

Je ne veux pas entrer plus en détail sur les différents effets de ces armes que personne ne nie dans cette enceinte, pas plus que sur la situation en regard du droit international, puisque tous ces éléments ont déjà été évoqués oralement ou le sont par écrit dans le rapport de la Commission de la politique de sécurité. C'est plutôt sur les considérations de la commission qui ont abouti à sa proposition de ne pas donner suite à l'initiative parlementaire que je souhaite me pencher.

D'abord, l'argument selon lequel une telle interdiction n'aurait pas l'effet généralisateur qu'avait entraîné l'interdiction des mines antipersonnel se trouve, à mon sens, contredit justement par l'évolution récente sur la scène internationale dont le rapporteur a parlé, ce que les membres de la commission ne pouvaient pas savoir bien évidemment au moment de leur séance.

C'est ainsi que l'importante Conférence internationale contre les bombes à sous-munitions, qui s'est tenue à Vienne du 4 au 7 décembre dernier, événement salué par la Campagne suisse contre les mines antipersonnel, a réuni les représentants de 140 Etats. La majorité d'entre eux était en faveur d'une interdiction très large de ces armes et elle a conclu qu'il fallait si possible parvenir à signer un traité international en 2008.

Dans ces circonstances, la Suisse a justement un rôle à jouer, rôle qui peut tout à fait être celui de pionnier. De plus, notre voisine l'Autriche a rejoint tout récemment la Belgique en interdisant totalement les armes à sous-munitions. La Norvège et la Hongrie, quant à elles, se sont imposé des moratoires sur les sous-munitions qu'elles possèdent, dans l'attente d'une interdiction totale. La Norvège a déjà fait un pas dans ce sens et reste un pays leader dans la lutte contre les armes à sous-munitions. Cela montre bien que la Suisse – même si les Chambres fédérales donnaient suite à l'initiative parlementaire Dupraz – ne serait pas du tout affaiblie dans ces négociations.

J'ai déjà fait allusion tout à l'heure à l'évaluation qui a été faite au Liban par le Service antimines des Nations Unies, qui concluait à l'absence d'améliorations significatives pour la protection des populations civiles des sous-munitions munies de dispositifs d'autodestruction. C'est dans ce cadre que je relève également que la motion Glanzmann-Hunkeler 06.3661, «Interdiction des armes à sous-munitions non fiables», adoptée par les deux conseils, ne permet pas de répondre efficacement aux problèmes humanitaires posés par l'utilisation des armes à sous-munitions.

Quant aux prétendus risques d'affaiblissement de l'armée que représenterait une telle interdiction, ils ne sont pas réels. Outre le fait, comme je l'ai déjà dit, qu'on ne voit pas très bien comment notre armée, par essence défensive, pourrait utiliser de semblables armes, notamment sur le Plateau – puisqu'il est très densément peuplé –, on peut dire que l'article 9 alinéa 2 proposé par l'initiative parlementaire permet notamment des exceptions au principe d'interdiction générale.

Contrairement au rapporteur, je pense que c'est justement tout l'intérêt d'une initiative parlementaire – après qu'on y a donné suite lors de l'examen préalable – d'être ensuite retravaillée sur le fond. L'auteur a déclaré en commission que, vu le temps écoulé depuis le dépôt de son initiative, on peut déjà imaginer que des changements doivent être apportés au projet qui en sera issu. C'est justement dans le cadre d'un examen approfondi d'une initiative parlementaire qu'on peut faire ce travail d'adaptation à l'évolution de la situation, afin de prendre en compte l'ensemble des éléments pertinents.

Cela a été dit, la Campagne suisse contre les mines antipersonnel – vous avez d'ailleurs reçu toutes et tous un courrier à ce propos –, constituée d'une cinquantaine d'organisations caritatives et humanitaires, s'engage fermement contre l'utilisation des armes à sous-munitions. Non seulement, elle s'est réjouie du résultat de la conférence de Vienne, mais elle continue de s'engager pour que les pays, dans leur propre législation, prennent déjà des mesures avant d'arriver, on ne sait pas quand, à un résultat au niveau international.

Avec elle, je vous invite à permettre à la Suisse d'occuper la place qui lui revient dans le concert des nations, celle du pays dépositaire des Conventions de Genève, celle de pionnier dans la défense des droits fondamentaux et du droit humanitaire international. En faisant cela, non seulement vous permettez de suivre le Conseil national et ainsi d'effectuer les travaux législatifs nécessaires parallèlement à l'évolution relativement rapide et réjouissante de la situation internationale, non seulement vous n'affaiblissez ni l'armée ni l'économie de notre pays, mais vous renforcez la crédibilité de la Suisse, tout en contribuant à éviter de faire des victimes innocentes.

