

Unfall im Gotthard-Basistunnel - Warten auf Godot



2017/18 Stadttheater Bruneck

„Warten auf Godot“ wurde von Samuel Beckett verfasst und gilt als Paradebeispiel des absurden Theaters. In dem Drama geht es um zwei Landstreicher, Wladimir und Estragon, die an einem unbestimmten Ort zu einem unbestimmten Zeitpunkt auf einen Mann namens Godot warten. Doch dieser taucht niemals auf.

Ähnlich verhält es sich mit den dringenden Präventionsmassnahmen, die seit dem Güterwagen-Unfall im Gotthard-Basistunnel die Branche beschäftigen. Seit bald drei Jahren ist ausser Analysen, Gutachten, mutigen Anträgen nichts Nennenswertes passiert. Die nationalen, supranationalen und privaten Stakeholder reichen sich die heisse Kartoffel weiter. Das Damoklesschwert eines Radbruchs rollt weiter mit. Wirksame, konsequent umgesetzte Sofortmassnahmen lassen weiter auf sich warten. Das Risiko eines vergleichbaren Unfalls auf den dichtbefahrenen Trassen der Schweiz und anderswo wird irgendwie in den Wind geschlagen, verdrängt.

Sofortmassnahmen, der Reihe nach

Der Schlussbericht der SUST vom 10. August 2023 kommt zu folgendem Fazit:

Wegen der neuen Verbundstoffbremssohlen (LL-Sohlen) besteht ein systemisches Risiko für Radbrüche infolge von Rissen nach Überhitzung. Da sich dieses Risiko nur im Rahmen einer europaweiten Lösung in den Griff kriegen lässt hat die SUST im wesentlichen folgende 3 Empfehlungen an das die Europäische Eisenbahngesellschaft (EBA) ausgesprochen:¹

¹ SUST Schlussbericht über die Entgleisung eines Güterzuges im Gotthard-Basistunnel, vom 10.08.2023, Reg. Nr. 2023081002

1. Die SUST empfiehlt der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA), die ECM (Entity in Charge of Maintenance) aufzufordern, die Massnahmen zur Risikobegrenzung im Betrieb, die durch die JNS-Task Force vorgeschlagen wurden, auf **alle Radsatztypen**, die mit Verbundstoffbremssohlen gebremst werden, zu erweitern.
2. Die SUST empfiehlt der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA), die ECM aufzufordern, die Kriterien der Instandhaltungsvorgaben für Radsätze, die mit Verbundstoffbremssohlen gebremst werden, betreffend **Intervall und Methodik** anzupassen.
3. Die SUST empfiehlt der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA), eine **Studie über den Einfluss von Verbundstoffbremssohlen auf die thermischen Beanspruchungen der Räder in Auftrag zu geben**.

Es geht somit um Materialersatz und Häufigkeit von Kontrollen. Beides kostet Unsummen, auf die sich alle Beteiligten einigen müssen. Eine Herkulesaufgabe. Beteiligt sind zunächst einmal alle 27 Mitgliedstaaten der EU, die über ihre nationalen Behörden im EBA und ihren Gremien vertreten sind. Betroffen sind die Infrastrukturbetreiber, die Halter der Unfallwagen. Dann die Adressaten der neuen Regelungen, die ECM, Entities in Charge of Maintenance, Instandhaltungsstellen in ganz Europa.

Für die Schweiz hat das BAV am 11.9.2025 verfügt: Mindestdurchmesser für bestimmte Räder mindestens 864 mm, kürzere, systematische Abstände zwischen den wagentechnischen Untersuchungen, je nach Typ von Bremssohlen nach 50000 bzw. 200000 km, visuelle Prüfungen, schliesslich Klangprobe mit dem Langhammer. Weiter: Vorliegen eines Nachweises zur letzten wagentechnischen Untersuchung. Schliesslich: Selbstdeklaration bzgl. künftigen, stets modernen Radsatztypen, Farbstreifen am Rad, falls es schon einmal überhitzt war.

