

[Home](#) / [Verkehrspolitik](#) / Zugunfall am Gotthard: «SBB und BAV könnten eine Mitverantwortung tragen»

Zugunfall am Gotthard «SBB und BAV könnten eine Mitverantwortung tragen»

Das Zugunglück im Gotthard hinterlässt immense wirtschaftliche Schäden. Wer kommt nun für all die Kosten auf? Darüber haben wir mit einer Expertin gesprochen.

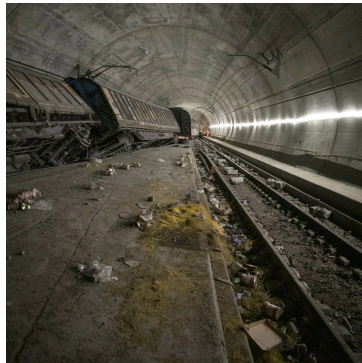
News
Publiziert: 22.08.2023, 12:02 Uhr
Gelesen: 2708 Mal, 1400 Views



Juana Vasella ist Co-Direktorin der Kompetenzzelle für Logistik- und Transportrecht an der Universität Luzern. Foto: Vincent Lefler

Am Donnerstagmorgen, 10. August 2023, kurz nach 9:00 Uhr, startet ein Güterzug am Rangierbahnhof in Chiasso. Sein Ziel in Deutschland wird er nicht erreichen. Die zwei Loks ziehen 32 Wägen. In der Weströhre des Gotthard-Basistunnels bricht an einem der Wägen ein Rad, Anhänger entgleisen. Der Lokführer vorne merkt lange nicht, was hinten passiert. Rund 20 000 Beton-schwellen gehen in Bruch.

Nach Ausfahrt der SBB fahren im Normalbetrieb täglich 260 Güterzüge durch den Gotthard-Basistunnel. Weil nun eine Röhre komplett gesperrt ist, werden es über Monate hinweg nur knapp 100 sein, denn so lange wird die Reparatur dauern. 30 Güterzüge leitet die SBB um. Für Personenzüge werden beide Röhren voraussichtlich bis Anfang nächsten Jahres geschlossen bleiben.



Rund acht Kilometer Gleise und 20 000 Schwellen müssen in der Weströhre des Gotthard-Basistunnels erneuert werden. Foto: SBB CFF FFS

Wer muss nun für die Unfall- und Folgeschäden aufkommen? Darüber haben wir mit Juana Vasella geredet. Sie ist Professorin für Wirtschaftsrecht, Rechtsanwältin in Zürich und Co-Direktorin der Kompetenzzelle für Logistik- und Transportrecht an der Universität Luzern.

Frau Vasella, schon bald wird wohl darüber gestritten, wer für die entstandenen materiellen Schäden und finanziellen Folgeschäden aufkommt. Um welche Summe könnte es insgesamt und letztendlich gehen?

Über die Schadenssumme kann ich als Juristin keine Aussage treffen. Selbst eine Schätzung meinerseits wäre bloss Spekulation. Zur Beantwortung dieser Frage bedarf es der Gutachten zu den Ursachen, dem Hergang und den Folgen des Unfalls. Bislang liegen mir Indizien vor. Festhalten lässt sich aber heute schon, dass voraussichtlich die folgenden Positionen für den gesamthaften Schaden zu berücksichtigen sind: der zerstörte Güterzug bestehend aus Lokomotiven, Wägen und transportierte Waren, die kaputte Infrastruktur im Tunnel, insbesondere Geleise, Mauerwerk und Sicherleinströme. Hinzu kommen Folgekosten wegen der Sperrung der Verkehrsroute für den Güter- und Personenverkehr. Dadurch können etwa Schadensersatzansprüche von Transportunternehmen, deren Waren spätler oder überhaupt nicht ankommen, entstehen oder Vergünstigungen und Rückerstattungen für Billets an Passagiere, die nicht wie geplant reisen können.

Transportunternehmen schliessen üblicherweise eine Haftpflichtversicherung von mindestens 100 Millionen Franken ab. Tritt diese Versicherung auch bei nachweislichen Verschulden des Versicherungsnehmers ein?

