

BGE 11 I 56

Bundesgericht (BGE), 1885-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_11_I_56

FR: ATF 11 I 56

IT: DTF 11 I 56

Volltext

12. Urtheil vom 23. Januar 1885 in Sachen Weber gegen Gotthardbahngesellschaft. A. Durch Urtheil vom 8. Oktober 1884 hat das Bezirksgericht Schwyz erkannt: 1. Es habe die Beklagtschaft den Kläger für die durch den Sturz vom 18. November 1883 erlittenen Verletzungen Arzt, Verpflegungs- und sonstige Kosten und vorübergehend gänzliche Erwerbsunfähigkeit mit 2 von 1000 Fr. oder 666 Fr. 67 Cts. nebst Zins à 5 % seit 12. Dezember 1883 an zu entschädigen. 2. Habe die Beklagtschaft dem Kläger für seine dauernd beschränkte Erwerbsfähigkeit eine jährliche und lebenslängliche Rente von 2 von 400 Fr. = 266 Fr. 67 Cts., vom 12. Dezember 1883 an berechnet, zu leisten, zahlbar in halbjährlichen Raten. 3. Die dieses Prozesses wegen erlaufenen Kosten habe Kläger zu ½ und Beklagtschaft zu % zu tragen und es habe daher, nachdem die Kostennote des Klägers auf 299 Fr. 70 Cts. und die der Beklagtschaft auf 54 Fr. 60 Cts. normirt worden, die Beklagtschaft dem Kläger zur Ausgleichung noch 181 Fr. 60 Cts. zu begüten. B. Dieses Urtheil wurde von den Parteien im gegenseitigen Einverständniß, unter Umgehung der zweiten Instanz, direkt an das Bundesgericht gezogen. Der Vertreter des Klägers beantragt im heutigen Vortrage, es sei ihm sein erstinstanzlich gestelltes Rechtsbegehren seinem ganzen Umfange nach gutzusprechen und daher die Beklagte zu verurtheilen, ihm entweder eine Kapitalentschädigung von 5000 Fr., zinsbar zu 5 % seit 12. Dezember 1883, oder aber eine solche von 1000 Fr., zinsbar à 5 % vom gleichen Tage an, und eine jährliche und lebenslängliche Rente von 400 Fr. in vierteljährlichen Raten vom 18. November 1883 an zu bezahlen, unter Kostenfolge. Der Vertreter der Beklagten dagegen beantragt, es sei, in Aufhebung des erstinstanzlichen Urtheils, die Klage abzuweisen, eventuell die gesprochene Entschädigung erheblich zu ermäßigen, unter Kostenfolge. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. In Folge eines Begehrens des Gemeinderathes von Arth vom 29. November 1879 übernahm die Gotthardbahngesellschaft anläßlich des Baues ihres Bahnnetzes die Erstellung eines öffentlichen Fußweges zum Zwecke der Verbindung ihrer Station Goldau mit der Ortschaft Arth. Um diesen Fußweg über den Aabach zu führen, wollte die Gotthardbahngesellschaft zuerst die Aabachbrücke der Arth-Rigibahn benutzen; das schweizerische Eisenbahndepartement verweigerte aber diesem Projekte, wegen der durch dessen Ausführung für den Betrieb der Arth-Rigibahn und für das Publikum entstehenden Inkonvenienzen und Gefahren, am 15. Juni 1881 seine Genehmigung. Dagegen genehmigte es am 7. Januar 1882 einen neuen ihm vorgelegten Plan „für den Fußsteg über den Aabach bei Goldau“, „in der Meinung, daß die Konstruktion des Steges hinreichend solide gemacht werde, was aus der unkotirten Zeichnung desselben nicht ersichtlich ist.“ Dieser neue Plan gelangte auch zur Ausführung. Danach wurde der Fußsteg über den Aabach parallel mit der Aabachbrücke der Arth-Rigibahn, in einer Entfernung von circa 3 Fuß von derselben in der Weise erstellt, daß die eisernen Querbalken, auf welchen derselbe ruht, auf die Bahnbrücke aufgelegt wurden; der Zwischenraum zwischen Brücke und Fußsteg blieb unbedeckt und offen. Der Fußsteg selbst wurde mit eisernem Geländer versehen. Der (nicht

