

# **BE\_ZIVILSTRAF HG 2021 17 vom 24. Mai 2022**

BE Obergericht, 2022-05-24, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be\\_zivilstraf\\_HG\\_2021\\_17](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_zivilstraf_HG_2021_17)

FR: BE\_ZIVILSTRAF HG 2021 17 du 24 mai 2022

IT: BE\_ZIVILSTRAF HG 2021 17 del 24 maggio 2022

## **Regeste**

Regressforderung - Haftung nach Eisenbahngesetz | Haftpflicht ausservertraglich

## **Erwägungen**

### **E. 2**

Mit Verfügung vom 23. Februar 2021 stellte das Gericht der Beklagten die Klage zu und setzte ihr eine Frist von zwei Monaten für die Einreichung der Klageantwort. Gleichzeitig forderte es die Beklagte auf, in der Klageantwort bekannt zu geben, ob die Parteien allenfalls bereits in einer Prozessvereinbarung übereingekommen seien, einen einfachen oder einen doppelten Schriftenwechsel durchzuführen.

### **E. 3**

Die Beklagte reichte am 11. Mai 2021 (Eingang beim Handelsgericht am 14. Mai 2021) ihre Klageantwort ein. Sie stellte folgende Rechtsbegehren (pag. 18): 1. Die Klage vom 19. Februar 2021 sei vollumfänglich abzuweisen. 2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Klägerin. Zum Schriftenwechsel gab sie dem Gericht bekannt, dass sich die Parteien dazu nicht geeinigt hätten. Sie erachte aber die Durchführung eines doppelten Schriftenwechsels als sinnvoll (pag. 19).

### **E. 4**

Mit Verfügung vom 17. Mai 2021 (pag. 34 f.) stellte das Gericht der Klägerin die Klageantwort zu. Es setzte ihr ausserdem eine Frist von 7 Tagen für eine Stellungnahme zur Anzahl der Schriftenwechsel (Ziff. 2).

### **E. 5**

Mit Schreiben vom 25. Mai 2021 teilte die Klägerin dem Gericht mit, dass ihrer Ansicht nach ein doppelter Schriftenwechsel durchzuführen sei, weil die Beklagte in ihrer Klageantwort tatsächliche Behauptungen aufgestellt habe, die vom gemeinsam formulierten Sachverhalt nicht erfasst seien, und sie auch zur rechtlichen Begründung der Beklagten Stellung zu nehmen wünsche (pag. 36).

### **E. 6**

Mit Verfügung vom 26. Mai 2021 (pag. 39 f.) ordnete das Gericht einen zweiten Schriftenwechsel an und setzte der Klägerin eine Frist von zwei Monaten zur Replik.

### **E. 7**

Mit Replik vom 10. August 2021 (Eingang beim Handelsgericht am 11. August 2021) bestätigte die Klägerin ihre Rechtsbegehren (pag. 42).

### **E. 8**

Mit Verfügung vom 11. August 2021 (pag. 52 f.) stellte das Gericht der Beklagten die Replik zu und setzte ihr eine Frist von 2 Monaten für die Einreichung der Duplik. Den Parteien wurde überdies mitgeteilt, dass das Verfahren infolge interner Veränderung in der Organisation der Zivilabteilung per 1. August 2021 an Oberrichterin Sanwald übertragen wurde (Ziff. 1).

#### **E. 9**

Die Beklagte reichte am 18. Oktober 2021 (Eingang beim Handelsgericht am 19. Oktober 2021) ihre Duplik ein, in der sie ebenfalls an ihren Rechtsbegehren festhielt (pag. 55).

#### **E. 10**

Mit Verfügung vom 22. Oktober 2021 (pag. 63 f.) fragte das Gericht die Parteien gestützt auf Art. 233 ZPO an, ob sie auf die Durchführung einer Hauptverhandlung verzichten.

#### **E. 11**

Mit Schreiben vom 28. Oktober 2021 (pag. 65) und 3. November 2021 (pag. 67) teilten die Klägerin bzw. die Beklagte dem Gericht mit, dass sie keine Hauptverhandlung wünschen.  
III. Formelles

#### **E. 12**

Bei Klagen aus unerlaubter Handlung ist das Gericht am Wohnsitz oder Sitz der geschädigten Person oder der beklagten Partei oder am Handlungs- oder am Erfolgsort zuständig (Art. 36 der Schweizerischen Zivilprozessordnung (ZPO, SR 272)). Die Bestimmung erfasst auch Unfälle mit der Eisenbahn (HEMPEL, in: Spühler/Tenchio/Infanger [Hrsg.], Basler Kommentar zur Schweizerischen Zivilprozessordnung, 3. Auflage 2017, N. 7 zu Art. 36; MARTI, in: Hausheer/Walter [Hrsg.], Berner Kommentar zur Schweizerischen Zivilprozessordnung, Band I: Art. 1-149 ZPO, 2012, N. 6 zu Art. 36; HAAS/STRUB, in: Oberhammer/Domej/Haas [Hrsg.], Kurzkomentar zur Zivilprozessordnung, 3. Auflage 2021, N. 5 zu Art. 36). Die Beklagte ist eine \_\_\_\_\_ (Aktiengesellschaft) mit Sitz in E.\_\_\_\_\_. Das Handelsgericht

4 Bern ist somit örtlich zuständig. Im Übrigen hat sich die Beklagte auch auf das Verfahren eingelassen (Klageantwort, Rz. 6), weshalb das Handelsgericht nach Art. 18 ZPO ebenfalls zuständig wäre.