Bischofberger Ivo (CEg, AI): Wenn ich im Zusammenhang mit der uns vorliegenden parlamentarischen Initiative all die Diskussionen im Vorfeld der Session, all die uns zugestellten Pro- und Kontra-Argumentarien und die vorgängigen Voten im Rat Revue passieren lasse, komme ich zu folgendem Resümee: Wir sind uns einig und teilen die humanitären Bedenken des Initianten. Wir sind uns einig, dass in eben dieser Thematik Angst, Bedrohung oder gar Gefahr nicht von der Schweiz ausgehen. Aber wir wissen ebenso, dass die Verwendung von Streumunition international ein Problem ist und auch in Zukunft eines sein wird. Aus eben dieser Perspektive ist es wichtig – das betone ich –, dass unser Land, speziell mit Blick auf seine Vermittlerfunktion in der Vergangenheit, mit Blick auf seine humanitäre Tradition und mit Blick auf die Tatsache, dass die Schweiz als Depositarstaat der Genfer Konventionen gerade in diesem Bereich eine grosse Verantwortung hat, in seiner internationalen Vermittlerrolle nicht geschwächt werden darf. Es gilt auch hier: Wer nicht mitpolitisiert, mit dem wird eben politisiert. Dies finden wir auch im aussenpolitischen Bericht, den wir heute Morgen zur Kenntnis genommen haben, auf Seite 5560. Die vorliegende parlamentarische Initiative jedoch bewirkt, dass mit ihrer absolut gehaltenen Forderung genau das Gegenteil zustande kommt.

Darum bitte ich Sie, den Antrag Maury Pasquier abzulehnen und entsprechend der parlamentarischen Initiative Dupraz keine Folge zu geben.

Abstimmung – Vote

Für Folgegeben ... 12 Stimmen

Dagegen ... 24 Stimmen

07.047

Güterverkehrsvorlage

Projet de législation concernant le trafic marchandises

Fortsetzung – Suite

Botschaft des Bundesrates 08.06.07 (BBl 2007 4377)

Message du Conseil fédéral 08.06.07 (FF 2007 4147)

Ständerat/Conseil des Etats 03.10.07 (Erstrat – Premier Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 19.12.07 (Fortsetzung – Suite)

Bürgi Hermann (V, TG), für die Kommission: Zum Eintreten: In der vergangenen Herbstsession – Sie mögen sich noch erinnern – haben wir die Güterverkehrsvorlage beraten, deren Schwerpunkt die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene bildete. Diese Vorlage enthält im Übrigen Anpassungen des Transportrechtes und des Bundesgesetzes über die Anschlussgleise an die Bedürfnisse des Marktes; gleichzeitig wird neu die Haftpflicht im Eisenbahngesetz geregelt. Es sind dies die Bereiche, die den Gegenstand der sogenannten Vorlage 3 mit dem Titel «Bundesgesetz über Änderungen des Transportrechtes» bilden. Im Mittelpunkt dieser Vorlage steht die Revision des Haftpflichtrechtes im Eisenbahngesetz. Der dama-

lige Präsident der KVF, Kollege Thomas Pfisterer, hat in der Herbstsession dann den Antrag gestellt, die Behandlung dieser Vorlage 3 auf die Wintersession zu verschieben, um damit der Kommission für Rechtsfragen die Möglichkeit zu geben, zu dieser Revision des Haftpflichtrechtes einen Mitbericht zu erstellen. Dies ist in der Zwischenzeit geschehen. Da ich an der Sitzung der KVF vom 20. November 2007 als Mitglied der Kommission für Rechtsfragen mündlich die Stellungnahme überbrachte und gleichzeitig als stellvertretendes Mitglied der KVF an der Sitzung teilnahm, hatte das zur Folge, dass man mir gerade auch noch die Berichterstattung zu dieser Vorlage übertragen hat. (*Heiterkeit*)

Im Rahmen des Eintretens ist Folgendes zu bemerken: Die Regeln für die Haftung bei Schäden im Zusammenhang mit dem Betrieb von Eisenbahnen sind im Bundesgesetz vom – man höre und staune – 28. März 1905 über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Schweizerischen Post enthalten. Im Grundsatz handelt es sich gemäss geltendem Recht um eine Gefährdungshaftung des Inhabers des Eisenbahnunternehmens. Das heisst, die blossе Verursachung des Schadens durch den Betrieb oder den Bau der Eisenbahn löst die Schadenersatzpflicht aus. Jetzt kommt das Entscheidende: Diese Gefährdungshaftung gilt jedoch nur in beschränktem Ausmass. Für die meisten Sachschäden bei Eisenbahnunfällen existiert gemäss geltendem Recht nur eine Verschuldens-, nicht eine Gefährdungshaftung.

Ebenfalls unbefriedigend ist der Umstand, dass für die Leistung einer Genugtuung ein Verschulden erforderlich ist. Die Einschränkung der Gefährdungshaftung durch das Erfordernis eines Verschuldens im Zusammenhang mit einer Genugtuung bzw. bei Sachschäden stellt im schweizerischen Haftpflichtrecht einen Sonderfall dar, der allein durch die Tatsache zu erklären ist, dass es sich um ein sehr, sehr altes Gesetz handelt. Herr Professor Gauch hat deshalb in einem Artikel im Jahre 1998 erklärt, dass das Eisenbahn-Haftpflichtgesetz ins rechtshistorische Museum gehöre – und dies besser heute als morgen.