Diese Massnahmen sind zu begrüssen, wenn auch nur mit limitierter unmittelbarer Wirkung für die CH. Das BAV beweist mit seinem Handeln, dass es gewillt ist, das Problem künftiger Radbrüche infolge potenziell ungeeigneter Bremssohlen wirksam anzugehen. In der Folge wurde aber die Verfügung des BAV von verschiedenen Wagenhaltern angefochten; dabei verfügte das Bundesverwaltungsgericht aufschiebende Wirkung bis Ende 2026. Das bedeutet, dass bis zu diesem Zeitpunkt die angesprochenen Unternehmen nicht verpflichtet sind, die BAV-Massnahmen umzusetzen.

Eigentlich ist jedem Laien klar: die neuen Verbundstoffbremsen (sogenannte LL-Verbundstoffbremsen (LL steht für «low noise, low friction») beinhalten ein systemisches Risiko, das Radbrüche begünstigt. Sie gehören abgeschafft und ersetzt, weil damit immanente potenzielle Schäden wahrscheinlich werden. Die Wahrscheinlichkeit bewegt sich dabei nicht im Promillebereich des allgemeinen eisenbahntechnischen Gefahrenpotenzials, sondern höher. Wie hoch weiss niemand genau, die Geschichte der Radbrüche auf Europas Trassen ist aber ereignisreich. letztmals waren am 23.12.2025 in Deutschland schwere Unfälle wegen Radbrüchen zu beklagen.²

² EBR 6/26, S. 261

Eigentlich müsste man präventiv **sämtliche Radsatztypen** einer strengeren Kontrolle unterziehen und diese auch wirksam durchsetzen. Der Schlussbericht ist in dieser Hinsicht unmissverständlich. Wie aber kann das BAV einen Mindestdurchmesser der Räder von 864 mm durchsetzen (in der EU gelten 860 mm) oder bestimmte Radsatztypen³ auf eine schwarze Liste setzen lassen ohne rasches internationales Handeln. Die zuständigen ECM sitzen im Ausland, die in der CH zirkulierenden Güterwagen bzw. Räder mit zu geringem Durchmesser oder inkriminierten Radsatztypen können unmöglich alle an der Grenze kontrolliert werden, ohne dass der Güterverkehr zusammenbricht. Dann nämlich steht das hehre Verlagerungsziel Strasse-Schiene zur Disposition.

Verschärfte Haftung für Wagenhalter und Kunden

Am 12. Mai 2026 versammelte sich die Branche zum Forum Güterverkehr 2026 nach dem Motto «wir bleiben pragmatisch» - trotz zahlloser ungelöster Probleme.⁴ Eines dieser Probleme bleibt die ungelöste Haftungsfrage und damit indirekt das Sicherheitsproblem der LL-Verbundstoffbremsen. Das EVU SBB Cargo hat mittlerweile und als Folge des Gotthard-Unfalls neue allgemeine Geschäftsbedingungen editiert, mit dem Ziel, die Wagenhalter und deren Kunden stärker in die Pflicht zu nehmen. Zur Diskussion steht eine Gefährdungshaftung der Wagenhalter (Haftung ohne Verschulden), ein Antrag, der vor Jahren knapp vom Parlament abgelehnt worden ist.