#### **E. 13**

Das Handelsgericht ist auch sachlich zuständig (Art. 6 Abs. 2 ZPO). Die vorliegende Streitigkeit betrifft die geschäftliche Tätigkeit beider Parteien (Bst. a), der Streitwert liegt über CHF 30'000.00, weshalb eine Beschwerde in Zivilsachen an das Bundesgericht offen steht (Bst. b) und die Parteien sind beide im schweizerischen Handelsregister eingetragen (Bst. c).

#### **E. 14**

Das Handelsgericht ist somit als einzige kantonale Instanz zuständig (Art. 6 Abs. 1 ZPO i.V.m. Art. 7 Abs. 1 des Einführungsgesetzes zur Zivilprozessordnung, zur Strafprozessordnung und zur Jugendstrafprozessordnung (EG ZSJ; [BSG 271.1])).

#### **E. 15**

Da auch die weiteren Prozessvoraussetzungen (vgl. Art. 59 Abs. 2 ZPO) erfüllt sind, ist auf die Klage einzutreten.

### **E. 16**

Das Verfahren ist überdies spruchreif, so dass ein Entscheid gefällt werden kann (Art. 236 Abs. 1 ZPO). IV. Sachverhalt

### **E. 17**

Die Parteien haben dem Gericht folgenden, unbestrittenen Sachverhalt vorgelegt (Klage, Rz. 7 ff.; Klageantwort, Rz. 7 f.): «F.\_\_\_\_\_, geboren am G.\_\_\_\_ (Datum), wollte mit ihrem Ehemann am H.\_\_\_\_ (Datum) mit dem I.\_\_\_\_ (Zug) von J.\_\_\_\_ (Ort) nach K.\_\_\_\_ (Ort) fahren. Sie stieg in J.\_\_\_\_ (Ort) zu, befand sich jedoch nicht in demjenigen Wagen, in welchem sie Plätze reserviert hatte, weswegen sie während der Fahrt diesen Wagen aufsuchen wollte. Als sie die Stirntüre des bestiegenen Waggons öffnen wollte, erfolgte eine ruckartige seitliche Bewegung des Waggons, die darauf zurückzuführen ist, dass der Zug eine Weiche befuhr. Durch die ruckartige seitliche Bewegung stürzte F.\_\_\_\_\_ mit der linken Körperseite auf den Boden und zog sich eine mediale Schenkelhalsfraktur zu. Die Parteien sind sich darüber einig, dass die Beklagte als Inhaberin des Eisenbahnunternehmens am Unfall vom H.\_\_\_\_ (Datum) keine Schuld trifft. Ebenso besteht Einigkeit darüber, dass sich das Unfallereignis vom H.\_\_\_\_ (Datum) beim ordentlichen Betrieb der Eisenbahn verwirklicht hat. Die Parteien sind uneinig darüber, ob die Beklagte gestützt auf Art. 40b EBG haftet oder nicht, und falls ja, in welchem Umfang. Die Parteien möchten diese Frage dem Grundsatz nach geklärt haben, und haben darum eine Prozessvereinbarung getroffen, wonach sie sich über den Sachverhalt einigen und die Rechtsfrage dem Handelsgericht des Kantons Bern vorlegen möchten. Die Parteien streben an, dass das Handelsgericht des Kantons Bern die Rechtsfrage anhand einer Klage über CHF 84'000.00 ohne vorgängiges Beweis-

5 verfahren entscheidet. Die Parteien sind an einem gerichtlichen Entscheid interessiert, welcher als Präjudiz für vergleichbare Fälle dient, und streben entsprechend keine Vergleichslösung an. Die Parteien sind sich darüber einig, dass im Fall einer vollen Haftung der Betrag von CHF 84'000.00 geschuldet ist. Bei einer Teilhaftung wird der Betrag von CHF 84'000.00 entsprechend der festgelegten Haftungsquote reduziert.»

### **E. 18**

Das Gericht stellt auf diesen Sachverhalt ab, insofern es sich dabei um Tatfragen handelt.

### **E. 19**

Soweit sich im Übrigen aus den Rechtsschriften ergibt, dass es weitere Sachverhaltsbestandteile gibt, die bestritten sind, erfolgt die Beweiswürdigung im Folgenden im Rahmen der rechtlichen Würdigung. V. Materielles

### **E. 20**

Die Parteien sind sich uneinig darüber, ob die Beklagte für die Körperverletzung von Frau F.\_\_\_\_\_ nach Art. 40b des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) haftet. Sie wünschen sich generell eine richterliche Klärung der Frage, ob die Beklagte als Inhaberin eines Eisenbahnunternehmens nach Art. 40b EBG haftet, wenn der Zug wegen des Überfahrens einer Weiche rüttelt und Passagiere deswegen stürzen und sich verletzen (Klage, Rz. 12; Klageantwort, Rz. 7). Einig sind sich die Parteien darüber, dass die Klägerin als obligatorische Krankenversicherung von Frau F.\_\_\_\_\_ den Anspruch aus Art. 40b EBG als Rückgriffsanspruch geltend machen kann (Art. 72 Abs. 1 ATSG; Klage, Rz. 29 f.; Klageantwort, Rz. 63 f.).