Obwohl die Revisionsbedürftigkeit des geltenden Eisenbahn-Haftpflichtrechts im Grundsatz unbestritten geblieben ist, wurde zu Recht die Frage aufgeworfen, ob es angebracht sei, diese Revision nun vorzuziehen und zwingend mit der Güterverkehrsvorlage zu behandeln, deren Hauptinhalt etwas ganz anderes betrifft. Warum diese Frage? Weil eine Gesamtrevision des schweizerischen Haftpflichtrechts ansteht. Es handelt sich um den sogenannten Vorentwurf Widmer/Wessmer. Dieser Vorentwurf ist vom Bundesrat auf Eis gelegt worden. Der Bundesrat hat in Anbetracht der sehr zahlreichen Vorlagen im Rechtsbereich entschieden, diese Gesamtrevision vorläufig zu sistieren. Unsere Kommission für Rechtsfragen hat sich mit der Frage auseinandergesetzt, ob es richtig sei, etwas aus dieser Gesamtrevision vorzuziehen. Sie setzte sich intensiv mit der Meinung des Bundesamtes für Justiz auseinander.

Die Kommission für Rechtsfragen ist zum Schluss gekommen, dass keinerlei Gründe vorliegen, die gegen das Herausbrechen des Eisenbahn-Haftpflichtrechts aus der Gesamtrevision des Haftpflichtrechts sprechen. Die Kommission für Rechtsfragen ist einhellig der Auffassung, dass die geltende Haftungsregelung in der Tat revisionsbedürftig ist und dass Handlungsbedarf in Anbetracht der steigenden Bedeutung des Netzzugangs – das ist das Entscheidende – gegeben ist. Der Vertreter des Bundesamtes für Justiz hat in diesem Zusammenhang von einem der dringendsten Revisionsanliegen des Haftpflichtrechts gesprochen. Die vorgeschlagenen Änderungen weichen zudem nicht vom Vorentwurf Widmer/Wessmer im Rahmen der Gesamtrevision des Haftpflichtrechts ab. Wenn wir nun diese Revision vorziehen, machen wir nichts, was im Widerspruch zur allfälligen Revision des gesamten Haftpflichtrechts stehen würde. Da somit keine negativ präjudizierenden Wirkungen auf andere Haftpflichtbereiche entstehen, kann diese sektoriell begrenzte Neuregelung des Eisenbahn-Haftpflichtrechts bedenkenlos an die Hand genommen werden.

So weit einige Vorbemerkungen zu dem auf die jetzige Session verschobenen Teil 3 der Güterverkehrsvorlage. Im Rahmen der Detailberatung werde ich dann noch zu den geänderten Bestimmungen im Eisenbahngesetz, im Bundesgesetz über die Anschlussgleise sowie zu den übrigen Gesetzesrevisionen einige ergänzende Bemerkungen machen. So viel zum Eintreten.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Da ich weiss, dass Sie im Programm ohnehin etwas im Rückstand sind, mögen Sie es mir nicht falsch auslegen, wenn ich jetzt nicht auch noch ein langes Eintretensvotum halte, denn Ihr Kommissionssprecher hat alles perfekt zusammengefasst. Ich kann mich dem anschliessen.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

3. Bundesgesetz über Änderungen des Transportrechtes 3. Loi fédérale sur les modifications du droit des transports

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress; Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. II Ziff. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates mit Ausnahme von:

Art. 40d Abs. 1

Die Inhaberin oder der Inhaber eines Eisenbahnunternehmens, das die Infrastruktur eines anderen Eisenbahnunternehmens benützt, haftet den Geschädigten.

Art. 40d Abs. 2

Sie oder er kann Rückgriff auf die Inhaberin oder den Inhaber des Unternehmens nehmen, das die Infrastruktur betreibt, wenn diese die Entstehung des Schadens mitverursacht hat.

Art. 40d Abs. 3

Ist das schädigende Eisenbahnunternehmen nicht bestimmbar, so haftet die Inhaberin oder der Inhaber des Unternehmens, das die Infrastruktur betreibt.

Ch. II ch. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

à l'exception de:

Art. 40d al. 1

Le détenteur d'une entreprise ferroviaire qui utilise l'infrastructure d'une autre entreprise ferroviaire répond vis-à-vis des lésés.

Art. 40d al. 2

Il a un recours contre le détenteur de l'entreprise qui exploite l'infrastructure lorsque celle-ci est coresponsable à la survenance du dommage.

Art. 40d al. 3

Lorsque l'entreprise qui a causé le dommage ne peut être déterminée, le détenteur de l'entreprise qui exploite l'infrastructure est responsable.

Bürgi Hermann (V, TG), für die Kommission: Zu Artikel 17a: Diese Revision des Eisenbahngesetzes steht nicht in Zusammenhang mit dem Haftpflichtrecht. Vielmehr wird damit die gesetzliche Grundlage für ein Verzeichnis der in der Schweiz zugelassenen Fahrzeuge geschaffen.