eingefriedigte) Fußweg von der Station Goldau her überschreitet in unmittelbarer Nähe des Steges die Geleise der Arth=Rigibahn und trifft den Steg in einem scharfen Winkel, da der Steg nicht die gerade Fortsetzung des Weges bildet, sondern stark nach rechts abbiegt. Am 18. November 1883 benutzte der Kläger Josef Weber, Tagelöhner, von Arth, geb. 24. August 1820, in der Richtung von Goldau her kommend, in Gesellschaft mehrerer anderer Personen, diesen Fußweg, und zwar Abends zwischen 6 und halb 7 Uhr, als es bereits dunkle Nacht war. Da I. Weber äußerte, er sehe gar nichts, so führte ihn einer seiner Begleiter, Konrad Bucher von

Arth, nach Überschreitung des Geleises der Arth=Rigibahn am Arm; ein anderer Begleiter (Alois Weber, Sohn), der voran gegangen war und sich bereits auf dem Stege befand, rief ihm zu, hier sei der Steg, er solle sich nur am Geländer halten. Josef Weber trat indeß etwas zu weit nach rechts und stürzte in Folge dessen durch den leeren Zwischenraum zwischen Fußsteg und Bahnbrücke in den Aabach. Durch diesen Sturz erlitt er einen unregelmäßigen Querbruch des linken Kniegelenkes, welcher eine längere ärztliche Behandlung erheischte und eine längere gänzliche Arbeitsunfähigkeit (nämlich bis 6. Mai 1884) zur Folge hatte und welcher eine hochgradige dauernde Beschränkung der Erwerbsfähigkeit des Verletzten nach sich zieht, da eine Steifheit des Kniegelenkes zurückbleiben wird, welche dem Kläger das Gehen sehr erschwert und ihn im Tragen großer Lasten und ähnlichen schweren Arbeiten erheblich hindert. Ueber die Erwerbsverhältnisse des Klägers ist festgestellt, daß er in der Sommersaison 1883 bei Gebr. Schreiber auf Rigikult mit einem festen Wochenlohn von 8 Fr. neben freier Wohnung und Kost angestellt war und überdem noch als Gepäckträger etwas zu verdienen im Stande war und daß er im Winter als Holzarbeiter u. dgl. einen Taglohn von etwa 1 Fr. 20 Cts. bis 1 Fr. 50 Cts. (neben der Beköstigung) verdienen konnte. Der Fußweg von der Station Goldau nach Arth nebst dem dazu gehörigen Fußsteg über den Aabach stehen unbestrittenermaßen im Eigenthum der Gotthardbahngesellschaft. 2. Mit seiner auf Art. 50 u. ff. und 67 O.=R. und Art. 6 und 7 des Expropriationsgesetzes gestützten Klage verlangt Kläger eine Entschädigung von 1000 Fr. für Arzt- und Verpflegungskosten und vorübergehende gänzliche Erwerbsunfähigkeit und eine solche von 4000 Fr. eventuell eine jährliche lebenslängliche Rente von 400 Fr. für dauernde Beschränkung seiner Erwerbsfähigkeit. Die Beklagte bestreitet jede Haftpflicht. Die erste Instanz nimmt an, die Gotthardbahngesellschaft sei allerdings nach Art. 50 und 67 O.=R. in Verbindung mit Art. 6 und 7 des Expropriationsgesetzes verantwortlich; der von ihr erstellte Fußweg sei an der Stelle, wo der Unfall sich ereignet habe, ein sehr gefährlicher, da die geringste Abweichung von der Wegrichtung, die bei dem Überschreiten der Rigibahngleise überhaupt nicht leicht und bei finsterner Nacht gar nicht wahrnehmbar sei, den Sturz in den Aabach zur Folge haben müsse. Daß die Beklagte den stark frequentirten Steg in diesem gefährlichen Zustande belassen und nicht einige leicht anzubringende Schutzvorkehrungen (wie die seit dem Unfälle von ihr wirklich ausgeführte Bedielung des Zwischenraumes zwischen Steg und Brücke oder die Beleuchtung des Ueberganges) angebracht habe, sei ihr zum Verschulden anzurechnen. Auf der andern Seite treffe auch den Kläger einiges Verschulden, da er, obschon mit dem Wege wenig vertraut, denselben bei dunkler Nacht habe benutzen wollen und nicht vielmehr die wenig längere Landstraße gewählt oder dann (wenn er den Fußweg habe gehen wollen) sich mit einer Laterne versehen habe. Die Vorinstanz legt demnach den erwachsenen Schaden zu der Beklagten, zu ½ dem Kläger auf. 3. Der Unfall hat sich nicht beim Bau oder Betrieb der Eisenbahn der Beklagten ereignet und fällt daher nicht unter das Eisenbahnhaftpflichtgesetz; derselbe ist auch nicht durch ein positives Handeln der