## **E. 21**

Die Beklagte haftet nach Art. 40b ff. EBG, wenn sie den Haftungstatbestand von Art. 40b EBG erfüllt und kein Haftungsentlastungsgrund gemäss Art. 40c EBG zur Anwendung kommt. Der Umfang ihrer Haftung kann sodann reduziert werden, wenn Frau F. \_\_\_\_\_ ein Selbstverschulden trifft (Art. 40f EBG i.V.m. Art. 44 des Bundesgesetzes betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches, Fünfter Teil: Obligationenrecht [OR; SR 220]).

## **E. 22**

Art. 40b Abs. 1 EBG sieht eine Haftung von Inhabern eines Eisenbahnunternehmens vor für Personenschäden und bestimmte Sachschäden, wenn die charakteristischen Risiken, die mit dem Betrieb der Eisenbahn verbunden sind, dazu geführt haben, dass ein derartiger Schaden entstanden ist. Zwischen den Parteien ist nur strittig, ob das Überfahren einer Weiche, das zur Körperverletzung von Frau F. \_\_\_\_\_ anlässlich des Unfalls vom H. \_\_\_\_\_ (Datum) geführt hat, ein charakteristisches Risiko darstellt, das mit dem Betrieb der Eisenbahn verbunden ist (Klage, Rz. 14, 26 ff.; Klageantwort, Rz. 11 f.). Das Bundesgericht hat diese Rechtsfrage noch nicht beantwortet.

## **E. 23**

Bei dem Tatbestandsmerkmal «die charakteristischen Risiken, die mit dem Betrieb der Eisenbahn verbunden sind» handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der auslegungsbedürftig ist. Das Bundesgericht wendet bei der Gesetzes-

auslegung einen pragmatischen Methodenpluralismus an. Danach werden die klassischen Auslegungselemente – das sprachlich-grammatikalische, das systematische, das historische, das zeitgenössische und das teleologische – keiner hierarchischen Stufenordnung unterstellt, sondern ebenbürtig nebeneinander angewendet (BGE 142 III 102, E. 5 S. 106; BGE 139 III 201, E. 2.5.1 S. 205).

### **E. 23.1**

Ausgangspunkt jeder Gesetzesauslegung ist der Wortlaut. Er steckt den Rahmen ab, innerhalb dessen die Mehrdeutigkeit des Begriffs mittels der übrigen Auslegungselemente eingegrenzt werden kann (KRAMER, Juristische Methodenlehre, 6. Auflage 2016, S. 67 f. und S. 203; siehe auch BGE 136 III 23, E. 6.6.2.1 S. 37). Der Begriff «charakteristisches Risiko» ist nach dem allgemeinen Sprachgebrauch als «typisches Risiko» oder «inhärentes Risiko» zu verstehen. Nach dem Wortlaut geht es bei der Haftung in Art. 40b EBG folglich darum, dass der Schaden durch die typischen Risiken, die der Betrieb einer Eisenbahn mit sich bringt, verursacht wurde.

### **E. 23.2**

Dieses Verständnis stimmt auch mit der Qualifikation der Eisenbahnhaftung als Gefährdungshaftung überein (FELLMANN, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Band II: Haftung nach der gewöhnlichen Kausalhaftung des StSG und den Gefährdungshaftungen des SVG, des Transportrechts (TrG, EBG, BG Anschlussgleise, BSG und SebG) sowie des LFG, 2013, Rz. 110; HONSELL/ISENRING/KESSLER, Schweizerisches Haftpflichtrecht, 5. Auflage 2013, Rz. 19 und 21). Bei dieser haftet der Schädiger nicht für ein schuldhaftes Verhalten oder einen Mangel bzw. eine Ordnungswidrigkeit, sondern die Haftung wird an den Betrieb einer Anlage, an eine Tätigkeit oder an einen Zustand geknüpft, welche generell als zu gefährlich eingestuft wird. Da aus gesellschaftspolitischen

Gründen nicht auf die Benutzung der Anlage, die Vornahme der Tätigkeit oder den Zustand verzichtet werden möchte, lässt der Gesetzgeber den Inhaber, zu dessen Vorteil die Anlage betrieben wird, die Tätigkeit vorgenommen wird oder der Zustand geschaffen wird, für allfällige, sich aus diesem Umstand realisierende Schäden haften (FELLMANN/KOTTMANN, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Band I: Allgemeiner Teil sowie Haftung aus Verschulden und Persönlichkeitsverletzung, gewöhnliche Kausalhaftung des OR, ZGB und PrHG, 2012, Rz. 28 ff.; HONSELL/ISENRING/KESSLER, a.a.O., Rz. 22). Eine systematische Auslegung ergibt somit das gleiche Ergebnis wie die sprachlich-grammatikalische.