Zu Artikel 40b: Jetzt befinden wir uns beim Haftpflichtrecht. Der 13. Abschnitt beschäftigt sich in wenigen Artikeln mit

dem Haftpflichtrecht. In Absatz 1 von Artikel 40b ist der Grundsatz der Gefährdungshaftung enthalten, das heisst, die Haftung besteht, wenn ein Schaden aufgrund der mit der Eisenbahnunternehmung verbundenen charakteristischen Risiken eintritt. Das ist Juristendeutsch, aber gängiges. Solche Risiken sind beispielsweise die Fortbewegung, die verwendete Energie oder die transportierten Güter. Absatz 2 regelt die von der Gefährdungshaftung nicht erfassten Schäden an transportierten Sachen. Es sind dies die in der Obhut des Reisenden beförderten Sachen, also Handgepäck, Reisegepäck, Frachtgut. Diese sind von der Gefährdungshaftung ausgenommen. Für diese gilt ausschliesslich die vertragliche Haftung.

Zu Artikel 40c: Gemäss Absatz 1 entfällt die Haftpflicht, wenn ein Sachverhalt ausserhalb des Einflussbereiches der Eisenbahnunternehmung als Hauptursache des Schadens anzusehen ist. In Absatz 2 werden dann Beispiele für die Entlastung genannt. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang, dass Selbsttötung in jedem Fall einen Entlastungsgrund darstellt.

Zu Artikel 40d: Hier muss ich etwas ausholen, weil wir einen neuen Artikel vorschlagen. Worum geht es? Es geht um die Solidarhaftung. Im bisherigen Eisenbahn-Haftpflichtgesetz gilt eine ausschliessliche – Sie hören: eine ausschliessliche – Haftung der Netzbenutzerin. Der bundesrätliche Entwurf sieht nun vor, dass neu Infrastruktur- und Netzbetreiberin bzw. Netzbetreiber solidarisch haften. Diese unlimitierte Solidarität zwischen den Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen ist insbesondere seitens der Bahnunternehmungen auf Kritik gestossen. Wir haben uns mit dieser Kritik auseinandergesetzt und schlagen Ihnen jetzt einen abgeänderten Artikel 40d vor.

Im Gegensatz zur reinen Solidarhaftung gemäss Entwurf des Bundesrates, welche dem Geschädigten die freie Wahl lässt, welches Unternehmen – das Eisenbahnunternehmen oder das Infrastrukturunternehmen – er belangen will, besteht die Lösung der Kommission in einer Art Kaskadenhaftung. Was heisst das? Entsteht durch den Betrieb einer Eisenbahn ein Schaden, gilt der Grundsatz uneingeschränkt, dass das Eisenbahnunternehmen haftet. Das ist der Ausgangspunkt. Dann kommt der nächste Punkt: Dieses Eisenbahnunternehmen kann auf den Infrastrukturbetreiber Rückgriff nehmen, wenn Faktoren gegeben sind, welche in einem Zusammenhang mit der Bahninfrastruktur stehen und den Schaden verursacht oder mitverursacht haben. In Absatz 3 ist dann ein Auffangtatbestand enthalten, indem stets und ausschliesslich das Infrastrukturunternehmen haftet, wenn das schädigende Eisenbahnunternehmen nicht bestimmbar ist. Wir wollen nicht den Geschädigten auf die Suche schicken. Wenn er nicht bestimmbar ist, dann haftet ganz klar das Infrastrukturunternehmen.

Ich muss hier im Auftrag der Kommission noch etwas ausholen und auf einen Punkt eingehen, der zu Diskussionen Anlass gegeben hat und vielleicht für die Materialien wichtig ist. Im Rahmen der Beratung dieser Neufassung haben wir uns intensiv mit der Frage auseinandergesetzt, ob es ausreicht, nur vom Inhaber oder von der Inhaberin zu sprechen oder ob nicht auch die Eigentümerin oder der Eigentümer zu erwähnen ist, denn das kann unterschiedlich sein. Auslöser dieser Diskussion war die Tatsache, dass es bei der Infrastruktur Fälle gibt, bei denen der Eigentümer und der Betreiber der Infrastruktur nicht identisch sind. Aufgrund der Tatsache, dass im Eisenbahngesetz einheitlich von Betreibern der Bahninfrastruktur gesprochen wird und zudem Betreiber der Infrastruktur nur sein kann, wer gemäss Artikel 5 Absatz 1 des Eisenbahngesetzes über eine sämtliche Rechte und Pflichten enthaltende Konzession verfügt, sind wir zum Schluss gekommen, dass mit dem Begriff «Inhaber oder Inhaberin» genügend Klarheit besteht. Aus diesem Grund haben wir auch darauf verzichtet, neben dem Verb «betreiben» auch noch «besitzen» zu schreiben.

