güterverkehr (Güterverkehrsvorlage) des UVEK, einsehbar unter <http://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/1203/bericht.pdf> (zuletzt besucht am 16.7.2013).

⁴ Vgl. Peter Gauch, Die Haftpflicht der Eisenbahnen, Haftpflicht nach Eisenbahnhaftpflichtgesetz, recht 1998 (Nr. 5), S. 211.

Die Haftung nach Art. 40b EBG greift nicht nur für das Recht der Eisenbahnen. Diese Bestimmung erfüllt vielmehr die Funktion einer allgemeinen Grundregel: Aufgrund der spezialgesetzlichen Verweismormen in Art. 51 PBG⁵, in Art. 30a BSG⁶, in Art. 20 SebG⁷ und in Art. 12 Abs. 2 AnschlG⁸ gilt Art. 40b EBG nämlich gleichermassen für (konzessionierte) Betriebe, insb. auch für Schiffahrts- und für Seilbahnunternehmen.⁹

Diese nachfolgend noch genauer darzustellende, komplexe und unübersichtliche Rechtslage wird in der (nur spärlichen) Lehre stark kritisiert.¹⁰

2. „Grundregel“ der Gefährdungshaftung nach Art. 40b Abs. 1 EBG

Art. 40b Abs. 1 EBG sieht eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung des Inhabers eines Eisenbahnunternehmens für Körper- und grundsätzlich auch für Sachschäden vor, wenn die charakteristischen Risiken, die mit dem Betrieb der Eisenbahn verbunden sind, zu dem Schaden geführt haben. Hingegen sind reine Vermögensschäden von dieser Gefährdungshaftung ausgenommen.¹¹

Dies führt bei **Körperschäden** mit Blick auf die vorstehend erwähnte Erweiterung auf andere Transportmedien zu einer klaren Rechtslage: Wird durch die Verwirklichung der charakteristischen Risiken eines Eisenbahn-, Schiffahrts- oder Seilbahnbetriebs eine Person geschädigt oder getötet, greift die Gefährdungshaftung.¹²

Anders sieht es bei **Sachschäden** aus, weil hier nach Art. 40b Abs. 2 lit. a und b EBG Ausnahmen vom Grundsatz der Gefährdungshaftung zu beachten sind. Diese Ausnahmen sind für die Betroffenen folgenreich, da je nach Qualifikation der geschädigten Sache die für das Unternehmen strenge Gefährdungshaftung nach Art. 40b Abs. 1 EBG oder exklusiv¹³ die für das Unternehmen günstigere und nachfolgend darzustellende, vertragliche Haftung nach Spezialgesetz oder Obligationenrecht¹⁴ zur Anwendung kommt.

a) *Erste Ausnahme: Obhutssachen der reisenden Person (Art. 40b Abs. 2 lit. a EBG)*

Nach Art. 40b Abs. 2 lit. a EBG sind Schäden an „Obhutssachen“ der reisenden Person von der Gefährdungshaftung ausgenommen. Es sind daher die Bestimmungen des PBG und (nach Art. 40b Abs. 3 EBG subsidiär) die vertraglichen Haftungsbestimmungen des OR anzuwenden.

⁵ Bundesgesetz über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (PBG), SR 745.1. Dieses Gesetz umfasst nach Art. 1 Abs. 2 PBG "die regelmässige und gewerbmässige Personenbeförderung auf Eisenbahnen, auf der Strasse und auf dem Wasser sowie mit Seilbahnen, Aufzügen und anderen spurgeführten Transportmitteln".

⁶ Bundesgesetz über die Binnenschiffahrt vom 3. Oktober 1975 (BSG), SR 747.201.

⁷ Bundesgesetz über die Seilbahnen zur Personenbeförderung (SebG), SR 743.01.

⁸ Bundesgesetz über die Anschlussgleise vom 5. Oktober 1990 (AnschlG), SR 742.141.5.

⁹ Ausgenommen sind Motorfahrzeuge, die der Gefährdungshaftung nach Art. 58 SVG unterliegen; BBl 2007 4474.

¹⁰ Vgl. hierzu etwa Peter Gauch, a.a.O., S. 211; Roger König, Die Gefährdungshaftung nach Eisenbahngesetz, Diss., Schulthess 2012, N. 142.

¹¹ Roger König, a.a.O., N. 115; BBl 2007 4492.

¹² Die Haftung nach Art. 40b Abs. 1 EBG konkurriert mit der Delikts- sowie der Vertragshaftung, Roger König, a.a.O., N. 430.

¹³ Vgl. Roger König, a.a.O., N. 430; BBl 2007 4492.

¹⁴ Aufgrund der subsidiären Anwendung des OR, vgl. hiernach a) und b).