### **E. 23.3**

Die Beklagte ist der Ansicht, der Begriff «charakteristische Risiken, die mit dem Betrieb der Eisenbahn verbunden sind» müsse im Vergleich zur alten Regelung der Eisenbahnhaftpflicht im Bundesgesetz über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen und der Schweizerischen Post (EHG, SR 221.112.742) gelesen werden. In Art. 1 Abs. 1 EHG sei die Haftung an den Bau oder den Betrieb einer Eisenbahn angeknüpft worden. Diese Regelung sei mit der Überführung der Haftungsnorm ins EBG im Rahmen der Bahnreform 2 von 2009 geändert worden, sodass die Beklagte unter dem geltenden Art. 40b EBG nur noch für qualifizierte / besondere Risiken im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb hafte (Klageantwort, Rz. 10, 14, 21 ff., 31 ff.). Sie macht mit anderen Worten geltend, der Wortlaut von Art. 40b EBG müsse durch eine historische Auslegung konkretisiert werden, die ihm einen anderen Sinn als die rein sprachlich-grammatikalische Auslegung geben und die Gefährdungshaftung einschränke würde.

7

#### **E. 23.3.1**

Gemäss der Botschaft zur Güterverkehrsvorlage erfolgte die Neuregulierung der Haftungsbestimmungen für die Eisenbahn anlässlich Bestrebungen zur Vereinheitlichung des schweizerischen Haftpflichtrechts. Das Ziel der Neuregelung war die Angleichung der Eisenbahnhaftung an die allgemeinen Haftungsbestimmungen (BB1 2007 4478). Beispielsweise gewährte die alte Regelung im EHG Genugtuung oder Sachschadenersatz nur bei Vorliegen eines Verschuldens und sie enthielt auch zahlreiche Spezialregelungen zu den haftpflichtrechtlichen Grundsätzen, namentlich zur Schadensberechnung oder Verjährung (BB1 2007 4474 f.; siehe auch Art. 2 f., Art. 8, Art. 11 Abs. 2 und Art. 14 Abs. 1 EHG). In diesem Zusammenhang wurde auch das Anknüpfungsmerkmal für die Gefährdungshaftung neu definiert, indem die Haftung nicht mehr an den Bau und den Betrieb der Eisenbahn angeknüpft wurde, sondern an die Verwirklichung der mit dem Betrieb der Eisenbahn verbundenen charakteristischen Risiken (BB1 2007 4479). Als Begründung dafür gibt die Botschaft an, dass eine Beschränkung der Gefährdungshaftung auf die charakteristischen Risiken des Eisenbahnverkehrs dem Wesen der Haftung entspreche. Sie solle nur greifen, wenn sich jene Risiken verwirklichten, die trotz aller Sorgfalt schwierig zu beherrschen seien und wo deshalb die alleinige Verwirklichung der Gefahr die Haftung rechtfertige. Unter dem EHG seien aber beispielsweise auch Unfälle von der Gefährdungshaftung erfasst gewesen, die sich beim Ein- und Aussteigen des Zugs ereignet hätten (BB1 2007 4480). Auch würden mit der neuen Regelungen Unfälle beim Bau der Eisenbahn nur noch soweit erfasst, als sich die charakteristischen Risiken verwirklichten,

z.B. beim Transport von Baumaterial mit der Bahn (BBl 2007 4491).

### **E. 23.3.2**

Die Ausführungen in der Botschaft bestätigen einerseits, dass der Gesetzgeber mit dem Begriff «die charakteristischen Risiken, die mit dem Betrieb der Eisenbahn verbunden sind» eine Umschreibung der Risiken, an deren Realisation eine Gefährdungshaftung typischerweise anknüpft, beabsichtigte. Sie deuten andererseits an, dass unter dem EHG eine weitergehende Haftung bestand, als die für Gefährdungshaftungen typische.