Im Übrigen gehen wir davon aus, dass sich die Kommission des Zweitrates aufgrund meiner jetzigen Ausführungen auch nochmals mit dieser Thematik beschäftigen wird oder zumindest kann, wenn sie das will. Für den Fall, dass jemand

befürchtet, dass mit dieser praktikablen und sachgerechten Neufassung von Artikel 40d eine massive Schlechterstellung des Geschädigten verbunden sei, kann ich sagen, dass das nicht zutrifft. Dem möge auch der Hinweis dienen, dass der Netzzugang eines Eisenbahnunternehmens in unserem Land eine Haftpflichtversicherung von sage und schreibe 100 Millionen Franken – 100 Millionen Franken! – voraussetzt. Damit dürfte sichergestellt sein, dass bezüglich der Deckung keine Probleme bestehen.

Zum letzten Punkt: In den französischen Text hat sich noch ein Fehler eingeschlichen. In Absatz 1 ist «à titre» zu streichen.

Bieri Peter (CEg, ZG): Erlauben Sie mir, dass ich mich als neuer Präsident der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen in dieser Sache nicht zu Wort melde, ohne vorher Herrn Kollega Bürgi ganz herzlich zu danken, dass er als Mitglied der Kommission für Rechtsfragen und Stellvertreter in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen es übernommen hat, diese nicht ganz einfache Vorlage, die insbesondere von Nichtjuristen einiges an Verständnis für das Recht verlangt, hier zu vertreten. Das Geschäft ist noch von meinem Vorgänger als Kommissionspräsident, Herrn Thomas Pfisterer, vorbereitet worden.

Ich darf hier meine Interessenbindung offenlegen: Ich bin Präsident der Litra, des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr. In dieser Eigenschaft habe ich regelmässigen Kontakt mit den Verkehrsunternehmen, so auch in diesem Fall.

Die Verkehrsunternehmen haben ihren Vorbehalt gegenüber dem bundesrätlichen Entwurf zur Regelung der Haftungsfrage schon bei der Anhörung angemeldet. Die in der Botschaft vorgesehene Solidarhaftung bedeutet, dass jeder Geschädigte frei wählen kann, ob er seine Ansprüche bei der Infrastrukturbetreiberin oder beim Verkehrsunternehmen, welches den Transport durchgeführt hat, geltend machen will, und dies unabhängig davon, wer den Schaden tatsächlich zu verantworten hat. Diese Lösung ist sachlich nicht gerechtfertigt und führt zu einer krassen Ungleichbehandlung der Bahnen, welche einen Infrastrukturbereich besitzen, wie bei uns etwa die BLS, die SOB oder die SBB, gegenüber den Bahnen, die nur mit Netzzugang fahren, wie dies z. B. bei ausländischen Bahnunternehmen oder Verkehrsunternehmen der Fall ist. Bei einem Ereignis in der Schweiz, in das ein ausländisches Verkehrsunternehmen mit Netzzugang involviert ist, würden etwa die SBB und die BLS als ortsansässige und, weil im Eigentum des Staates befindlich, zahlungskräftige Infrastrukturunternehmen mit allen Schadenersatzforderungen konfrontiert, welche nach heutigem Recht gegen die Netzzugänger eingereicht werden müssten. Der Entwurf des Bundesrates ist insofern auch mit der Internationalisierung und dem freien Netzzugang im Schienengüterverkehr schwerlich kompatibel.

Die charakteristischen Risiken des Eisenbahnbetriebes gehen primär vom Verkehrsunternehmen und nicht von der staatlichen Infrastruktur aus. Für Schäden, die von der Infrastruktur ohne Einfluss eines Verkehrsunternehmens ausgehen, haftet ohnehin die Infrastrukturbetreiberin. Die versicherungsmässige Abdeckung der durch die Solidarhaftung entstehenden Risiken wird die Infrastrukturbetreiberinnen und damit die öffentliche Hand, welche die ungedeckten Kosten des Infrastrukturbetriebes trägt, finanziell erheblich belasten. Mit der Solidarhaftung gemäss bundesrätlichem Entwurf übernimmt die öffentliche Hand mittelbar ein nicht unerhebliches zusätzliches Haftungsrisiko, was bei grossen Schadenereignissen, z. B. im Zusammenhang mit dem Transport von gefährlichen Gütern, rasch mehrere Hundert Millionen Franken ausmachen könnte.

Bei unserer Lösung schliessen wir mit Absatz 3 von Artikel 40d für den Geschädigten die Lücke für diejenigen Fälle, in denen das schädigende Verkehrsunternehmen nicht oder nicht mehr festgestellt werden kann. Diese Vorschrift ist denn auch ein klarer Anreiz für die Infrastrukturbetreiberin, den Geschädigten bei der Identifikation des schädigenden Verkehrsunternehmens aktiv zu unterstützen. Mit der Lö-

sung der Kommission, die eine Kaskade der Haftung vorsieht, im umgekehrten Fall jedoch letztlich die Betreiber in der Infrastruktur haften lässt, regeln wir die Haftpflicht in Symmetrie zur erfolgten Liberalisierung im Bahngüterverkehr und zur damit erfolgten Aufteilung in Betrieb und Infrastrukturunternehmen.