Dabei sind zwei Rechtsfragen bislang unklar geblieben:

- Der Begriff der "**reisenden Person**" ist gesetzlich nicht definiert. Der Bundesrat äusserte sich in der Botschaft zur Güterverkehrsvorlage¹⁵ nicht direkt zum Begriff. Geht man von einer weiten Auslegung des Begriffs aus, werden auch auf dem Perron zur Abreise bereitstehende oder aus dem Transportmittel aussteigende Personen erfasst. Wird der Begriff hingegen eng gefasst¹⁶, reist nur, wer sich zur Beförderung in einem Eisenbahnwagon aufhält.
- Auch für den Begriff der „**Obhutssache**“ findet sich keine gesetzliche Definition. Art. 40b Abs. 2 lit. a EBG verweist auf das PBG. Dort ist der Begriff der Obhutssache aber nicht zu finden. Es kann lediglich den Gesetzesmaterialien entnommen werden, dass der Gesetzgeber unter Obhutssachen das „**Handgepäck**“ im Sinne von Art. 23 PBG fassen wollte.¹⁷ Damit wird der Begriff der Obhutssache nach Art. 40b Abs. 2 lit. a EBG auf **leicht tragbare Gegenstände**¹⁸ eingeschränkt. Zusätzlich können persönliche Gegenstände, welche der Reisende an (oder mit sich) trägt (Schmuck, Kleider, Portemonnaie etc.) darunter subsumiert werden.¹⁹

Folglich hängt der Haftungsumfang des Transportunternehmens für Schäden an leicht tragbarem Gepäck in der Obhut des Reisenden gemäss Art. 23 Abs. 2 PBG von den Folgen des Unfalls ab:

Wenn durch das schädigende Ereignis

- a) die betroffene Person zugleich einen Körperschaden erleidet, untersteht das Transportunternehmen auch für den Verlust oder die Beschädigung des Handgepäcks der Gefährdungshaftung nach Art. 40b Abs. 1 EBG.²⁰
- b) kein Körperschaden entsteht oder das Transportunternehmen dafür nicht der Gefährdungshaftung unterliegt, haftet das Transportunternehmen verschuldensabhängig für den Verlust oder die Beschädigung des Handgepäcks. Das Unternehmen kann sich folglich exkulpieren, wobei das Verschulden vermutet wird.²¹

Art. 23 PBG ist keine Haftungsnorm für **schwer tragbares Handgepäck**, d.h. Reisegepäck. Hier sind vielmehr die Art. 24 ff. PBG über den **Transport von Reisegepäck** massgebend und die Haftung richtet sich nach Art. 27 i.V.m. Art. 42 ff. PBG, sofern der Reisende die Obhut über die Sache behält. Dies führt zur folgenden Rechtslage:

- a) Gemäss Art. 27 Abs. 2 PBG kann sich das Unternehmen im Schadensfall mittels Sorgfaltsbeweis von der Haftung befreien.²²
- b) Hat der Reisende keine Obhut über sein Gepäck, gilt es als „beförderte Sache“ im Sinne von Art. 40b Abs. 2 lit. b EBG und die Haftung richtet sich nach dem GÜTG.²³

¹⁵ BBl 2007 4377 – 4512.

¹⁶ Befürwortend Roger König, a.a.O., N. 126 ff.

¹⁷ Vgl. bspw. BBl 2007 4492.

¹⁸ Vgl. für die Definition von Handgepäck Art. 23 Abs. 1 PBG.

¹⁹ Oftinger/Stark, Schweizerisches Haftpflichtrecht, BT, Bd. II/3, Übrige Gefährdungshaftungen, Zürich 1991, § 27, N. 59.

²⁰ Vgl. Roger König, N 138, BBl 2007 4479; 4498; hier muss die Entlastungsnorm der Gefährdungshaftung nach Art. 40c EBG beachtet werden: Kommt sie zur Anwendung, haftet das Unternehmen nicht streng kausal und es ist kein ersatzpflichtiger Körperschaden gegeben. Folglich kommt dann Art. 23 Abs. 2 lit. a PBG nicht zur Anwendung, sondern Art. 23 Abs. 2 lit. b PBG.

²¹ Dies entspricht der Vertragshaftung nach Art. 97 ff. OR; vgl. Art. 23 Abs. 2 lit a und b PBG i.V.m. Art. 42 bis Art. 50 PBG über die vertragliche Haftung und subsidiär Art. 97 ff. OR.

²² Art. 27 Abs. 2 PBG.

²³ Vgl. hiernach lit. b); vgl. Roger König, N 145 f.