Bei einem Unfall tritt zwar grundsätzlich ein Versicherungsfall ein, mit der Folge, dass die Haftpflichtversicherung zunächst den Schaden für das versicherte Transportunternehmen übernimmt. Doch der Versicherer kann und wird üblicherweise Regress nehmen bei den für den Unfall verantwortlichen Personen. Vorausgesetzt, die Ursache für ein Unglück lässt sich eindeutig nachweisen. Im Regressfall muss der Versicherungsnehmer oder ein Dritter, der den Unfall verursacht hat, die von der Versicherung gezahlte Summe an Geschädigte erstatten.

Kann neben den Kosten eine Strafe auf Schuldige des Unglücks dazu kommen?

Die Person oder die Personen, die für den Zugunfall verantwortlich sind, können in einer Geld- oder Freiheitsstrafe verurteilt werden. Höhe und Dauer hängen vom Straftatbestand ab. So wird etwa fahrlässige Körperverletzung geringer bestraft als fahrlässige Tötung.

Müssen die Transportunternehmen für beschädigte oder zu spät gelieferte Waren eine Strafe zahlen?

Ja, aber die Haftungsumme im Rahmen von Transportverträgen ist üblicherweise im internationalen Eisenbahnfrachtrecht beschränkt. Deren Höhe hängt davon ab, wie gross die beförderte Warenmenge ist und welche Schäden an ihr vorliegen. Durch den temporären Ausfall des Schienennetzes, hat der Infrastrukturbereiber, also die SBB gegenüber den betroffenen Eisenbahnunternehmen wie etwa der SBB Cargo für Vermögensschäden nur dann, wenn die Unternehmen ihrerseits Entschädigungen an dritte Parteien wie Speditionen und Passagiere leisten müssen.

Welche Voraussetzungen müssen aus juristischer Sicht erfüllt sein, damit Schadensersatz geleistet wird?

Ein finanzieller Ausgleich ist eine privatrechtliche Frage, die in einem Zivilverfahren geklärt wird. In dem trägt der Anspruchsteller die Beweislast. Er muss somit grundsätzlich das Vorliegen aller Anspruchsvoraussetzungen nachweisen, um entschädigt zu werden. Im Gegensatz dazu müssen in Strafverfahren die Strafverfolgungsbehörden, etwa die Polizei, der angeschuldigten Person deren Schuld nachweisen. Nicht der oder die Beschädigte muss die eigene Unschuld beweisen. Deshalb greift in Strafverfahren der bekannte Grundsatz «in dubio pro reo» - in Zweifel für den Angeklagten.

«Die Ergebnisse der Gutachten müssen abgewartet werden. Alles andere käme einer Vorverurteilung gleich.»

Juana Vasilla

Theoretisch scheidet der Schuldige für den Unfall am Gotthard schnell gefunden: die SBB führten den Zug und betreiben die beiden Eisenbahntunnel am Gotthard-Basistunnel.

Die Klärung der Unfallursache, des Geschehensablaufs und der Verantwortlichkeiten ist eine Frage der Gutachter. In diesem Fall ist es beiderseitig die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SSI. Dessen Ergebnisse der Untersuchung müssen abgewartet werden, alles andere wären spekulative Vorverurteilungen. Grundsätzlich lässt sich aber sagen: Zuständig ist für die Wartung der Schienen, des Tunnels, der Signalanlagen und der sonstigen Infrastruktur ist die staatliche Eisenbahngesellschaft, also die SBB. Für die Wartung der Lokomotiven und Waggons ist es der jeweilige Eigentümer, etwa die SBB Cargo und andere Unternehmen, die Loks und Anhänger selbst betreiben oder an andere vermieten. Die Kumpelposition des Zugs war typisch international: Die Anhänger stammen aus unterschiedlichen Ländern und gehören verschiedenen Eigentümern. Es besteht somit ein komplexes Verantwortungskonglomerat der beteiligten Unternehmen und Personen.