Beklagten resp. ihrer Organe verursacht worden; dagegen steht er allerdings mit einer Unterlassung der Beklagten resp. ihrer Beamten in kausalem Zusammenhange. Denn der Sturz des Klägers in den Aabach ist ohne Zweifel darauf zurückzuführen, daß an der Unfallsstelle keine Vorkehrungen getroffen waren, um ein, zur Nachtzeit leicht mögliches, Abirren von der Wegrichtung zu verhindern oder in seinen Folgen unschädlich zu gestalten. 4. Fragt sich, ob deshalb eine Schadensersatzpflicht der Beklagten begründet sei, so ist vorab zu bemerken, daß die Beklagte ihre Verantwortlichkeit für das Handeln oder Unterlassen ihrer mit der Erstellung der in Rede stehenden Weganlage beauftragten Organe nicht bestritten hat (wie sie dies übrigens nach Art. 62 O.=R. auch kaum hätte thun können); es ist daher ohne Weiteres als feststehend anzunehmen, daß die Beklagte dem Kläger gegenüber für jedes Verschulden ihrer Organe so einzustehen hat, als wenn dasselbe ihr eigenes wäre. 5. Ist nun zu untersuchen, ob die erwähnte Unterlassung der Beklagten resp. ihrer Beamten eine rechtswidrige sei, d. h.

gegen eine rechtliche Verpflichtung zum Handeln verstoße, so ist zu bemerken: Eine Verpflichtung der Beklagten, an der gedachten Stelle Sicherheitsvorkehrungen anzubringen, kann nicht, wie die Vorinstanz annimmt, aus Art. 6 oder 7 des eidgenössischen Expropriationsgesetzes abgeleitet werden; daß Art. 6 nicht zutrifft, folgt schon aus seinem Wortlaute. Art. 7 sodann, welcher den Unternehmer eines öffentlichen Werkes zur Erstellung von Vorrichtungen verpflichtet, die „in Folge Errichtung von öffentlichen Werken im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder derjenigen des Einzelnen nothwendig werden“, bezieht sich nur auf solche Vorrichtungen, die in Folge des Baues desjenigen öffentlichen Werkes nothwendig werden, zu dessen Ausführung das Expropriationsrecht erteilt worden ist. Es bezieht sich also bei Eisenbahnunternehmungen nur auf solche Sicherheitsvorrichtungen, welche in Folge des Eisenbahnbaues und Betriebes nothwendig werden. Bauten anderer Art, welche ein Eisenbahnunternehmer nebenbei, wenn auch im Zusammenhange mit dem Eisenbahnbaue, ausführt, hat Art. 7 cit. gewiß nicht im Auge. Inwiefern weit bei solchen anderweitigen Bauten eine öffentlich=rechtliche Verpflichtung des Unternehmers zur Anbringung von sichernden Vorkehrungen besteht, beurtheilt sich vielmehr zunächst nach dem kantonalen öffentlichen Rechte, also bei Straßen= oder Wegbauten nach der Straßen oder Weggesetzgebung des betreffenden Kantons. Daß nun die Beklagte bei Anlage des öffentlichen Fußweges von ihrer Station Goldau nach Arth gegen Bestimmungen der kantonalen Straßengesetzgebung oder gegen Weisungen einer kantonalen oder Gemeinde=Polizeibehörde verstoßen habe, ist nicht behauptet, vielmehr steht fest, daß die kantonalen und Gemeindebehörden die von der Beklagten erstellte Anlage in keiner Weise beanstandeten, sondern durchaus als genügend anerkannten. 6. Da sonach die Beklagte, indem sie unterließ, bei der Unfallsstelle besondere Sicherheitsvorkehrungen anzubringen, keine ihr obliegende spezielle öffentlich=rechtliche Pflicht verletzt hat, so kann sich nur fragen, ob sie nach allgemeinen civilrechtlichen Grundsätzen verpflichtet gewesen sei, an der erwähnten Stelle schützende Vorkehrungen zu erstellen, ob also nach allgemeinen civilrechtlichen Grundsätzen die Unterlassung, dies zu thun, rechtswidrig, den Organen der Beklagten zur Fahrlässigkeit anzurechnen sei. Hierüber ist zu bemerken: In der Regel besteht privatrechtlich außer Vertragsverhältnissen eine Verpflichtung im Interesse eines Andern (um Schaden von demselben abzuwenden u. s. w.) positiv thätig zu werden, nicht; eine bloße Unterlassung verpflichtet, auch wenn aus derselben einem Dritten Schaden erwächst, nicht zum Schadensersatz. Anders verhält sich dies indeß dann, wenn weiteres Handeln durch ein vorhergehendes oder begleitendes Thun geboten ist. Unter dieser Voraussetzung ist eine Beschädigung, welche durch die Unterlassung