Ich möchte Sie bitten, dem Konzept unserer Kommission zu folgen; Sie nehmen damit das Anliegen der Bahnunternehmungen zwar nicht tel quel auf, sondern regeln über diese gestufte Form, dass sowohl Verkehrsunternehmen als auch Infrastrukturunternehmen ihre Verantwortung je zu 100 Prozent wahrnehmen müssen.

David Eugen (CEg, SG): Ich habe in der Botschaft gelesen, was der Bundesrat zu diesem Thema geschrieben hat. Er hat auf Seite 4481 diesen Artikel mit der solidarischen Haftung vorgeschlagen. Aus Sicht der allgemeinen Regeln des Haftpflichtrechtes überzeugt mich die Meinung des Bundesrates absolut. Es gibt hier zwei Gefährdungshaftpflichtige: Einmal ist da, wie der Bundesrat schreibt, derjenige, der die Eisenbahnwagen, die Lokomotiven usw. betreibt. Die andere Gefahrenquelle ist die Anlage: Das können die Weichen oder die Signale sein, aber auch banalere Einrichtungen wie ein Hag.

Ich nenne ein Beispiel: Ein Kind spielt in der Nähe einer Bahn, findet ein Loch im Hag, geht hindurch und wird von einem Zug erfasst und getötet. Das ist ein Fall, der ohne Weiteres vorkommen kann. Wenn Solidarhaftpflicht besteht, haben in einem solchen Fall die geschädigten Eltern das Recht, jenen Teil zu wählen, wie es für sie am einfachsten ist, sei dies nun der Besitzer des Hags oder die Bahn. Wer genau schuld ist, das müssen sie nicht abklären, das ist nicht ihr Problem; sie können wählen, und sie werden so wählen, wie es für sie auch vom Prozessrisiko her am einfachsten ist. Das ist auch der Sinn der Solidarhaftung, wenn mehrere Gefährdungshaftpflichtige vorhanden sind, die für Betriebsrisiken haften. Das ist eine Grundregel; so stellt es auch der Bundesrat dar.

Was uns nun die Kommission vorschlägt, geht für mich zu Lasten der Geschädigten. Im genannten Beispiel könnte die Situation primär einmal so sein, dass man sagt: Du musst zuerst feststellen, von welchem Zug genau dieses Kind erfasst worden ist. Wenn pro Tag hundert Züge durchfahren und man feststellen muss, welcher Zug das Kind erfasst hat, stellt sich für den Geschädigten am Schluss die Frage: War es ein Schweizer Zug, war es ein italienischer, ein österreichischer oder ein französischer Zug? Gegen wen muss ich klagen?

Die Schädigergruppe, das sind die Haftpflichtigen, werden es dem Geschädigten überlassen. Er muss die Beweise suchen, er muss sie sammeln. Er trägt vor allem das Risiko, dass er den Falschen erwirkt und man ihm dann sagt: Du hast das falsche Eisenbahnunternehmen eingeklagt, es wäre jedoch bestimmbar gewesen, du hättest jenes nehmen müssen, wir haben nämlich herausgefunden, dass genau dieser Zug dann und dann dort durchgefahren ist und die Tötung dieses Kindes verursacht hat.

Diese Verlagerung, vor allem auch die Verlagerung des Prozessrisikos auf die Geschädigtenseite, ist nicht sachgerecht. Der Ausgangspunkt des Problems ist ja nicht, dass die Infrastrukturunternehmung, wie es jetzt Kollege Bieri dargestellt hat, keine Ursache setzt; vielmehr setzt sie ebenfalls eine Betriebsgefahr. Die beiden Betriebsgefahren sind von Anfang an vorhanden. Die Ursachen sind gesetzt. Nach der Fassung der Kommission will man jetzt ein Unternehmen, das mit der Anlage auch eine Betriebsgefahr setzt, einfach streichen und in die zweite Stufe setzen. Nur wenn man den Schädiger nicht finden kann, dann kommt das überhaupt zum Zug.

Ich möchte hier auch keine grosse Juristendiskussion entfachen. Aber ich bin mit dieser Lösung nicht einverstanden. Ich weiss jetzt nicht, was der Bundesrat macht. Wenn er an seiner wesentlich besseren, überzeugenderen, auch haftpflichtrechtlich überzeugenderen Lösung festhält, werde ich seiner Fassung zustimmen. Sonst muss ich mindestens die

nationalrätliche Kommission und den Nationalrat dann aufordern, das ganz genau zu prüfen.

