

## BGE 23 I 163

Bundesgericht (BGE), 1897-01-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_23\\_I\\_163](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_23_I_163)

FR: ATF 23 I 163

IT: DTF 23 I 163

### Volltext

30. Urteil vom 10. Februar 1897 in Sachen Wernli gegen Kanton Baselstadt. A. Am 3. Juni 1896, Nachmittags, war der 63jährige Jakob Wernli, der früher Stallhalter im Gasthaus zum „Schwarzen Ochsen“ in Basel gewesen war, seine Stelle aber wegen Reduktion der Stallräumlichkeiten und vorgerückten Alters aufgegeben hatte, damit beschäftigt, für die Schreibstube für Arbeitslose, auf der er kurz vorher Beschäftigung als Ausläufer gefunden hatte, an der obern Gerbergasse Geschäftscirkulare zu vertragen, als er von einem in der Richtung gegen den Barfüßerplatz die Gerbergasse aufwärts fahrenden Wagen der staatlichen elektrischen Straßenbahn überfahren und dabei übel zugerichtet wurde. Wernli spielte wegen des Unfalls gegen den Kanton Baselstadt eine Haftpflichtklage aus, der der Beklagte die Einrede des Selbstverschuldens entgegenhielt. Letztere wurde von beiden kantonalen Instanzen in ihren Urteilen vom 30. Oktober bzw. 16. November 1896 geschützt, und demgemäß der Kläger mit seinem Anspruch abgewiesen. In tatsächlicher Beziehung stellten die kantonalen Gerichte fest, daß der Kläger, als er vom Tramwagen ergriffen wurde, gerade das Geleise überschreiten wollte und zwar in einer etwas schiefen Richtung, wobei er seinen Blick mehr straßaufwärts und nicht gegen die Richtung gewandt hatte, aus welcher der Wagen der Straßenbahn herkam, und ferner, daß der Tramführer den Signaldienst richtig versehen hat. Der Unfall könne daher, wurde hieraus gefolgert, nur deshalb erfolgt sein, weil sich der Kläger vor dem Überschreiten der Straße nicht gehörig umgeschaut und damit eine Vorsichtsmaßregel unterlassen habe, die in einer verhältnißmäßig

schmalen Straße mit starkem Fuhrwerk- und Straßenbahnverkehr für den Fußgänger, sobald er das sichere Trottoir verlasse, unbedingt erforderlich sei. Das Verhalten des Klägers sei ein derartiges gewesen, daß er auch hätte unter eine Kutsche oder eine Droschke gerathen können, die oft nicht weniger schnell als der Tramway und wegen des Holzpflasters der Fahrbahn mit weniger Geräusch dort durchfahren. Der Unfall sei daher nicht einmal ausschließlich auf die Gefahr zurückzuführen, die mit dem Betriebe der Straßenbahn in dortiger Gegend verbunden sei, sondern es falle derselbe einzig dem eigenen Verschulden des Klägers zur Last. B. Gegen das appellationsgerichtliche Urteil hat der Kläger rechtzeitig und formgemäß die Berufung an das Bundesgericht erklärt und beantragte, es sei dasselbe aufzuheben und die Sache behufs Feststellung der dem Verletzten Wernli zukommenden Entschädigung an das Civilgericht Basel zurückzuweisen. Gleichzeitig stellte der Kläger das Begehren, es sei ihm, wie für die kantonalen Instanzen, auch für das bundesgerichtliche Verfahren, das rmenrecht zu erteilen. Das Alter und das Ungewohnte der Arbeit hätten es zwar mit sich gebracht, daß sich Wernli bei der Besorgung des Geschäfts etwas ungeschickt und unbeholfen benommen habe. Dies könne ihm jedoch nicht zum Verschulden angerechnet werden, zumal da seine Aufmerksamkeit auf das Auffinden einer Hausnummer gerichtet gewesen sei und er wohl deshalb die Signale überhört und es unterlassen habe, nach dem Tram Ausschau zu