weitem Handeln verursacht wird, allerdings zur Fahrlässigkeit anzurechnen. Wer es versäumt, die nach Lage der Sache durch die Vorsicht eines ordentlichen Mannes gebotenen Maßregeln zu treffen, um rechtswidrige, schädigende Folgen eines von ihm geschaffenen Zustandes abzuwenden, macht sich dadurch für allfälligen Schaden ersatzpflichtig. So ist derjenige, der einen öffentlichen, zur gemeinen Benutzung bestimmten Weg zu erstellen oder zu unterhalten hat, verpflichtet, denselben so zu erstellen oder zu unterhalten, daß er bei Anwendung gewöhnlicher, den Umständen angemessener, Sorgfalt ohne Gefahr benutzt werden kann. Allerdings erstreckt sich die Verpflichtung des Erstellers in der Regel bloß auf die sichere Herstellung des Wegkörpers selbst; Sicherheitsvorkehrungen zur Verhinderung des Abirrens vom Wege zu treffen, ist der Erbauer in der Regel gewiß nicht verpflichtet. In besondern Fällen indeß kann, nach Lage der Verhältnisse, auch dies geboten sein und ein solcher Fall liegt hier vor: Der Fußweg, um den es sich handelt, dient zur direkten Verbindung einer Eisenbahnstation mit einer Ortschaft; es mußte daher vorausgesehen werden, daß er zur Tages- und Nachtzeit und auch durch mit den örtlichen Verhältnissen weniger genau vertraute Personen benützt werden. Nun war der Uebergang von dem Fußwege auf den (zweifellos einen integrierenden Bestandtheil der Weganlage bildenden) Steg über den Aabach bei der Unfallstelle ein ganz eminent gefährlicher. Da der Steg von der bisherigen Richtung des Fußweges in schieferm Winkel abbiegt, da derselbe im Fernern den Fußweg unmittelbar nach dem Uebergange über die Geleise der Arth=Rigibahn und in nächster