Damit gilt für schwer tragbares Handgepäck, welches vom Reisenden überwacht wird, (auch bei der Realisierung der charakteristischen Betriebsgefahr) eine vertragliche Haftung nach Art. 27 i.V.m. Art. 42 ff. PBG (und subsidiär Art. 40b Abs. 3 EBG i.V.m. Art. 97 ff. OR).²⁴

Auch für **persönliche Gegenstände, die der Reisende an oder auf sich trägt** (Schmuck, Uhren, Kleider, Sonnenbrille etc.) kennt das PBG keine Haftungsnorm. Dies führt dazu, dass das Transportunternehmen im Schadensfall unabhängig vom Vorliegen eines Körperschadens nach Art. 40b Abs. 3 EBG i.V.m. Art. 97 ff. OR haftet. Trägt der Reisende jedoch die persönlichen Gegenstände in seinem Handgepäck bei sich, kommt aufgrund von Art. 40b Abs. 2 lit. a EBG i.V.m. Art. 23 Abs. 2 lit. a PBG wiederum die Gefährdungshaftung zur Anwendung.

Dies führt zur schwer nachvollziehbaren Rechtslage, dass abhängig davon, ob der Reisende gleichzeitig am Körper geschädigt ist, oder ob er leichtes oder schweres Reisegepäck mit sich führt, für Verlust oder Beschädigung dieser Sachen die Gefährdungshaftung oder eine verschuldensabhängige Haftung greift.²⁵

Im Ergebnis führt dies beispielsweise dazu, dass sich ein Zugreisender, der einen schweren Reisekoffer und eine leichte Handtasche mit sich trägt und bei einem Zugunglück am Körper geschädigt wird, für den Ersatz der beschädigten Handtasche gemäss Art. 40b Abs. 2 lit. a EBG i.V.m. Art. 23 Abs. 2 lit. a PBG auf die verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung berufen kann. Die Haftung für das schwerere Gepäckstück unterliegt jedoch Art. 40b Abs. 2 lit. b EBG i.V.m. Art. 27 Abs. 2 PBG, sodass er das Risiko einer erfolgreichen Exkulpation des Unternehmens tragen muss. Schliesslich würde das Transportunternehmen aufgrund von Art. 40b Abs. 2 lit. a EBG i.V.m. Art. 51 PBG und Art. 40b Abs. 3 EBG i.V.m. Art. 97 OR für den beschädigten Schmuck des Reisenden ebenfalls verschuldensabhängig haften.

b) Ausnahme 2: „Beförderte Sachen“ gem. Art. 40b Abs. 2 lit. b EBG

Die zweite Ausnahme greift, wenn die „**beförderten Sachen**“ nicht unter der Obhut des Reisenden stehen, also für **Reisegepäck** oder **Frachtgut**, das dem Transportunternehmen übergeben wurde:²⁶

- Auf die Beförderung von Reisegepäck kommen grundsätzlich die Bestimmungen über den Transportvertrag nach Art. 24 ff. PBG zur Anwendung. Aufgrund des Verweises in Art. 40b Abs. 2 lit. b EBG richtet sich die Haftung für die Beschädigung und den Verlust von Reisegepäck jedoch nach dem GüTG. Dort ist jedoch nicht Art. 10 GüTG massgebend, da die Beförderung von Reisegepäck auf einem anderen Vertrag, dem Transportvertrag nach Art. 24 Abs. 1 PBG beruht. Auch Art. 7 GüTG hilft nicht weiter, da diese Bestimmung in einem Zirkelschluss auf Art. 40b EBG zurück verweist. Schliesslich greift daher wiederum die vertragliche Haftung nach Art. 40b Abs. 3 EBG i.V.m. Art. 440 ff. OR.
- Die vertragliche Haftung für Frachtgut richtet sich unter dem geltenden Recht nach Art. 40b Abs. 2 lit. b EBG i.V.m. Art. 10 GüTG. Art. 10 Abs. 3 GüTG verweist auf die

²⁴ Vgl. Roger König, a.a.O., N. 148 mit einer Zusammenfassung der Haftungsfolgen.

²⁵ Vgl. Art. 23 Abs. 2 lit. a und b PBG.

²⁶ Vgl. BBl 2007 4474, 4481, 4492.