### **E. 23.3.3**

Tatsächlich sprach der Wortlaut von Art. 1 Abs. 1 EHG von «Bau oder Betrieb einer Eisenbahn oder Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebs verbunden ist». Die typischen Risiken eines Eisenbahnbetriebs wurden also nur bei den Hilfsarbeiten erwähnt. Das Bundesgericht legte den Begriff «Betrieb einer Eisenbahn» denn auch weit aus. Es verstand darunter den technischen Betrieb der Eisenbahn, im Gegensatz zum industriellen (z.B. die Produktion einer Lokomotive) oder zum gewerblichen Betrieb (wie Verwaltungsarbeiten) (BGE 113 II 246, E. 8 S. 251). Zur abstrakten Umschreibung des Betriebs im technischen Sinne verwendete es die folgende Formel: «die Summe der Einzeltätigkeiten, die der Beförderung von Personen und Sachen auf dem Schienenweg oder der unmittelbaren Vorbereitung hierzu dienen» (BGE 63 II 267, S. 269). Darunter subsumierte es folgende drei Vorgänge: erstens sämtliche Vorgänge, bei denen die Eisenbahn sich fortbewegte, zweitens alle Hilfsmittel, die eine Eisenbahn unmittelbar zur Fortbewegung benötigte (wie Schienen, Weichen oder Oberleitungen) und drittens die eisenbahnmässige Beförderung von Personen und Sachen insgesamt, inklusive damit zusammenhängende Vorbereitungs- und Abschlussvorgänge wie das Ein- und Aussteigen von Passagieren oder das Beladen von Gepäck (zusammengefasst in 8 KÖNIG, Die neue Haftung der Eisenbahnunternehmen, HAVE 2013, 199 ff., 201). Damit erfasste es unter den Haftungstatbestand des EHG eindeutig auch Vorgänge, die ausserhalb des eigentlichen Betriebs der Eisenbahn als Fahrzeug fielen und lediglich im engen Zusammenhang mit diesem standen. Es erstaunt somit nicht, wenn die Botschaft zum EBG gerade das Ein- und Aussteigen von Passagieren als nicht zu den charakteristischen Risiken des Eisenbahnbetriebs zählt, handelt es sich bei diesem Vorgang doch gerade um einen ausserhalb der typischen Gefährdungshaftung stehenden (gl. M. KÖNIG, Die Gefährdungshaftung nach Eisenbahngesetz, Analyse und Kritik der neuen Haftungsregeln, Diss. Freiburg 2012, Rz. 100 f. [zit.: KÖNIG, Diss.]). Gemäss KÖNIG knüpft das EBG an den Begriff «Betrieb einer Eisenbahn» im EHG an, schränkt ihn jedoch generell auf die charakteristischen Risiken, die mit ihm verbunden sind, ein (KÖNIG, Diss., Rz. 43 und Rz. 49).

### **E. 23.3.4**

Auch aus dem von den Parteien erwähnten Vorentwurf zur Revision und Vereinheitlichung des Haftpflichtrechts der Professoren Widmer und Wessner ergibt sich nichts Anderes. Der Vorentwurf enthält auf Seite 33 einen Vorschlag für eine neue Haftungsbestimmung der Eisenbahn in Art. 40b EBG VE. Dieser sieht in Absatz 1 vor, dass der Betreiber einer Eisenbahnunternehmung für Schäden, die dadurch verursacht werden, «dass sich die seinen Tätigkeiten innewohnenden charakteristischen Risiken verwirklichen», haftet. Diese Bestimmung bezieht sich im Gegensatz zur alten Regelung unter dem EHG auch auf Sachschäden und den Genugtuungsanspruch, was sich aus dem

vierten Absatz gibt, der auf die neu vorgeschlagenen, allgemeinen Bestimmungen im Obligationenrecht verweist. In Absatz 3 wird eine Haftung für Sachschäden vorbehalten, die weiter geht, als dass sie auf eine Einwirkung zurückzuführen ist, die dadurch verursacht wurde, «dass sich die charakteristischen Risiken der im vorstehenden Absatz genannten Tätigkeiten verwirklicht haben.» Der Wortlaut von Art. 40b EBG VE spricht somit ebenfalls von den für die Gefährdungshaftung typischen Risiken, ohne eine darüber hinausgehende Einschränkung vorzunehmen. Dieses sprachlich-grammatikalische und systematische Verständnis wird auch durch den Erläuternden Bericht zum Vorentwurf bestätigt. Dort wird erklärt, dass der Begriff im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Generalklausel für Gefährdungshaftungen in Art. 50 OR VE zu lesen ist. Art. 50 OR VE sieht in Abs. 1 eine generelle Haftung für Personen vor, die Schäden dadurch verursachen, dass sie eine besonders gefährliche Tätigkeit betreiben und sich dabei das charakteristische oder typische Risiko dieser Tätigkeit verwirklicht. Damit soll an die besondere Gefahr der Tätigkeit angeknüpft werden und nur für Schäden haftet werden, die aus den typischen Risiken dieser Gefahr entstehen. Art. 40b EBG VE soll diese Haftungsform für Eisenbahnen konkretisieren und somit eine *lex specialis* darstellen (Erläuternder Bericht zum Vorentwurf zur Revision und Vereinheitlichung des Haftpflichtrechts der Professoren Wessner und Widmer, S. 139, 142 und 346). In der Botschaft wird auch ausgeführt, dass sich der finale Art. 40b EBG an die Bestimmung im Vorentwurf anlehnt (BBl 2007 4479 und 4491).

#### **E. 23.3.5**

Zusammengefasst spricht auch eine historische Auslegung nicht für eine Beschränkung des Begriffs «charakteristische Risiken, die mit dem Betrieb der Eisenbahn verbunden sind» auf einige wenige, besondere oder qualifizierte Risiken im Bahnbetrieb. Sie ergibt vielmehr, dass der Gesetzgeber die unter dem EHG sehr

9 weite Haftung auf das für Gefährdungshaftungen typische Mass einschränken wollte. Dafür knüpfte er am selben technischen Vorgang an wie das EHG, beschränkte die Haftung jedoch auf die aus diesem Vorgang sich realisierenden typischen Risiken. Dieser historischen Auslegung kann auch der Sinn und Zweck von Art. 40b EBG entnommen werden. Eine zeitgenössische Auslegung ist sodann nicht relevant, weil es sich um ein relativ junges Gesetz handelt, bei dem der Gesetzgeber vor nicht allzu langer Zeit seinen Willen bekundet hat.

