

# RdTW Zeitschrift für das Recht der Transportwirtschaft

Transportrecht · Land · Wasser · Luft · Versicherung · Zoll · Außenwirtschaft

Herausgeber: Rechtsanwalt Dr. *Jan Albers*, Rechtsanwalt Dr. *Hubert Holland*, Prof. Dr. Dr. h. c. *Marian Paschke*, Richter am BGH a.D. *Günther Pokrant*, Rechtsanwalt Dr. *Klaus Ramming*, Richter am LG Dr. *Fabian Reuschle*, Rechtsanwalt *Reinhard Rijsken*, Richter am BFH a.D., Rechtsanwalt Prof. Dr. *Dieter Schwampe*, Dr. *Martina Schwonke*, Richterin am BGH, Rechtsanwalt Dr. *Frank Wilting*

Schriftleitung: Prof. Dr. Dr. h. c. *Marian Paschke*, Universität Hamburg  
Rechtsanwalt Dr. *Klaus Ramming*, Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr

5 2023

Seiten 161–208

11. Jahrgang

12. Mai 2023

## Editorial

### Mehr Verkehr auf die Schiene!?! Ein Leidensweg

Liebe Leserinnen und Leser,

hören wir diese Forderung, verbunden mit Versprechen der Politik, in mehr oder weniger starker Ausprägung nicht bereits seit der Bahnreform 1994? Die Steigerung des Schienenanteils am Gesamtverkehr wird seit einigen Jahren zudem als eine der wichtigen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele genannt. Verbände fordern die Verdopplung der Fahrgastzahlen im Personenverkehr, die Steigerung des Schienenanteils im Güterverkehr auf 25 Prozent sowie die Elektrifizierung von 75 Prozent des deutschen Netzes bis 2030. Tatsache ist jedoch, dass der Anteil der Schiene am Güterverkehr seit Jahrzehnten konstant unter 20 % dümpelt. Dass das Schienennetz marode ist und die Pünktlichkeitsquote der Züge gerade auch aus diesem Grunde unerträglich schlecht ist, wobei die vielen ausfallenden Züge erst gar nicht in die Pünktlichkeitsstatistik eingehen, ist eine weitere Tatsache. Nun soll das Netz saniert werden, und zwar nicht stückchenweise wie bisher, sondern in ganzen Korridoren. Natürlich, so Bundesverkehrsminister Volker Wissing auf einer Logistikkonferenz in Mainz am 3. November, würden für die gesperrten Korridore Ausweichtrassen zur Verfügung stehen. Nur, woher sollen die



kommen? Um die Jahrtausendwende wurden im großen Stil Abstell-, Neben- und Überholgleise nicht nur stillgelegt, sondern komplett abgebaut. Dass es mit Ausweichstrecken nicht weit her ist, hat überdeutlich die 52 Tage währende Streckensperrung bei Rastatt auf der meistbefahrenen Güterverkehrsstrecke Nord-Süd im Spätsommer 2017 vor Augen geführt und erheblichen individuellen wie auch volkswirtschaftlichen Schaden angerichtet. In dieses Mammutzenario passt die in der „Welt“ am vergangenen Ostersonntag veröffentlichte ungeschminkte Aussage des Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Verkehrsstaatssekretär Michael Theurer (FDP): „Bei den Kundinnen und Kunden der Bahn kann man nur um Verständnis werben und auch um Verzeihung bitten.“ Die Lage sei so dramatisch, dass es zur Generalsanierung des Netzes keine Alternative gebe. Dem ist uneingeschränkt zuzustimmen. Eine Verkehrswende auf der Schiene braucht langen Atem, sehr viel Geld – und eine Vielzahl verkehrsbehindernder Baumaßnahmen. Auch ein unbestritten notwendiger Leidensweg beginnt mit dem ersten Schritt. Die Zeit drängt.

Diese Ausgabe der RdTW legt ihren inhaltlichen Schwerpunkt auf den Schienen-Güterverkehr. Augenscheinlich nehmen Gerichtsurteile rund um den Verkehrsträger Schiene wachsenden Raum ein. Das mag auch begründet sein in dem besagten Sanierungsbedarf, wenn man die damit zusammenhängenden Verspätungen, aber auch Haftpflichtfälle betrachtet. Zur Pflicht der DB Netz AG, Zugtrassen so zur Verfügung zu stellen, dass darauf ein pünktlicher Verkehr abgewickelt werden kann, urteilt nach erfolgter Zurückverweisung nochmals das OLG Frankfurt. Der EuGH hat sich ein zweites Mal mit dem Verhältnis zwischen Kartell- und Regulierungsrecht befasst. Kollisionen zwischen Zügen und Kraftfahrzeugen auf Bahnübergängen beschäftigen die Gerichte auch weiterhin. Sowohl neuere Entscheidungen dazu als auch eine Auswertung der Rechtsprechung zum Zusammentreffen mehrerer gesetzlich Haftpflichtiger finden sich in dieser Ausgabe. Bemerkenswert ist auch ein ersichtlich erstes Urteil zur rechtlichen Einordnung und Haftung des Wagenmeisters und seiner Sorgfaltspflichten bei der Überprüfung der Sicherheit des Güterzuges vor Abfahrt. Seit nunmehr 10 Jahren besteht die Zertifizierungspflicht für die für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zuständige Stelle. Diesem Geburtstag ist ein weiterer Beitrag zum Verkehrsträger Schiene gewidmet. Auch die Urteilsbesprechungen in diesem Heft seien zur Lektüre empfohlen. Viel Vergnügen dabei!

Dr. Frank Wilting