(internationalen) Haftungsbestimmungen in Art. 23 ff. CIM²⁷, das aber nur für die Eisenbahnbeförderung anwendbar ist. Diese sind dann aber auch auf den nationalen Beförderungsvertrag direkt anwendbar. Enthält das CIM keine Haftungsregelung, bestimmen sich die Haftungsfolgen gemäss Art. 40b Abs. 3 EBG nach Art. 440 bis Art. 457 ff. OR. Betreffend die ausservertragliche Haftung gilt ebenfalls Art. 7 GüTG, der über den Zirkelschluss in Art. 40b Abs. 3 EBG auf die Bestimmungen des OR verweist.²⁸

B. Folge: gesetzgeberischer Zirkelschluss für ausschliessliche vertragliche Haftung für Obhutssachen und transportierte Sachen

Die beiden Verweise in Art. 40b Abs. 2 lit. a und b EBG ins PBG und ins GüTG führen hinsichtlich der ausservertraglichen Haftung der Transportunternehmen zu einem Zirkelschluss:

Bei der Schädigung von persönlichen Gegenständen wird in Art. 51 PBG betreffend die ausservertragliche Haftung auf das EBG zurückverwiesen. Dieses verweist wiederum in Art. 40b Abs. 2 lit. a EBG bezüglich Obhutssachen in das PBG, welches eben gerade keine eigene Regelung für die ausservertragliche Haftung enthält. Dieser Zirkelschluss kann nur dadurch durchbrochen werden, als gestützt auf Art. 40b Abs. 3 EBG die allgemeinen Bestimmungen des OR für vertragliche Haftungsbestimmungen und damit Art. 97 ff. OR zur Anwendung gelangen.

Bei der Schädigung von Reisegepäck, das nicht in der Obhut des Reisenden steht oder von Frachtgut verweist Art. 7 GüTG für die ausservertragliche Haftung zurück ins EBG. Da Art. 40b Abs. 2 lit. b EBG wiederum Reisegepäck und Frachtgut gerade von der Gefährdungshaftung ausnimmt, kommt ebenfalls Art. 40b Abs. 3 EBG zur Anwendung, der auf die frachtvertraglichen Haftungsbestimmungen in Art. 440 bis Art. 457 OR verweist.

Folglich kommt es bei Sachschäden im Sinne von Art. 40b Abs. 2 lit. a und b EBG **ausschliesslich** zu einer **vertraglichen Haftung** des Unternehmens.²⁹

III. Vorgesehene Änderungen gemäss Revisionsvorlage

Gemäss der Revisionsvorlage des UVEK soll die Verweisnorm für die ausservertragliche Haftung in Art. 7 GüTG mangels Sinngehalt ersatzlos gestrichen und in Art. 40b Abs. 2 lit. b EBG betreffend die Haftung für Schäden an transportierten Sachen direkt ins Obligationenrecht und ins CIM verwiesen werden. Zudem wird Art. 10 GüTG über den Beförderungsvertrag unverändert in Art. 19 GüTG überführt und durch eine neue Haftungsregelung in Art. 20 GüTG ergänzt. Letztere sieht eine Gefährdungshaftung für die Verwirklichung der charakteristischen Risiken aus dem Betrieb von Güterverkehrsanlagen vor.³⁰

Die vorliegende Lösung ist unbefriedigend. Das UVEK beseitigt durch die Aufhebung des Art. 7 GüTG zwar den gesetzsystematischen Zirkelschluss, schafft dem ganzen Puzzle-Spiel aber keine Abhilfe. Die richtige Haftungsnorm lässt sich nach wie vor nur durch die

²⁷ Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM, Anhang B zum Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980, SR 0.742.403.12).

²⁸ Vgl. Roger König, a.a.O., N. 154 ff.

²⁹ Roger König, a.a.O., N. 434 ff.; BBl 2007 4479; 4492; 4495; 4498 f.

³⁰ Erläuternder Bericht für das Vernehmlassungsverfahren zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes vom 16. April 2013.

Kombination von verschiedenen Regelungen ermitteln. Folglich führt die derzeit geltende Verweisstruktur mit der Grundregel in Art. 40b EBG weiterhin zu Rechtsunsicherheit.

IV. Revisionsvorschlag der TRK

Die Transportrechtskommission des SSC unterbreitet daher den Vorschlag, diese unangemessene, komplexe, und letztlich auch im Ergebnis unbefriedigende Rechtslage stark zu vereinfachen und in der vorliegenden Revision des GüTG zu klären.

A. Ausgangspunkt bilden folgende Überlegungen:

1. Die Grundnorm für die ausservertragliche Haftung sollte für alle Transportmedien im GüTG verankert werden. Dazu sind die Art. 40b bis f vom EBG in das GüTG zu verschieben und anzupassen. In den Spezialgesetzen sind die Verweisnormen anzupassen.
2. Für Gepäckstücke und Frachtgut soll nach wie vor nicht die Gefährdungshaftung, sondern eine ausschliessliche vertragliche Haftung gelten. Neu soll jedoch die Ausnahme betreffend persönliche Sachen und Gepäckstücke im PBG und die Ausnahme betreffend Frachtgut im GüTG geregelt werden.
2. Im GüTG ist der Begriff des Frachtguts zu umschreiben. Im PBG ist eine gesetzliche Definition für den „Reisenden“ und für „Reisegepäck“ einzuführen. Der unklare Begriff der Obhutssache ist nicht mehr zu verwenden.
3. In den Spezialgesetzen sollten weiterhin die bereits bestehenden und bewährten Sonderregelungen bezüglich der medienbezogenen Gefahren geregelt sein.