Nachbarschaft der Aabachbrücke dieser Eisenbahn trifft, so mußte, wer den Weg auch nur um einige Schritte verfehlte, nothwendigerweise in den Aabach stürzen und war im Fernern vor auszusehen, daß hier, insbesondere zwischen der Aabachbrücke der Arth=Rigibahn und dem Fußsteg, ein Abirren von der Wegrichtung bei nächtlicher Dunkelheit außerordentlich leicht möglich sei. Wenn bei diesem offenbar gefährlichen Charakter der Weganlage, welcher Unfälle als sehr nahe liegend, ja beinahe als unausweichlich erscheinen ließ, keine Vorsichtsmaßregeln (wie das später wirklich angeordnete Bedielen des Zwischenraumes zwischen Eisenbahnbrücke und Fußsteg u. s. w.) angeordnet wurden, so muß hierin eine nach Art. 50 O.=R. zum Schadensersatz verpflichtende Fahrlässigkeit der Ersteller der Weganlage, für welche die Beklagte nach dem oben Bemerkten verantwortlich ist, erblickt werden. Der Umstand, daß der Plan des Fußsteges über den Aabach vom Eisenbahndepartement genehmigt wurde, ändert hieran selbstverständlich nichts; übrigens ist auch nicht einmal klar ersichtlich, ob die Genehmigung des Departementes sich auf die Anlage in ihrer Gesamtheit bezieht oder nicht vielmehr nur den Fußsteg allein in seinen Beziehungen zum Betriebe der Arth=Rigibahn zum Gegenstande hat. 7. Ist sonach die Haftpflicht der Beklagten aus den angegebenen Gründen grundsätzlich auszusprechen, so braucht nicht weiter untersucht zu werden, ob auch Art. 67 O.=R. in concreto zutreffen würde. 8. Ein konkurrirendes, die Ersatzpflicht der Beklagten minderes Verschulden des Verletzten sodann kann nicht als erwiesen erachtet werden. Die Vorinstanz stellt ausdrücklich fest, daß der Verletzte nicht, wie die Beklagte behauptet hat, betrunken war; in denjenigen Umständen dagegen, in welchen die Vorinstanz ein Verschulden des Klägers gefunden hat, nämlich darin, daß er nicht statt des Fußweges die Landstraße benutzt oder über sich mit einer Laterne versehen habe, kann ein solches nicht erblickt werden. Denn es handelt sich nicht etwa um einen Bergpfad, von dem der Kläger hätte annehmen müssen, daß er zur Nachtzeit gar nicht oder nur unter Anwendung besonderer Vorsichtsmaßregeln gefahrlos begangen werden könne, und zudem befand sich ja Kläger in Gesellschaft mehrerer anderer, mit dem Wege

vollkommen vertrauter, Personen und es kann ihm also jedenfalls nicht vorgeworfen werden, daß er durch die Wahl des Fußweges leichtfertig gehandelt habe. 9. Was endlich das Quantitativ der Entschädigung anbelangt, so hat die Beklagte gegen die klägerische Forderung etwas Erhebliches nicht eingewendet; sie hat die einzelnen, von dem Kläger in Rechnung gebrachten Posten nicht beanstandet, sondern lediglich darauf abgestellt, daß die Entschädigung deshalb zu reduzieren sei, weil es sich nicht um einen nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz zu beurtheilenden Unfall handle. Dies ist aber, da auch nach dem hier zur Anwendung kommenden Art. 53 O.=R. der Kläger Anspruch auf Ersatz der Kosten und auf Entschädigung für die Nachteile gänzlicher oder theilweiser Arbeitsunfähigkeit hat, durchaus unrichtig. Die klägerische Entschädigungsforderung ist demnach ihrem ganzen Umfange nach gutzuheißen, wobei, da die Beklagte hiegegen keine Einwendung erhoben hat, die Entschädigung für die dauernde Beschränkung der Erwerbsfähigkeit in Form einer lebenslänglichen Rente auszuwerfen ist. Der Anfang dieser Rente ist auf 6. Mai 1884, als den Tag, wo die gänzliche Arbeitsunfähigkeit des Klägers ihr Ende erreichte, festzusetzen. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: 1. Die Beklagte ist verpflichtet, dem Kläger für Arzt- und Verpflegungskosten, sowie für vorübergehende gänzliche Erwerbsunfähigkeit eine Entschädigung von 1000 Fr. (Tausend Franken) nebst Zins à 5 % seit 12. Dezember 1883 zu bezahlen. 2. Die Beklagte ist des weitern verpflichtet, dem Kläger für dauernde Beschränkung seiner Erwerbsfähigkeit vom 6. Mai 1884 an eine lebenslängliche jährliche Rente von 400 Fr. (vierhundert Franken), vierteljährlich im Voraus zahlbar, nebst Zins à 5% von jeder verfallenen Rate jeweilen vom Verfalltage an, zu bezahlen.

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