

BE_ZIVILSTRAF ZK 2012 283 vom 7. November 2012

BE Obergericht, 2012-11-07, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_zivilstraf_ZK_2012_283

FR: BE_ZIVILSTRAF ZK 2012 283 du 7 novembre 2012

IT: BE_ZIVILSTRAF ZK 2012 283 del 7 novembre 2012

Regeste

Art. 1 EHG, Eisenbahnhaftung | Haftpflicht ausservertraglich

Erwägungen

E. 4

Keine weiteren Ausführungen benötigt die (unbestrittene) Feststellung, dass die Berufungsbeklagte beim Betrieb einer Eisenbahn einen Körperschaden erlitt und damit grundsätzlich die verschuldensunabhängige Kausalhaftung der Eisenbahnbetreiberin nach Art. 1 Abs. 1 EHG zum Tragen kommt. Nach dieser Bestimmung haftet die Eisenbahnbetreiberin jedoch nicht, falls sie beweist, dass der Unfall durch das Verschulden des Verletzten verursacht ist. Nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung vermag ein solches Selbstverschulden die Bahnunternehmung nur dann zu entlasten, „wenn es die einzige Unfallursache darstellt oder gegenüber anderen Faktoren, namentlich der Betriebsgefahr der Bahn, an ursächlicher Bedeutung so sehr überwiegt, dass diese als adäquate Mitursache des Unfalls ausscheiden“ (BGer-Urteil 4A_220/2010 vom 11. Oktober 2010 E. 6; 4A_453/2008 vom 22. Dezember 2008 E. 3.2; BGE 102 II 363 E. 3 S. 366). Haben dagegen weitere von der Bahn zu vertretende Umstände, wie namentlich das Verschulden ihrer Angestellten oder eine über das normale Mass hinausgehende erhöhte Betriebsgefahr den Unfall mit verursacht, so reicht gemäss jenem Bundesgerichtsurteil in der Regel auch ein grobes Selbstverschulden nicht aus, um die Bahn vollständig von ihrer Haftpflicht zu befreien (BGer, a.a.O.; vgl. auch OFTINGER/STARK, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Besonderer Teil, Bd. II/3, 4. Aufl., Zürich 1991, § 27 Rz. 137 ff., insbesondere Rz. 138-140, sowie ALFRED KELLER, Haftpflicht im Privatrecht, Bd. I, 6. Aufl., Bern 2002, S. 259). Zu prüfen ist demnach die Frage, ob die Berufungsbeklagte am Unfall ein derart schweres Selbstverschulden trifft, dass die Betriebsgefahr und ein allfälliges Verschulden von Bahnangestellten derart in den Hintergrund rückt, dass diese als adäquate Mitursache des Unfalls ausscheiden. Nicht zu prüfen ist dagegen aufgrund der Beschränkung des Verfahrens durch die Vorinstanz die Frage, ob die Berufungsbeklagte eine (nicht haftungsausschliessende) Teilschuld am Unfall hat und deshalb die Entschädigung gemäss Art. 5 EHG zu ermässigen ist.

E. 5

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung gilt Abspringen bei fahrendem Zug als schweres, regelmässig haftungsausschliessendes Selbstverschulden (BGE 102 II 363 E. 3 S. 367, teilweise mit Hinweis auf die nachstehend zusammengefassten Entscheide). Entgegen der Ansicht der Berufungsklägerin nicht herangezogen werden kann dagegen die Rechtsprechung zur Haftung der Bahn bei Unfällen auf Bahnübergängen und

insbesondere zum Selbstverschulden der den Übergang benützenden Personen. Im Gegensatz zu den Fällen von Abspringen von einem anfahrenen Zug handelt es sich dort um eine wesentlich andere Situation, indem sich nämlich die das Bahntrasse querenden Personen gerade nicht im Zug aufhalten und somit nötigenfalls anhalten können, um die Gefahren in Ruhe abzuschätzen und sich das weitere Vorgehen zu überlegen.