B. Konkrete Gesetzgebungsvorschläge

Die TRK schlägt folgende konkreten Änderungen der geltenden Erlasse vor:

1. Verschiebung der Grundnorm vom EBG in das revidierte GüTG (revGüTG):

Die Grundregel (und übrigen ausservertraglichen Haftungsregeln) in Art. 40b bis f EBG werden gestrichen und mit den folgenden Änderungen als Art. 6a bis 6e unter dem Titel „ausservertragliche Haftung“ in das revGüTG eingefügt:

Art. 6a Grundnorm

¹ Der Inhaber eines Transportunternehmens³¹ haftet für den Schaden, wenn die charakteristischen Risiken, die mit dem Betrieb des Transportmittels verbunden sind, dazu führen, dass ein Mensch getötet oder verletzt wird oder ein Sachschaden entsteht.

² Er haftet für Schäden an Frachtgut nach den Bestimmungen des 5. Abschnitts über den Beförderungsvertrag.³² Als *Frachtgut* gelten sämtliche Güter, die das Transportunternehmen zur Beförderung übernimmt.³³

³¹ „Eisenbahnunternehmen“ ist durch „Transportunternehmen“ zu ersetzen. Unverändert gilt, dass die ausservertragliche Haftung auf konzessionierte Eisenbahn-, Schiff- und Seilbahnunternehmen Anwendung findet, ferner auf sämtliche Seilbahnen und Skilifte (vgl. FN 49; Art. 20 SebG und BBl 2007 4474).

³² Der Verweis in Art. 40b Abs. 2 lit. a EBG auf das PBG kann gänzlich gestrichen werden, da die Haftung betreffend Hand- und Reisegepäck (Obhutssachen) neu direkt in Art. 51 PBG mit Verweis auf Art. 23 und 27 PBG geregelt werden

³ Soweit die Haftung nach Absatz 2 nicht im 5. Abschnitt über den Beförderungsvertrag geregelt ist, gelten ausschliesslich die vertragsrechtlichen Bestimmungen des Obligationenrechts.³⁴

Art. 6b Entlastung

¹ Der Inhaber des Transportunternehmens³⁵ wird von der Haftpflicht entlastet, wenn ein Sachverhalt, der ihm nicht zugerechnet werden kann, so sehr zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, dass er als dessen Hauptursache anzusehen ist.

² Derartige Sachverhalte sind insbesondere:

- a. höhere Gewalt; oder
- b. grobes Verschulden der geschädigten oder einer dritten Person.

Art. 6c Benützung der Infrastruktur

¹ Der Inhaber eines Transportunternehmens³⁶, das die Infrastruktur eines anderen Transportunternehmens benützt, haftet den Geschädigten.

² Er kann Rückgriff auf den Inhaber des Unternehmens nehmen, das die Infrastruktur betreibt, wenn diese die Entstehung des Schadens mitverursacht hat.

³ Ist das schädigende Transportunternehmen nicht bestimmbar, so haftet der Inhaber des Unternehmens, das die Infrastruktur betreibt.

Art. 6d Vereinbarungen³⁷

¹ Vereinbarungen, welche die Haftpflicht nach diesem Gesetz wegbedingen oder beschränken, sind nichtig.

² Vereinbarungen, die offensichtlich unzulängliche Entschädigungen festsetzen, sind innert eines Jahres nach ihrem Abschluss anfechtbar.

Art. 6e Anwendbarkeit des Obligationenrechts³⁸

Soweit dieses Gesetz nichts anderes vorsieht, richtet sich die Haftung nach den Bestimmungen des Obligationenrechts über die unerlaubten Handlungen.

2. Änderung Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009:

Art. 2 Begriffe

soll. Für die Ausnahme in Art. 40b Abs. 2 lit. b EBG betreffend das Frachtgut wird auf den Beförderungsvertrag in Art. 19 revGüTG verwiesen. Damit gilt nach wie vor eine ausschliessliche Vertragshaftung für transportierte Sachen (Gepäckstücke und Frachtgut).

³³ Dieser Vorschlag einer Definition des Begriffs Frachtgut stimmt überein mit dem Begriff nach Anhang B (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern – CIM) zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 (SR 0.742.403.12) gewählt sein.

³⁴ Diese Norm entspricht Art. 40b Abs. 3 EBG, jedoch nur für Frachtgut. Der Verweis auf das Obligationenrecht betreffend die Haftung für Gepäck findet sich neu in Art. 51 Abs. 3 PBG, vgl. Ziff. IV.c).