halten. Die eigentliche Ursache des Unfalls sei die Betriebsgefahr, die der Beklagte ganz auf sich nehmen müsse. Wenn aber der Unfall auch nur teilweise auf diese Betriebsgefahr, teilweise auf das Verschulden Wernlis zurückzuführen sei, so sollte doch wenigstens eine teilweise Vergütung des Schadens eintreten. Der Beklagte schließt auf Abweisung der Berufung. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: Es ist nicht zu verkennen, daß der Betrieb einer Straßenbahn mit gewissen besondern Gefahren für das Publikum verbunden ist. Da die Fahrbahn von letztem betreten werden darf, so ist die Möglichkeit einer Kollision mit den darauf rollenden Fahrzeugen erheblich gesteigert, und zwar um so mehr, je verkehrsreicher und enger die Straßen sind, über welche die Bahn fährt. Bei elektrischem Betriebe ist die Gefahr auch deshalb noch eine erhöhte, weil die verwendete Kraft einerseits eine große Fahrgeschwindigkeit gestattet, anderseits in einer Weise wirkt, die es mit sich bringt, daß die Fortbewegung der Wagen in der Regel ohne charakteristisches, ja überhaupt ohne erhebliches Geräusch vor sich geht. Diese Erwägungen führen dazu, daß bei Beantwortung der Frage, ob ein beim Betriebe einer elektrischen Straßenbahn erfolgter Unfall auf Rechnung der Betriebsgefahr zu setzen sei, ein etwas anderer Maßstab angelegt werden muß, als bei Unfällen, die sich beim Betriebe einer eigentlichen Eisenbahn ereignen haben. Und zwar werden insbesondere bei der Prüfung der Einrede des Selbstverschuldens die besondern Verhältnisse der Trambahnen berücksichtigt werden müssen, zumal da, wo dieselbe daraus hergeleitet wird, daß der Verunglückte die Fahrbahn nicht hätte betreten sollen. Dies ist ja an sich nicht verboten, und so wird darin ein schuldhaftes Verhalten des Verunglückten nur erblickt werden können, wenn dieser sich in besonders unbedachter und leichtfertiger Weise in den Bereich der Gefahr, die er erkennen konnte oder mußte, begeben hat oder wenn er, während er sich darin befindet, nicht auch nur die allgemein übliche Vorsicht beobachtete. Dabei wird auch der Umstand, daß das Herannahen des Zuges durch Warnungssignale angezeigt wird, nicht zu sehr in's Gewicht fallen dürfen. Denn gar leicht werden solche Signale ob dem übrigen Lärm auf der Straße, oder wohl auch weil man sich daran gewöhnt, überhört. Überhaupt bringt der Umstand, daß man den Betrieb mit seinen Gefahren stetsfort vor Augen hat, in Verbindung mit der Erwägung, daß für die Verhütung von Unfällen die Unternehmung genügende Vorsorge getroffen habe, eine gewisse Sorglosigkeit mit sich, die psychologisch erklärlich ist und aus der menschlichen Natur mit Notwendigkeit sich ergibt. Es tritt allgemein eine etwelche Abstumpfung gegen die Gefahr ein, die an sich dem Publikum nicht zur Schuld angerechnet werden kann, und es wird deshalb nicht jede Unachtsamkeit, jedes Überhören der Signale durch einen Verunglückten mit Fug dem aus dem Unfall hergeleiteten Haftpflichtanspruch als Befreiungsgrund entgegengehalten werden dürfen. Vielmehr wird nach allen Umständen zu beurteilen sein, ob der Verunglückte dasjenige Maß von Vorsicht angewendet habe, das

jedermann zuzumuten ist. Vorliegend muß dies nun aber doch mit der Vorinstanz verneint werden. Nicht nur hat der Kläger die Trambahn betreten, ohne sich zu überzeugen, ob die Bahn frei sei, nicht nur hat er die vorschriftsmäßig abgegebenen Signale überhört, sondern er hat, während er sich schräg über die Geleise bewegte, und zwar in der Richtung gegen den heranfahrenden Wagen zu, ganz anderswohin geschaut, wie es scheint nach einer Hausnummer, die er suchte. Wernli muß somit geradezu blindlings in den Wagen hineingelaufen sein, und mochte er auch bei seinem Alter etwas unbeholfen sein, und mochte ferner auch die Besorgung einer geschäftlichen Obliegenheit seine Gedanken beschäftigen, so ist doch nicht einzusehen, weshalb er nicht trotzdem den Übergang über die Straße mit einem Aufwand auch nur einiger Aufmerksamkeit auf das, was um ihn her

vorging, hätte bewerkstelligen können und sollen. Es ist somit in Übereinstimmung mit den Vorinstanzen die Klage wegen Selbstverschuldens des Klägers abzuweisen und zwar des Gänzlichen, da eine Teilung der Haftpflicht gesetzlich nicht zulässig ist, sobald angenommen werden muß, daß der Unfall durch die Schuld des Verunglückten verursacht worden sei. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Berufung wird als unbegründet abgewiesen und das an<sup>n</sup> gefochtene Urteil in allen Teilen bestätigt.

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