Einem Argument, das am Schluss von Kollege Bieri genannt worden ist, möchte ich widersprechen: Er hat gesagt, die öffentliche Hand müsste da nachher bezahlen. Das stimmt nicht. Es steht in der Botschaft, dass die Netzbenutzerin verpflichtet ist, eine Haftpflichtversicherung abzuschliessen. Das ist ja klar. Der Kommissionspräsident hat die Summe von 100 Millionen Franken genannt. Von mir aus kann man sie auch auf 200 Millionen festlegen. Jedenfalls muss sie genügend gross sein. Es ist ganz klar, dass da die öffentliche Hand nicht zum Zug kommt. Die Geschädigten kommen zum Zug. Selbst wenn eine Bahn Konkurs gehen würde – irgendwo steht, man fürchte den Konkurs der italienischen Staatsbahnen usw. –, dann ist von Anfang an ein Versicherungsschutz vorhanden, und dann ist auch ein Haftpflichtiger da. Dieses Argument finde ich also nicht stichhaltig. Daher muss man hier eine Abwägung der Interessen von Schädiger, Gefahrensetzer, und Geschädigtem vornehmen. Es geht hier nicht um eine Privilegierung der öffentlichen Hand oder eine Gefahrenabwehr für die öffentliche Hand oder den Steuerzahler.

Ich bitte Sie, dem Bundesrat zu folgen. Ich hoffe, dass er an seiner Fassung festhält.

Bürgi Hermann (V, TG), für die Kommission: Trotz der fortgeschrittenen Zeit muss ich hier noch Stellung beziehen, insbesondere dann, wenn der Antrag unserer Kommission so zuhanden der nationalrätlichen Kommission durchgeht.

Der Vorwurf von Herrn David, dass diese neue Regelung zu Lasten des Geschädigten gehe und dass es sich um eine Schlechterstellung des Geschädigten handle, wiegt schwer – aber er trifft nicht zu. Weshalb trifft er nicht zu? Was wir jetzt vorschlagen, führt nicht zu einer Schlechterstellung des Geschädigten. Der Geschädigte findet immer und ohne Probleme die Gesellschaft, die er einklagen muss. Warum, Kollege David?

Im Grundsatz klagt der Geschädigte das Eisenbahnunternehmen ein, das steht in Absatz 1. Wenn dieses Eisenbahnunternehmen nicht bekannt ist, kann er ohne Weiteres das Infrastrukturunternehmen einklagen, das steht in Absatz 3. Es besteht also rechtlich keine Lücke. Ich will Herrn David als erfahrenem Anwalt keine Praktikantenbelehrung geben, (*Heiterkeit*) aber wie geht man in einem derartigen Fall aufgrund der gesetzlichen Ausgangslage vor? Ganz einfach: Man klagt immer das Eisenbahnunternehmen ein – immer. Wenn das Eisenbahnunternehmen nicht bekannt ist oder wenn irgendwelche Probleme bestehen, schreibt man das Infrastrukturunternehmen an und sagt: Bitte! Wenn also das Eisenbahnunternehmen bekannt ist, ist es klar; ist es nicht bekannt, dann wird der Ball dem Infrastrukturunternehmen mit dem höflichen Hinweis zugesoben, bitte zu sagen, welches Eisenbahnunternehmen verantwortlich ist. Wenn es das nicht kann und nicht will, ist prozessual völlig klar, dass man das Infrastrukturunternehmen einklagt. Prozessual, also vom Verfahren her, ergeben sich für den Geschädigten, der zweifellos durch einen äusserst fähigen Anwalt vertreten ist, überhaupt keine Probleme. Das wollte ich hier einfach festhalten. Diese Regelung bietet keine Probleme in der Praxis, und sie hat keine Haftungslücke. Das wollte ich hier einfach noch deponieren.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zunächst: Der Bundesrat hat die Solidarhaftung vorgeschlagen, um den Geschädigten völlig sicher zu stellen, damit er wählen kann, gegen wen er im Falle eines Schadens klagt. Er könnte sogar gegen beide zusammen klagen – wie er will. Nun hat Ihre Kommission das neu geregelt. Dazu muss ich sagen: Es ist zwar eine andere Lösung, als sie der Bundesrat vorgesehen hat, aber ich kann darin auch keine Benachteiligung des Geschädigten erblicken.

Es ist so, dass Ihre Kommission statt einer Solidarhaftung eine Kanalisierung auf das Eisenbahnunternehmen vorschlägt. Zum Beispiel, Herr David, das Sie angeführt haben: Ein Kind geht durch einen defekten Absperrungszaun, wel-