³⁵ „Eisenbahnunternehmen“ ist durch „Transportunternehmen“ zu ersetzen. Ansonsten ist Art. 40c EBG unverändert zu übernehmen.

³⁶ „Eisenbahnunternehmen“ ist durch „Transportunternehmen“ zu ersetzen. Ansonsten ist Art. 40d EBG unverändert zu übernehmen.

³⁷ Art. 40e EBG ist unverändert zu übernehmen.

³⁸ Art. 40f EBG ist unverändert zu übernehmen.

- 1 [unverändert]
- 2 [unverändert]
- a. [unverändert]
- b. [unverändert]
- c. [unverändert]
- d. *Reisender*: Wer aufgrund eines Personenbeförderungsvertrags befördert wird und sich auf oder in einem Transportmittel aufhält.³⁹

³ Zur Personenbeförderung gehört auch der Transport von Reisegepäck. Als *Reisegepäck* gelten persönliche Gegenstände wie Schmuck, Kleider, Behältnisse, Taschen, Koffer und dergleichen, die der Reisende in seiner Obhut hat oder die das Transportunternehmen aufgrund eines Personen-transport- oder Transportvertrages befördert.⁴⁰

Art. 23 Handgepäck

¹ Reisende dürfen tragbare Gegenstände als Handgepäck⁴¹ unentgeltlich in das Fahrzeug mitnehmen, wenn die Verhältnisse es gestatten.

² [unverändert]

³ [unverändert]

Art. 51 Ausservertragliche Haftung

¹ Für die ausservertragliche Haftung der Transportunternehmen⁴² gelten die Artikel 6a – 6e des GüTG vom ...

² Davon ausgenommen sind Schäden an Handgepäck und Reisegepäck. Hierfür gelten ausschliesslich die Bestimmungen des 4. , 5. und 9. Abschnitts dieses Gesetzes.⁴³

³ Soweit die Haftung nach Absatz 2 nicht in diesem Gesetz geregelt ist, gelten ausschliesslich die vertragsrechtlichen Bestimmungen des Obligationenrechts.⁴⁴

3. Änderung Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957:

Art. 40b – 40f EBG sind zu streichen und durch den folgenden Verweis zu ersetzen:

Art. 40b Haftung

Für die Haftung der Eisenbahnunternehmen⁴⁵ gelten die Artikel 6a – 6e des GüTG vom ... und Art. 51 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009.⁴⁶

³⁹ Dies wäre eine mögliche gesetzliche Definition des Begriffs des Reisenden, die einer engen Auslegung des Begriffs der reisenden Person (vgl. FN 16) entspricht und sich an die Begriffsumschreibung in Art. 1 Ziff. 4 lit. c) des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See (SR 0.747.356.1) anlehnt.

⁴⁰ Dies wäre eine mögliche gesetzliche Definition des Begriffs des Reisegepäcks, die leicht und schwer tragbares Gepäck in der Obhut des Reisenden und in der Obhut des Transportunternehmens erfasst.

⁴¹ Das Wort „leicht“ soll gestrichen werden. Damit werden auch schwer tragbare Gepäckstücke in der Obhut des Reisenden der Haftung nach Art. 23 Abs. 2 PBG unterstellt.

⁴² Damit gilt die Gefährdungshaftung auch für die nicht konzessionspflichtigen Kleinseilbahnen und Skilifte (vgl. Art. 20 SebG und Art. 7 PBG).

⁴³ Diese Regelung entspricht der geltenden Ausnahme in Art. 40b Abs. 2 lit. a EBG. Die Haftung für Gepäck kann direkt im PBG geregelt werden.

⁴⁴ Dies entspricht dem geltenden Art. 40b Abs. 3 EBG und ist hier für die subsidiäre Anwendbarkeit des ORs für die Haftung für Gepäck festzuhalten.

⁴⁵ Der regelmässige und gewerbsmässige Personentransport durch Eisenbahnen untersteht dem Personenbeförderungsregal und ist konzessionspflichtig (vgl. Art. 1 Abs. 2 i.V.m. Art. 6 PBG und Art. 8c Abs. 4 EBG). Art. 5 PBG i.V.m. 8 VPB regelt die Ausnahmen. Aufgrund Art. 40b EBG gilt die Gefährdungshaftung für sämtliche Eisenbahnunternehmen.