E. 6

Zuletzt im bereits erwähnten Entscheid 4A_220/2010 vom 11. Oktober 2010 erwog das Bundesgericht im Sinne eines obiter dictum, es sei äusserst fraglich, ob die Bahn haften würde, wenn der verunfallte Passagier deshalb aus dem fahrenden Zug ausgestiegen wäre, weil er in alkoholisiertem und schlaftrunkenem Zustand die WC-Türe mit der Ausstiegstüre verwechselt hätte. In BGE 84 II 384 ff. hat das Bundesgericht festgehalten: «Il est de jurisprudence [...] que le voyageur qui saute d'un train en marche ne contrevient pas seulement à des prescriptions formelles mais commet en outre une grave imprudence, qui, en vertu de l'art. 1er al. 1 LRC, exclut la responsabilité de l'entreprise, à moins que des circonstances imputables à cette dernière n'aient concouru à l'accident » (E. 1 S. 388). In jenem Fall traf die Bahn jedoch ebenfalls ein Verschulden, indem die Haltedauer zu kurz war und der Kondukteur die betroffene Passagierin entgegen seinen Möglichkeiten nicht vom Aussteigen abgehalten hatte, weshalb im Ergebnis eine teilweise Haftung bejaht wurde. In BGE 74 II 59 ff. hat das Bundesgericht entschieden, dass eine Trambetreiberin trotz der vorherrschenden Dunkelheit nicht hafte, wenn eine Passagierin einige Meter vor der Haltestelle vom Tram abspringe, obwohl sie hätte merken können, dass dieses noch fuhr. Zum selben Schluss kam das höchste Gericht bereits in BGE 53 II 502 ff., in welchem es erwog, das Verlassen eines fahrenden Trams aus freien Stücken und ohne besonderen Anlass stelle ein grob fahrlässiges Verhalten dar, welches die Haftung der Trambetreiberin ausschliesse. In BGE 69 II 324 ff. hielt das oberste Gericht fest, dass das Absteigen vom fahrenden Zuge die gewöhnlichste Unfallursache und verboten sei, bzw. auf eigene Gefahr hin unternommen werde, gehöre zum elementarsten Wissen jedes Eisenbahnbenützers. Man dürfe erst absteigen, wenn man sich vergewissert habe, dass der Zug stillstehe. Es traf die Passagierin in jenem Fall ein Verschulden, indem sie den Zug, von dem sie letztlich abstieg, übersteigen wollte, um einen daneben stehenden Zug zu erreichen. Das Bundesgericht erwog aber auch, die Hast und Kopflosigkeit der Passagierin - welche noch mit Absteigen gezögert hatte - werde teilweise entschuldigt durch die Notwendigkeit, unter allen Umständen abzuspringen, um nicht vom falschen Zug mitgenommen zu werden. Das Bahnpersonal traf ebenfalls ein Verschulden, indem dieses den Zug hatte abfahren lassen, als er noch von Reisenden überklettert wurde. Zudem bejahte das Bundesgericht u.a. aufgrund der Verspätung der Züge und des aussergewöhnlich hohen Passagieraufkommens eine erhöhte Betriebsgefahr und erachtete daher eine hälftige Teilung des Schadens für billig. Schliesslich verneinte das Bundesgericht in dem von der Vorinstanz und den Parteien viel diskutierten BGE 60 II 145 ff. zwar aufgrund der fehlenden Urteilsfähigkeit des verunfallten Kindes ein Selbstverschulden desselben, hielt aber fest, das Kind sei „beim Anfahren des Zuges mit dem Aussteigen noch nicht so weit“ gewesen „dass es sogar einem normal umsichtigen Passagier hätte passieren können, sozusagen unwillkürlich auch noch den letzten Schritt die Treppe hinunter zu tun, ohne sich der damit verbundenen Gefahr auch nur recht bewusst zu werden oder die angefangene Bewegung noch aufhalten zu können“. Vielmehr habe es gerade erst die äussere Türe aufgemacht, als der Zug angefahren sei. Das Kind sei nur deshalb verunfallt, weil sein Verstand oder Wille zu schwach gewesen