#### **E. 23.4**

Gemäss unbestrittenem Sachverhalt (vgl. Rz. 17) wurde der Sturz und damit die Körperverletzung von Frau F.\_\_\_\_\_ durch eine ruckartige seitliche Bewegung des Waggons verursacht, die darauf zurückzuführen ist, dass der Zug eine Weiche überfuhr. Es ist somit zu prüfen, ob eine ruckartige seitliche Bewegung eines Waggons, die beim Überfahren einer Weiche verursacht wird, ein charakteristisches Risiko darstellt, das mit dem Betrieb der Eisenbahn verbunden ist.

#### **E. 23.4.1**

Die Gefährdungshaftung findet ihre Rechtfertigung darin, dass eine bestimmte Vorrichtung, Tätigkeit oder ein Zustand vorgenommen bzw. geschaffen wird, von der bzw. dem eine besondere Gefahr ausgeht (vgl. Rz. 23.2). Die Gefahr ist u.a. deshalb besonders, weil ihr eine ausgeprägte Tendenz zur Herbeiführung von Schäden innewohnt, weshalb der Betrieb, die Vornahme oder die Schaffung aus Sicht der Schadensverhütung eigentlich gänzlich zu unterlassen wäre (siehe auch FELLMANN, Rz. 1244). Das Bundesgericht sah

bereits unter dem EHG die dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gefahr in der mit Hilfe geeigneter Kräfte und mit einer gewissen Raschheit erfolgenden Fortbewegung verhältnismässig schwerer Massen auf Schienen (BGE 27 II 374, E. 2 S. 376; vgl. auch BGE 75 II 68, E. 1 S. 71; OF-TINGER/STARK, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Zweiter Band: Besonderer Teil, Dritter Teilband: Übrige Gefährdungshaftungen, 4. Auflage 1995, Rz. 90; KÖNIG, Diss., Rz. 58). Dies ist unter Berücksichtigung, wie sich eine Eisenbahn als Fahrzeug verhält, schlüssig. Die grosse Masse und die Kraft, die durch das Rollen auf Schienen beeinflusst wird, birgt ein immens grosses Schädigungspotential. So wird die Eisenbahn aufgrund der entwickelten Energie und der Fahrt auf Schienen z. B. immer die stärkere Kollisionsgegnerin sein, sie wird immer einen langen Bremsweg haben und sie wird niemals eine Ausweichmöglichkeit haben. Die besondere Gefahr der Eisenbahn entsteht somit durch die Fortbewegung ihrer grossen Masse auf einem Schienensystem. Sie manifestiert sich in einer bestimmten Anzahl Risiken, zu denen die gerade genannten drei Beispiele zählen.

#### **E. 23.4.2**

Auch unter dem neuen EBG kann für die Umschreibung der besonderen Gefahr auf die alte bundesgerichtliche Rechtsprechung abgestellt werden (vgl. KÖNIG, Rz. 58; vgl. auch Urteil des Bundesgerichts 4A\_602/2018 vom 28. Mai 2019 E. 2). Der Bundesrat erwähnt in seiner Botschaft zu Art. 40b EBG explizit die Fortbewegung der Eisenbahn als besondere Gefahr (BBl 2007 4491). Aus der Aufzählung der Beispiele für Schädigungen, die er im Zusammenhang mit der Fortbewegung erwähnt, ist ersichtlich, dass es wiederum um die Kombination zwischen der Masse und den Kräften, die sich durch die Fortbewegung über Schienen auswirken, geht. Die Botschaft verweist auch auf die alte Rechtsprechung des Bundesgerichts in den Fussnoten.

10

#### **E. 23.4.3**

Gemäss unstrittigem Sachverhalt wurde der Sturz und folglich die Verletzung von Frau F. \_\_\_\_\_ durch eine ruckartige seitliche Bewegung verursacht, die auf das Überfahren einer Weiche zurückzuführen ist (vgl. Rz. 17). Bei der ruckartigen seitlichen Bewegung handelt es sich um ein charakteristisches Risiko, das aus der besonderen Gefahr des Eisenbahnbetriebs resultiert. Indem sich die Eisenbahn mit ihrer grossen Masse über eine Weiche als Teil des Schienensystems fortbewegt, kommt es zu einer ruckartigen seitlichen Bewegung. Diese ruckartige seitliche Bewegung ist nicht nur auf die Fortbewegung der Bahn oder die Weiche an sich zurückzuführen, sondern sie entsteht, weil die Eisenbahn mit ihrer grossen Masse und mit den Kräften, die sich bei ihrer Fortbewegung entfalten, über eine Weiche, die als Teil des Schienensystems konzipiert ist, fährt. Für die ruckartige seitliche Bewegung müssen somit alle Elemente, die die besondere Gefahr bei der Fortbewegung ausmachen (also die Masse, die Kräfte und das Schienensystem) zusammenwirken, damit sie durch das Überfahren der Weiche entstehen kann. Mit anderen Worten entsteht nicht bei jedem Überfahren einer Weiche mit irgendeinem Fahrzeug immer eine ruckartige seitliche Bewegung, sondern nur beim Überfahren einer Weiche mit einer Eisenbahn, weil sich hier die besondere Gefahr der Eisenbahn realisiert. Die ruckartige seitliche Bewegung ist deshalb ein charakteristisches Risiko, das mit dem Betrieb einer Eisenbahn verbunden ist.