cher dem Infrastrukturunternehmen gehört, und gerät unter einen Zug. Da könnte man rechtlich darüber diskutieren: Was war die Ursache für den Unfall? War es der defekte Zaun, oder war es die Eisenbahn, die in diesem Moment kam? Da können sich die Juristen streiten. Indem der Gesetzgeber, Ihre Kommission, jetzt sagt, der Geschädigte wendet sich an das Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnunternehmen haftet, nimmt er diese rechtliche Würdigung vorweg. Das Eisenbahnunternehmen haftet, auch wenn da ein Loch im Zaun des Infrastrukturbetreibers war. Und es ist Sache des Eisenbahnunternehmens, nachher Regress zu nehmen, wenn es der Meinung ist, in Wirklichkeit sei dieses Loch der Grund für den Schaden gewesen. Der Geschädigte aber kommt beim Eisenbahnunternehmen voll zu seinem Recht. Er kommt auch deswegen zu seinem Recht, weil das Eisenbahnunternehmen ja obligatorischerweise eine Haftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme von 100 Millionen Franken hat. Und der Regress nachher ist Sache zwischen den beiden Unternehmen. Für den Fall – das hat Herr Bürgi ja gesagt –, dass man nicht weiss, welches Eisenbahnunternehmen jetzt einen Menschen überfahren hat, kann man sich an das Infrastrukturunternehmen wenden. So muss ich sagen, dass das, was wir wollten, nämlich den Geschädigten vollkommen zu allen Rechten kommen zu lassen, auch mit dieser Regelung gewährleistet ist. Es freut mich, Herr David, dass Sie an der Fassung des Bundesrates festhalten wollen, aber ich selber muss sagen, dass diese Lösung rein rechtlich keine Benachteiligung des Geschädigten mit sich bringt.

David Eugen (CEg, SG): Wenn da Juristen am Werk sind, dann gibt es natürlich Meinungsunterschiede. Ich möchte nur eines sagen: Sie setzen einen zusätzlichen Tatbestand. Dem Geschädigten wird nämlich auferlegt, das schädigende Eisenbahnunternehmen zu bestimmen. Das muss der Geschädigte vor Gericht beweisen, und die Gegner werden ihm sagen: Ja, du musst das bestimmen, das ist deine Aufgabe. Das steht so in Absatz 3, und das ist eine zusätzliche Last, die man dem Geschädigten auferlegt. Ich finde das überhaupt nicht sachgerecht. Wenn hundert Züge vorbeifahren, muss er beweisen, welcher es war; das ist nicht sachgerecht. Ich stelle jetzt keinen Antrag, aber ich stelle fest, dass der Bundesrat offenbar dem Antrag der Kommission folgt. Von daher gesehen bitte ich jetzt einfach die Kommission des Nationalrates, das wirklich im Detail nochmals zu überprüfen und dort die juristische Sonde anzusetzen.

Angenommen – Adopté

Ziff. II Ziff. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II ch. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Bürgi Hermann (V, TG), für die Kommission: Gestatten Sie mir nur diese Bemerkung, damit man weiss, worum es geht; jetzt ist die Haftpflichtfrage erledigt. Das Bundesgesetz über die Anschlussgleise regelt in erster Linie die Beziehung des Anschlussgleisbesitzers zum Infrastrukturbetreiber sowie das Verhältnis zwischen dem Anschliesser und den übrigen Mitbenützern eines Anschlussgleises. Die mit der Revision dieses Gesetzes unterbreiteten Änderungen betreffen zwei Bereiche: 1. Im gesamten Erlass wird der Ausdruck «Bahn» ersetzt bzw. präzisiert. Es wird geklärt, dass an den meisten Stellen im Gesetz unter «Bahn» nur die Infrastrukturbetreiberin bzw. der Infrastrukturbetreiber zu verstehen ist. Dies hat zur Folge, dass kein Eisenbahnverkehrsunternehmen – und das ist entscheidend – verpflichtet ist, Güterwagen auf Anschlussgleisen zu holen oder zu bringen. Vielmehr soll hier der Markt spielen.

2. Zurzeit sind die SBB noch Aufsichtsbehörde für die Anschlussgleise. Dies wird in Artikel 17 geändert. Wie bereits

heute bei den konzessionierten Transportunternehmen soll neu das BAV Aufsichtsbehörde für alle Anschlussgleise werden, das heisst also auch für diejenigen, die jetzt an das Netz der SBB anschliessen.

Sonst habe ich keine Bemerkungen.

Angenommen – Adopté

Ziff. II Ziff. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II ch. 3

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. II Ziff. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II ch. 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Bürgi Hermann (V, TG), für die Kommission: Zu Artikel 23 Absätze 2 und 3: Ich bitte Sie, einfach zur Kenntnis zu nehmen, dass es hier um die Revision von Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes geht, das noch nicht in Kraft ist. Wir revidieren also innerhalb der Revision.

Was die Regelung der Haftung für Handgepäck anbelangt, so geht es um die Haftung des Unternehmens, wenn ein Handgepäck beschädigt wird, sowie um die Haftung des Reisenden, wenn durch sein Handgepäck ein Schaden verursacht wird. Die Änderungen sind geringfügig. Ich habe keine weiteren Bemerkungen.

Angenommen – Adopté

Ziff. II Ziff. 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II ch. 5

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. II Ziff. 6

Antrag der Kommission

Art. 6

Für die ausservertragliche Haftung der Unternehmen gelten die Artikel 40b bis 40f EBG.

Ch. II ch. 6

Proposition de la commission

Art. 6

Les articles 40b à 40f LCdF s'appliquent à la responsabilité extracontractuelle des entreprises.

Angenommen – Adopté

Ziff. III, IV

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. III, IV

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté