

Forschungsstelle
für deutsches und internationales
EisenbahnRecht

Hans-Jürgen Kühlwetter
Roman J. Brauner (Hrsg.)

Eisenbahnrechtliche Beiträge
Band 3

Der Eisenbahnunfall

—
Vermeidung – Untersuchung – Abwicklung

F/E/R

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Der europäische Sicherheitsbegriff Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter	7
Zuständigkeiten am Eisenbahn-Unfallort – Unfalluntersuchung/Unfallermittlung Marco Kaisen	21
Sachverhaltsaufklärung und Beweissicherung aus Sachverständigensicht I Jochen Forstmeyer	24
Sachverhaltsaufklärung und Beweissicherung aus Sachverständigensicht II Eberhard Wiese	37
Eisenbahnrechtliche Sicherheitsverantwortung der Eisenbahnen Dr. Roman J. Brauner	61
Transrapidunfall am 22. September 2006 in Lathen Dr. Alexander Retemeyer	78
Strafrechtliche Verantwortung der Eisenbahnen Ulrich Mischke	88
Zivilrechtliche Haftung der Eisenbahnen Dr. Bernd H. Uhlenhut	101
Ermittlung der Schadenshöhe aus Sachverständigensicht Klaus-Dieter Joras	114
Abwicklung von Eisenbahnunfällen aus Sicht der Versicherungswirtschaft Hans-Theo Niklas	133
FER-Checkliste: Abwicklung von Eisenbahnunfällen	143
Autorenverzeichnis	145

Vorwort

Der Eisenbahnunfall dürfte nahezu so alt sein, wie die Eisenbahn selbst. Was aber ist unter einem Eisenbahnunfall eigentlich zu verstehen?

Der „Eisenbahnunfall“ hat verschiedene definitorische Teilansätze in den rechtlichen Vorschriften des Eisenbahnrechts und durch die am Eisenbahnbetrieb Beteiligten erfahren (s. nur *Preuss*, in: *Weltner*, *Bahn-Katastrophen*, 2008, S. 10). Ob nun bereits eine hervorgerufene Gefahrenlage im Eisenbahnbetrieb genügen soll, mag dahinstehen. In der Wahrnehmung der Öffentlichkeit sind Eisenbahnunfälle vor allem solche Ereignisse während des Bahnbetriebs, die mit Sach- oder Personenschäden verbunden sind. Sie sind die Folge von technischem oder menschlichem Versagen.

In der Erinnerung bleiben natürlich die spektakulären, schweren Eisenbahnunfälle. Niemand hat etwa das ICE-Unglück von Eschede oder den tragischen Zusammenstoß des Transrapid mit einem Arbeitsgerät in Lathen vergessen. Was die deutsche Geschichte angeht, handelt es sich bei dem Unglück von Eschede gemessen an der Zahl der Todesopfer nicht einmal um den schwersten Eisenbahnunfall. Bei dem Zusammenstoß des D 10 und des D 180 bei Genthien im Jahr 1939 waren 186 Tote zu beklagen. Jedenfalls der Fall Eschede hat aber gezeigt, wie schwierig und zugleich wichtig das „Spurenlesen“ durch Sachverständige und die Beweissicherung durch die Untersuchungsbehörden sind.

Der Eisenbahnunfall ist aber nicht nur eine Angelegenheit der Sachverständigen und der Behörden, sondern auch der Juristen.

Die Kehrseite des Eisenbahnunfalls, sei es nun eine bloße Gefahrenlage oder aber ein mit Schäden verbundenes Ereignis im Bahnbetrieb, ist die Sicherheit. Und der Sicherheit sind die Beteiligten verpflichtet. Nach § 4 Abs. 1 S. 1 AEG haben die Eisenbahnen ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Nach Absatz 3 dieser Bestimmung muss der Betreiber der Schienenwege u. a. auch den Betrieb der Sicherungssysteme zum Gegenstand seines Unternehmens machen. Wann aber ist das vom Eisenbahngesetzgeber gewollte Ziel der Sicherheit gewährleistet? Hierüber geben vor allem die untergesetzlichen eisenbahnrechtlichen Vorschriften, wie etwa § 2 EBO, Auskunft.

Die jüngsten Achsbrüche am ICE und an Güterwagen sowie Motorbrände in Nahverkehrszügen haben gezeigt, dass die technischen Erkenntnisse unkonstant sind. Fragen der Sicherheit bleiben somit offenbar stets in der Diskussion. Der Erkenntnisgewinn mag zwar zunehmen, ein Ende wird aber wohl nie erreicht. Was heute anerkannt ist, ist schon morgen überholt. So gesehen scheint auch die These zuzutreffen, dass der Gesetzgeber, sei es auf europäischer oder auf nationaler Ebene, dem wahren Leben stets „hinterherläuft“. Denn die technischen Erkenntnisse müssen, sofern