#### **E. 23.4.4**

Die Beklagte behauptet in ihren Rechtsschriften an mehreren Stellen, das Überfahren einer Weiche gehören zum gewöhnlichen Betrieb der Eisenbahn, was kein besonderes Gefährdungspotential in sich berge. Erst die unvorsichtige Verhaltensweise von Passagieren im Zug würde dazu führen, dass Verletzungen entstehen könnten durch die ruckartige seitliche Bewegung. Sie macht damit implizit geltend, dass nicht die ruckartige seitliche Bewegung an sich zum Schaden führe, sondern alleine das menschliche Verhalten im Zug, das nicht dem allgemeinen Sorgfaltssstandard entspreche. So gehöre es zur Sorgfaltspflicht eines jeden Passagiers sich sofort (auf irgendeinen Platz) hinzusetzen oder sich ansonsten genügend festzuhalten. Das Überfahren einer Weiche stelle nur dann eine Sturzgefahr dar, wenn man sich weder setze noch festhalte (Klageantwort, Rz. 18, 20; 34; 47 ff.; Duplik, Rz. 11 ff.). Diese Darstellung kehrt die rechtliche Haftungszuteilung, wie sie der Gesetzgeber im EBG und im allgemeinen Haftpflichtrecht vorgenommen hat, um. Mit der Einführung einer Gefährdungshaftung für die Eisenbahn wollte der Gesetzgeber das Haftungsrisiko für die typischen Risiken, die sich aus ihrem eigentlichen Betrieb als Fahrzeug ergeben, dem Inhaber der Eisenbahn zuteilen. Deshalb hat er die Verantwortung zu tragen, wenn sich eine Schädigung im Rahmen des Betriebs der Eisenbahn als Fahrzeug ergibt. Diejenige Person, die die Dienstleistung der Eisenbahn in Anspruch nimmt, ist gerade nicht verpflichtet, ihren allgemeinen Sorgfaltsmassstab aufgrund der besonderen Gefahr der Eisenbahn anzupassen, um Schädigungen zu vermeiden. Ihr Verhalten wird in der Regel erst im Rahmen des Selbstverschuldens relevant, was bei einer Haftungsentlastung oder –reduktion zu berücksichtigen ist (vgl. nachstehend Rz. 24 und Rz. 25). Anders verhält es sich nur, wenn die Schädigung nicht auf die besondere Gefahr der Eisenbahn zurückzuführen ist, sondern alleine in einem menschlichen Verhalten liegt. Das ist entweder dann der Fall, wenn sich gar kein typisches Risiko aus der besonderen Gefahr verwirklicht hat oder die besondere Gefahr so sehr in den Hintergrund tritt, dass sie

11 rechtlich nur noch als Begleiterscheinung zu einem rein menschlichen Verhalten qualifiziert werden kann. Letzteres ist z.B. der Fall, wenn ein Passagier während der Zugfahrt vor lauter Stress Wasser über seinen Laptop schüttet. Hier wird das menschliche Verhalten als rechtliche Ursache für den Schaden gesehen, auch wenn sich die Eisenbahn zum Zeitpunkt der Entstehung des Schadens fortbewegt hat. Diese beiden Situationen entsprechen jedoch der vorliegenden Konstellation gerade nicht. Gemäss übereinstimmenden Tatsachenbehauptungen der Parteien hat die ruckartige seitliche Bewegung, verursacht durch das Überfahren einer Weiche, zum Sturz und der daraus resultierenden Körperverletzung von Frau F.\_\_\_\_\_ geführt. Dabei handelt es sich um ein charakteristisches Risiko des Bahnbetriebs. Ein anderweitiges Verhalten von Frau F.\_\_\_\_\_, dass die ruckartige seitliche Bewegung vollständig in den Hintergrund treten lassen würde und aus rechtlicher Sicht als Hauptursache für die Verletzung zu betrachten wäre, wurde von der Beklagten nicht substantiiert behauptet, weshalb darüber auch kein Beweisverfahren zu führen war.

#### **E. 23.4.5**

Insofern die Beklagte generelle Ausführungen dazu macht, dass das Rütteln eines Zuges keine besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebs darstellt, ist sie nicht zu hören (Duplik, Rz. 6, 10, 14 f.). Gemäss übereinstimmenden Parteibehauptungen hat nicht irgendein Rütteln des Zuges zum Schaden geführt, sondern die ruckartige seitliche Bewegung, die durch das Überfahren einer Weiche ausgelöst wurde. Es kann hier somit offen bleiben, wie es sich generell mit "üblichem" Zugrütteln verhält, das durch die Fortbewegung der Eisenbahn

verursacht wird.