4. *Änderung Binnenschiffahrtsgesetz vom 3. Oktober 1975:*

Art. 30a Haftung

Für die Haftung der konzessionierten⁴⁷ Schifffahrtsunternehmen gelten die Artikel 6a – 6e des GüTG vom ... und Art. 51 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009.⁴⁸

5. *Änderung Seilbahngesetz vom 23. Juni 2006:*

Art. 20 Haftung

Für die Haftung des Betreibers oder der Betreiberin einer Seilbahn⁴⁹ gelten die Artikel 6a – 6e des GüTG vom ... und Art. 51 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009.⁵⁰

6. *Änderung Bundesgesetz über die Anschlussgleise vom 5. Oktober 1990:*

Art. 12 Anwendbares Recht

¹ [unverändert]

²Für die Haftung der Anschliesser und Mitbenützer gelten die Artikel 6a – e des GüTG vom ... und Art. 51 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009.⁵¹

³ [unverändert]

V. **Auswirkungen und Rechtfertigung**

Die Verschiebung der Grundregel in einen transportmedienübergreifenden Erlass ist gesetzes-systematisch logischer: Die strenge Gefährdungshaftung soll unabhängig von der Art des Transportmittels greifen.

Daraus ergeben sich folgende Klarstellungen:

- Durch die Änderung von Art. 51 PBG wird die Ausnahme von der Gefährdungshaftung für Hand- und Reisegepäck direkt im PBG geregelt. Der Verweis in Art. 40b Abs. 2 lit. a EBG wird damit hinfällig.
- Durch die Änderung des Art. 23 Abs. 1 PBG gelten neu auch schwer tragbare Gepäckstücke, die der Reisende unter seiner Obhut hat, als Handgepäck. Damit fällt die schwierige Abgrenzung zwischen „leicht“ und „schwer“ tragbarem Reisegepäck und es gelten für alle transportierten Gepäckstücke die Bestimmungen des PBG.

⁴⁶ Transportiert z.B. eine Eisenbahn Personen, richtet sich die Haftung für Körperschäden und Schäden an Gepäck nach PBG. Transportiert die Eisenbahn Frachtgut, richtet sich die Haftung nach GüTG.

⁴⁷ Der regelmässige und gewerbmässige Personentransport durch Binnenschiffe untersteht dem Personenbeförderungsregal und ist konzessionspflichtig (vgl. Art. 1 Abs. 2 i.V.m. Art. 6 PBG und Art. 7 BSG). Art. 5 PBG i.V.m. 8 VPB regelt die Ausnahmen. Aufgrund des Verweises in Art. 30a BSG gilt die Gefährdungshaftung nur für konzessionierte Unternehmen.

⁴⁸ FN 46 analog für Binnenschiffe.

⁴⁹ Der regelmässige und gewerbmässige Personentransport durch Seilbahnen untersteht dem Personenbeförderungsregal und ist konzessionspflichtig (vgl. Art. 1 Abs. 2 i.V.m. Art. 6 PBG und Art. 3 f. SebG). Keiner Konzession bedürfen nach Art. 7 PBG Skilifte und Kleinseilbahnen ohne Erschliessungsfunktion. Gemäss Art. 20 SebG i.V.m. Art. 6a revGüTG würde die Gefährdungshaftung nach wie vor für sämtliche Seilbahnen gelten.

⁵⁰ FN 46 analog für Seilbahnen (auch Kleinseilbahnen und Skilifte, die nicht konzessionspflichtig sind).

⁵¹ FN 46 analog.

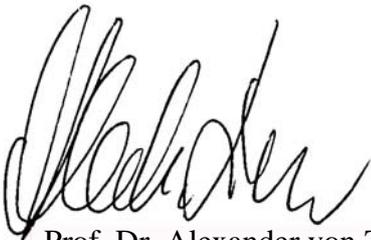
- Aufgrund der Anpassung in Art. 6a Abs. 2 GüTG wird betreffend Reisegepäck in der Obhut des Unternehmens nicht mehr zwingend auf das GüTG verwiesen und es kommen die Bestimmungen von Art. 24 ff. und Art. 42 ff. PBG (und subsidiär Art. 97 OR) zur Anwendung.
- Der Transport von Frachtgut untersteht den Bestimmungen über den Beförderungsvertrag in Art. 10 GüTG (Art. 19 revGüTG). In der Grundregel kann daher betreffend die Haftung auf diese Bestimmungen verwiesen werden.
- Durch die vorgeschlagenen Änderungen wird schliesslich der Zirkelschluss in Art. 7 GüTG i.V.m. Art. 40b Abs. 2 lit. b EBG endgültig aufgehoben. Neu würde Art. 6a Abs. 2 revGüTG auf den im selben Erlass geregelten Beförderungsvertrag und subsidiär auf Art. 440 ff. OR verweisen.

Das heute geltende und hier vorgeschlagene Haftungssystem wird in Anhang 1 und 2 schematisch dargestellt.