sei, um es vom Absteigen zurückzuhalten, obwohl sich der Zug schon seit einigen Sekunden wieder in Bewegung gesetzt gehabt habe. Ein normal begabter Reisender hätte dagegen einen derartigen Versuch als zu gefährlich unterlassen oder nur auf eigene Gefahr gemacht. Das Anhalten während kaum einer halben Minute auf einer kleinen Haltestelle genüge zum Aus- und Einsteigen normal begabter Passagiere (E. 4 S. 148 f.). Das Bundesgericht verneinte im Ergebnis die Haftung der Bahn aufgrund des Drittverschuldens der Eltern, welche ihre Sorgepflicht vernachlässigt hatten.

E. 7

Die erwähnten Fälle unterscheiden sich von dem vorliegenden darin, dass die Passagiere dort jeweils mit dem Aussteigen schon begannen, als der Zug noch nicht stillstand oder aber erst, als dieser schon fuhr. Nach den tatsächlichen Feststellungen verhielt sich dies vorliegend aber gerade anders. Die Berufungsbeklagte wurde nämlich von der sich schliessenden Türe „eingeklemmt“, als der Zug noch stillstand. Nachdem nichts anderes bewiesen ist, muss davon ausgegangen werden, dass sie sich dabei bereits auf der unteren Treppenstufe im Zugsinnern befand. Erst anschliessend stieg der Zugchef ein und der Zug setzte sich in Bewegung. Die Berufungsbeklagte befand sich somit in einer Situation, in welcher sie gerade nicht mehr völlig frei entscheiden konnte, nun auszusteigen oder eben nicht, zumal sie in beiden Händen Gepäckstücke trug, welche sie in ihrer Bewegungsfähigkeit einschränkten. Vielmehr befand sie sich in einer hektischen, sich rasch fortentwickelnden Situation, welche – sofern sie nicht überhaupt rein intuitiv handelte – einer schnellen Entscheidung bedurfte. Insofern ist ihr Verhalten auf jeden Fall zumindest teilweise entschuldigt. Allenfalls wäre es zwar vernünftiger gewesen, wenn die Berufungsbeklagte – wenn sie denn überhaupt noch überlegt handeln konnte – zurück in den Wagen und die Treppe hoch gestiegen wäre. Dass sich die Kundschaft der Bahn nicht immer absolut vernünftig verhält, gehört jedoch zum Betriebsrisiko der Bahn. Deren Kausalhaftung für die Betriebsgefahren würde ausgehebelt, wenn die Schwelle für das haftungsausschliessende grobe Selbstverschulden so tief angesetzt würde, wie sich dies aus der Argumentation der Berufungsklägerin ergäbe. Dass die Berufungsbeklagte erst gegen Ende der Haltedauer [...] mit dem Aussteigen begann, kann (auch zusammen mit den anderen Umständen) kein derart grosses Selbstverschulden begründen, dass dieses die Betriebsgefahr als adäquate Mitursache des Unfalls geradezu ausscheiden lassen würde.

Ob und inwieweit die Berufungsbeklagte überhaupt ein haftungsminderndes, „einfaches“ (also nicht grobes) Selbstverschulden trifft, kann aufgrund der Beschränkung des Verfahrens allein auf den Grundsatz der Haftung offen bleiben.

E. 8

Da es somit bereits unter normalen Umständen an einem haftungsausschliessenden Selbstverschulden der Berufungsbeklagten fehlt, kann die Frage nach einer erhöhten Betriebsgefahr bzw. einem Verschulden von Bahnangestellten hier offen bleiben. Darauf ist aber sogleich im Zusammenhang mit einem allfälligen Genugtuungsanspruch einzugehen. (...) Hinweis: Der Entscheid ist rechtskräftig.