Um die eigene Rechtsstellung nicht zu gefährden, sehen diese AGB folgendes vor:

1. Neu haftet der Wagenhalter als Wagenbeisteller bzw. der Kunde als Vertragspartner von SBB-Cargo für Mängel am beigestellten Wagen⁵. Er haftet für sämtliche Schäden und den daraus entstehenden Mehraufwand, wenn diese auf einen Mangel des von ihm bereitgestellten Wagens zurückzuführen sind. Ein Verschulden des Wagenhalters nach Art. 27 AVV muss nicht nachgewiesen werden. Zudem muss der Kunde SBB Cargo von Ansprüchen Dritter freistellen. SBB-Cargo schliesst in diesem Fall ihre Haftung für Schäden am Transportgut aus.
2. Nicht-AVV-Wagen: Stellt der Kunde einen Wagen, dessen Halter nicht dem AVV (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen) beigetreten ist, übernimmt der Kunde die Haftung des Wagenhalters nach AVV. SBB-Cargo ist im Schadenfall vollständig schadlos zu halten.
3. Falsche Angaben zur Instandhaltung: Der Kunde haftet auch für Schäden, die aus unrichtigen, ungenauen oder fehlenden Angaben zur Instandhaltung des Wagens entstehen.
4. Grauguss-Bremssohlen: Werden Wagen mit unzulässigen Grauguss-Bremssohlen bereitgestellt, haftet der Kunde für sämtliche daraus entstehenden Forderungen, Bussen

³ Der Gotthard-Unfall vom 10.08.2023 ging auf den Radsatztyp BA 390 zurück, vergleichbar mit den Radsatztypen BA004, bzw. Db004-sa, Ri 025, R32, BA 304; alle genannten Radsatztypen bergen ein erhöhtes Risiko der Wärmeabgabe. Letztes Beispiel: Radbrüche in Deutschland vom 23.12.2025, mit Rädern der Bauarten 304 und neu LL306.

⁴ VAP, [Forum Güterverkehr vom 28.5.2026](#)

⁵ Kunde ist der Vertragspartner von SBB-Cargo, also die natürliche oder juristische Person, welche den Transport-, Zusatz- oder Servicevertrag mit SBB-Cargo abschliesst. Je nach Konstellation kann der Kunde also sein: ein Industrieunternehmen, ein Spediteur oder Logistikkienstkleister, ein EVU oder ein Leasingnehmer bzw. Verwender eines Güterwagens

und Mehraufwendungen. SBB-Cargo kann solche Wagen zudem vom Transport ausschliessen.

Der wesentliche Unterschied zu den bisherigen Regelungen besteht darin, dass SBB-Cargo die Verantwortung vom klassischen Wagenhalter auf den Kunden als Wagenbeisteller verlagert, soweit dies vertraglich zulässig ist. Insbesondere entfällt die Notwendigkeit, ein Verschulden des Wagenhalters nach Art. 27 AVV nachzuweisen. Dadurch trägt der Kunde ein deutlich höheres Haftungsrisiko für technische Mängel an den von ihm bereitgestellten Wagen.

Fazit

Am Gotthard-Unfall im Basistunnel vom 10.08.2023 waren ein schwedischer Wagenhalter (Transwaggon), ein Zug aus Italien unter der Verantwortung eines SBB-Cargo Lokführers mit Lokomotiven aus Deutschland beteiligt. Die Haftung blieb nach gültigem Eisenbahnhaftpflichtrecht an der SBB-Cargo, dem zuständigen EVU, also der Schweiz hängen, und dies klarerweise bei einem internationalen Sachverhalt, an dem verschiedene Infrastrukturbetreiber, EVU, Wagenhalter und Instandhaltungsstellen aus ganz Europa direkt oder indirekt beteiligt waren. Die neuen AGB von SBB-Cargo sprechen nun aber eine andere Sprache, indem Wagenhalter und auch Kunden einem erhöhten Haftungsrisiko ausgesetzt werden. Man kann nur hoffen, dass die im SUST-Schlussbericht gemachten Anträge rasch genug auf europäischer Ebene durchgesetzt werden können, damit diese AGB toter Buchstabe bleiben. Eine Haltung wie jene der zwei Landstreicher im Stück «Warten auf Godot» wäre fatal, da der nächste Radbruch kaum auf sich warten lassen wird.

Seengen, 5.7.2026

Bertrand Barbey, Dr.oec. HSG, lic.iur.
bertrand.barbey@railoeb.ch