### **E. 23.5**

Die Haftungsvoraussetzungen von Art. 40b EBG sind somit erfüllt, weshalb die Beklagte für die Körperverletzung von Frau F. \_\_\_\_\_ anlässlich des Unfalls vom

### **E. 28**

Die Prozesskosten bestehen aus den Gerichtskosten und der Parteientschädigung (Art. 95 Abs. 1 ZPO). Sie werden der unterliegenden Partei auferlegt (Art. 106 Abs. 1 ZPO). Die Höhe der Prozesskosten bemisst sich nach den kantonalen Tarifen (Art. 96 ZPO) und ist streitwertabhängig (Art. 42 des Dekrets betreffend die Verfahrenskosten und die Verwaltungsgebühren der Gerichtsbehörden und der Staatsanwaltschaft (Verfahrenskostendekret, [VKD; BSG 161.12]) und Art. 5 der Verordnung über die Bemessung des Parteikostenersatzes (Parteikostenverordnung, [PKV; BSG 168.811])). Vorliegend beläuft sich der Streitwert auf CHF 84'000.00 (vgl. Art. 91 Abs. 1 ZPO).

### **E. 29**

Die Beklagte ist im vorliegenden Verfahren vollumfänglich unterlegen. Sie hat daher die Prozesskosten zu tragen.

### **E. 30**

Die Gerichtskosten bestehen vorliegend aus den Pauschalen für diesen Entscheid (Entscheidgebühr; Art. 95 Abs. 2 Bst. b ZPO).

### **E. 30.1**

Beträgt der Streitwert CHF 84'000.00, kommt Art. 42 Abs. 1 Bst. b VKD zur Anwendung. Demnach erstreckt sich der Rahmentarif für die vorliegende Streitigkeit von CHF 2'000.00 bis CHF 22'000.00. Innerhalb dieses Rahmens bemessen sich die Gebühren gemäss Art. 5 VKD anhand des gesamten Zeit- und Arbeitsauf-

14 wands, der Bedeutung des Geschäfts und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Parteien. Bei Geschäften mit besonders geringem Aufwand kann die Gebühr bis auf die Hälfte der Mindestgebühr herabgesetzt werden (Art. 7 Abs. 2 VKD).

### **E. 30.2**

Im vorliegenden Verfahren war einzig eine Rechtsfrage zu entscheiden. Die Parteien haben kein Beweisverfahren gewünscht und sie haben auch auf die Durchführung einer Hauptverhandlung verzichtet. Der Zeit- und Arbeitsaufwand ist somit als unterdurchschnittlich einzustufen. Die Bedeutung des Geschäfts und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Parteien sind hingegen als überdurchschnittlich zu einzustufen. Die Parteien beabsichtigten mit Vorlage der vorliegenden Rechtsfrage ein Präjudiz zu erwirken, das ihnen auch für vergleichbare Fälle dient. Insgesamt erscheint es somit angemessen, die Entscheidgebühr auf CHF 8'000.00 festzusetzen. Sie wird mit dem von der Klägerin geleisteten Vorschuss von CHF 11'800.00 verrechnet (Art. 111 Abs. 1 ZPO). Der Klägerin werden aus der Gerichtskasse CHF 3'800.00 zurückerstattet. Die kostenpflichtige Beklagte hat der Klägerin CHF 8'000.00 zu ersetzen (Art. 111 Abs. 2 ZPO).

### **E. 31**

Der Parteikostenersatz bzw. die Parteientschädigung besteht aus dem Honorar und den notwendigen Auslagen (Art. 2 PKV). Die Höhe der Parteientschädigung ist dabei unter Beachtung von Art. 5 Abs. 1 PKV festzusetzen. Bei einem Streitwert von CHF 50'000.00 bis CHF 100'000.00 beträgt das Honorar CHF 3'900.00 bis CHF 23'700.00. Innerhalb dieses Rahmentarifs bemisst sich der Parteikostenersatz nach dem in der Sache gebotenen Zeitaufwand, der Bedeutung der Streitsache und der Schwierigkeit des Prozesses (Art. 41 Abs. 3 des Kantonalen Anwaltsge- setzes [KAG; BSG 168.11]).

#### **E. 31.1**

Die Klägerin macht ein Anwaltshonorar von CHF 12'000.00 geltend (Kostennote der Klägerin, pag. 71). Das entspricht einem Ausschöpfungsgrad von etwa 40%. Dieser Betrag erscheint angemessen. Das Gericht hält den Zeit- und Arbeitsauf- wand für unterdurchschnittlich und die Schwierigkeit des Prozesses für durch- schnittlich. Die Bedeutung der Streitsache ist hingegen als überdurchschnittlich zu bewerten. Folglich erweist sich eine Ausschöpfung des Tarifrahmens von weniger als der Hälfte ohne weiteres als angemessen.

#### **E. 31.2**

Die Klägerin macht zudem Auslagen in der Höhe von CHF 222.00 geltend (Kos- tennote der Klägerin, pag. 72). Dieser Betrag erscheint ebenfalls angemessen und wird deshalb auch zugesprochen.

#### **E. 31.3**

Zusammengefasst ist der Klägerin somit eine Parteientschädigung von CHF 12'222.00 zuzusprechen. Die Beklagte hat der Klägerin die zugesprochene Parteientschädigung zu bezahlen (Art. 111 Abs. 2 ZPO).

15 Das Handelsgericht entscheidet:

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.