Die SBB betonen, dass der Zug vor und während seiner Fahrt vorschriftsmässig überprüft wurde. Hat das Unternehmen somit seine Pflicht erfüllt und kann deshalb nicht belangt werden?

Grundsätzlich haftet die Bahn für das typische Betriebsrisiko, das mit dem Betreiben einer Eisenbahn einhergeht. Die SBB können sich jedoch ausnahmsweise vom Vorwurf des Verschuldens entlasten, wenn sie nachweisen kann, dass die Hauptursache für den Unfall durch höhere Gewalt oder ein Betriebsrisiko gesetzt wurde. Das gilt aber nur, wenn der Zug vor und während der Fahrt sorgfältig geprüft wurde und sie damit ihrerseits alles Mögliche und Zumutbare unternommen hat, um einen Unfall zu vermeiden. Haben die SBB und ihre Mitarbeiter in jeder Hinsicht sorgfältig gehandelt, dann trifft sie kein Schuldvorwurf. Zynische Stimmen würden formulieren, dass die Unfälle nur in Fällen höherer Gewalt, in denen die Sorgfaltspflicht von allen Akteuren umfassend gewahrt worden ist, unter das «allgemeine Lebensrisiko» fallen und von den Geschädigten selbst zu tragen seien.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) bemängelte in den vergangenen Jahren mehrfach die Qualität der Räder an Güterzügen. Eine mögliche Gefahr war also bekannt. Kann das den SBB angelastet werden und hätte das BAV als Auflichtbehörden eingestuft missen?

Die bekannten Mängel an den Rädern bestimmter Güterzüge verschärfen die bestehenden Sorgfaltspflichten der SBB und der Hersteller, die Radsize bei der Herstellung und Wartung besonders gründlich und aufmerksam auf ihre Sicherheit und Funktionalität zu prüfen. Ebenso kann sich daraus die aufsicherrechtliche Pflicht der BAV ergeben, ein sorgfältiges Vorgehen der Unternehmen engmaschiger zu überwachen und ein unsorgfältiges Verhalten gegebenenfalls zu sanktionieren. Die Schuldfrage im Konkreten kann jedoch nur anhand der technischen Untersuchungen durch die SSI beantwortet werden. Es ist jedenfalls nicht auszuschliessen, dass die SBB und das BAV eine rechtliche und moralische Mitverantwortung am dem Zuganglück tragen.

Beim bislang schwersten Zuganglück in Deutschland kamen im Juni 1998 in der Gemeinde Enschede 101 Menschen ums Leben, 105 wurden schwer verletzt und die Sachschäden betrug rund 75 Millionen Euro. Wie ging dieser Fall juristisch aus?

Mit dem Vorwurf fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Körperverletzung wurde gegen Mitarbeitende des damaligen Bundesbahn Zentralamts und des Radsize-Herstellers ermittelt. Alle Strafverfahren wurden jedoch gegen Geldstrafe in Höhe von umgerechnet jeweils rund 10.000 Franken eingestellt. Das Unglück wurde als «nicht aufklärbar» eingestuft. Die Deutsche Bahn zahlte den Angehörigen der getöteten Opfer Schmerzensgeld. In den Medien wurde über knapp je 15.000 Franken berichtet.

«Am Ende muss vielleicht der Steuerzahler für den Schaden aufkommen.»

Juana Vasilla

Verfahrenseinstellung bedeutet: der Steuerzahler zahlt?

So ist es. Die Steuerzahler kommen für Ermittlungs-, Gerichts- und Gutachterkosten auf. Sie zahlen für die Arbeit der Behörden, etwa der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle. Und weil die SBB auch in öffentlicher Trägerschaft sind, kommt der Staat für deren Schäden auf. Die Steuerzahler könnten diejenigen sein, die letztendlich für den Zugunfall am Gotthard finanziell büssen müssen.

Peter Züg hat BSW, studiert und arbeitet seit gut 20 Jahren als Journalist. Zuletzt freiberuflich für den Spiegel, Zeit Online und die Neue Zürcher Zeitung mit dem Schwerpunkt Politik. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Benachrichtigen](#)