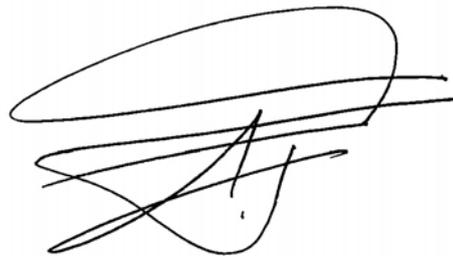
Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Ergänzungen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

SWISS SHIPPERS' COUNCIL SSC
Transportrechtskommission



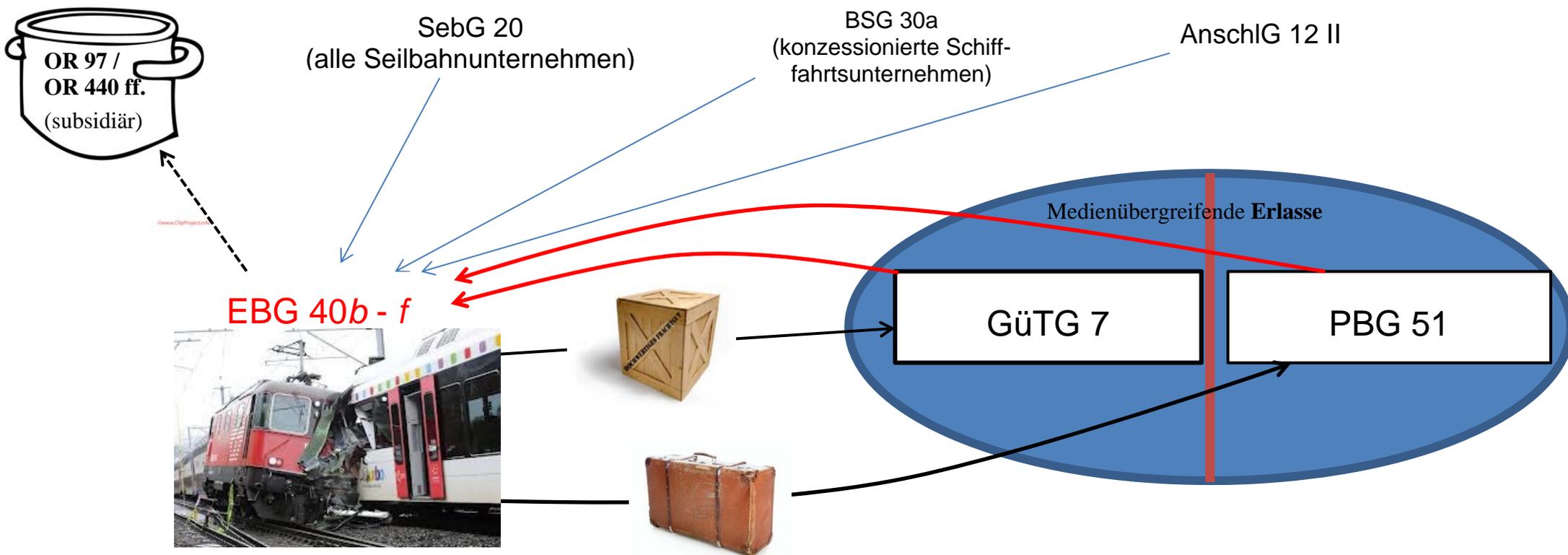
Prof. Dr. Alexander von Ziegler
Präsident Transportrechtskommission



Prof. Dr. Andreas Furrer
Rechtswissenschaftliche Fakultät
der Universität Luzern

zusätzlich an: finanzierung@bav.admin.ch

Haftung im Personen- und Gütertransport bei innerstaatlichen Transporten: geltende Rechtslage



Ausnahme EBG 40b II b: verschuldensabhängige Haftung für transportierte Sachen

Frachtgut: GÜTG 7 i.V.m. EBG 40b II b → GÜTG 7

Zirkelschluss (!), daher EBG 40b III i.V.m. OR 440 ff.

GRUNDREGEL:
verschuldensunabhängige Haftung
alle Eisenbahnunternehmen

Ausnahme EBG 40b II a: verschuldensabhängige Haftung für Sachschäden an „Obhutssachen“

- *Handgepäck:* PBG 51 i.V.m. EBG 40b II a → PBG 23 II a u. b und 42 ff. → subsidiär EBG 40b III → OR 97 ff.

- *Reisegepäck in Obhut Transportunternehmen:* PBG 51 i.V.m. EBG 40b II b → GÜTG 7 → EBG 40b III → OR 440 ff.

- *Reisegepäck in Obhut Reisender:* PBG 51 i.V.m. EBG 40b II a → PBG → keine aV Haftungsnorm, daher EBG 40b III → OR 97 ff.

Haftung im Personen- und Gütertransport: Vorschlag SSC

