

BGE 25 II 279

Bundesgericht (BGE), 1899-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_25_II_279

FR: ATF 25 II 279

IT: DTF 25 II 279

Volltext

33. Urteil vom 24. Mai 1899 in Sachen Schweizerische Seethalbahngesellschaft gegen Geißeler=Geißeler. Anwendbarkeit des E.-H.-G. auf Strassenbahnen. — Unfall « beim Betriebe », Art. 2 E.-H.-G.; Scheuwerden von Zugtieren infolge eines heranfahrenden Zuges. — Selbstverschulden des Verletzten? Mass der Entschädigung bei Körperverletzung, Art. 5 Abs. 3 E.-H.-G. — Sachbeschädigung, Art. 8 eod. A. Am 24. April 1896, nachmittags 1 Uhr, befand sich Heinrich Geißeler im Bühl zu Littau mit einem Fuhrwerk auf der Landstraße beim Hasli zu Emmen. Der mit Holz beladene Wagen war mit zwei Rindern und vor diesen mit einem Pferde bespannt. Fuhrwerk und Bespannung gehörten dem Heinrich Geißeler und seinem Bruder Kaspar. An der erwähnten Stelle befindet sich auf der Fahrbahn der Straße das Geleise der Seethalbahngesellschaft in Hochdorf, auf dem damals gerade ein Zug hinter dem Fuhrwerk des Geißeler herangefahren kam. Die Rinder wurden darob scheu und fuhren mit dem Wagen gegen die Straßenschale. Dabei stürzte der Wagen um, die Deichsel brach, das Pferd sprang mit einem Stück derselben davon. B. Aus diesem Vorfall leiteten Heinrich Geißeler einerseits, die Gebrüder Geißeler andererseits Entschädigungsansprüche an die Seethalbahngesellschaft her, die sie, da die Bahn jede Entschädigungspflicht bestritt, gerichtlich einklagten. Heinrich Geißeler behauptete, bei dem Unfall am linken Ellbogen verletzt worden zu sein und verlangte hiefür eine Entschädigung von 4000 Fr. Die

Gebrüder Geißeler machten geltend, es habe das Pferd, sowie Wagen und Geschirre Schaden genommen, wofür sie 300 50 Fr. forderten. Rechtlich beriefen sich die Kläger auf die Bestimmungen des Obligationenrechts, Art. 50 ff., und auf diejenigen des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes. Das Verschulden der Bahn erblickten sie darin, daß die Fahrgeschwindigkeit des Zuges nicht gemäß den Bestimmungen des Pflichtenheftes (Art. 283) vermindert worden sei. Die Beklagte schloß auf Abweisung der Klage. Sie stellte sich auf den Standpunkt, daß der Unfall nicht beim Betriebe der Bahn, sondern beim Fuhrwerkbetrieb sich ereignet habe, und daß deshalb die Bestimmungen des Obligationenrechts zur Anwendung zu kommen hätten, daß nun aber ein Verschulden auf Seite der Bahn nicht vorliege. Eventuell, für den Fall, daß das Haftpflichtgesetz als anwendbar erklärt würde, erhob die Beklagte die Einrede des Selbstverschuldens, die sie in doppelter Weise begründete: einmal habe H. Geißeler beim Herannahen des Zuges nicht die nötigen Vorsichtsmaßregeln getroffen, insbesondere habe er das Leitseil des Pferdes plötzlich losgelassen und dadurch das selbe zur schnelleren Gangart veranlaßt; sodann hätte dem Geißeler mehr Bedienung beigegeben werden sollen. Überdies wurde bestritten, daß H. Geißeler bei dem Vorfall verletzt worden sei, und daß das Pferd dabei Schaden genommen habe, während eventuell die Ersatzforderung für Geschirre und Wagen in einem Betrage von 30 Fr. anerkannt wurde. C. Die erste Instanz, das Bezirksgericht Hochdorf, hieß die Klage des H. Geißeler für 1000 Fr., die der Gebr. Geißeler für 180 Fr. gut. Beide Parteien appellierten an das luzernische Obergericht, das unterm 27. Januar 1899 erkannte:

Die Beklagte sei gehalten, an den Kläger Heinrich Geißeler 850 Fr., inbegriffen die Heilungskosten, und an Gebrüder Geißeler 180 Fr. zu bezahlen nebst Zins seit 18. März 1897; mit der Mehrforderung seien Kläger abgewiesen. D. Gegen dieses Urteil hat die beklagte Bahngesellschaft die Berufung an das Bundesgericht erklärt, um vor diesem den Antrag auf gänzliche Abweisung der Klage aufzunehmen. Der Kläger H. Geißeler schloß sich der Berufung an mit dem Antrage, es sei die ihm zu zahlende Entschädigung auf 2000 Fr. zu erhöhen. Das Bundesgericht zieht in Erwägung 1. Betreffend den Anspruch des Heinrich Geißeler: Die erste Instanz stellte fest, und die obere kantonale Instanz ist ihr hierin ohne weiteres beigetreten, daß Heinrich Geißeler bei dem Vorfall vom 24. April 1896 am linken Ellbogen deshalb verletzt worden ist, weil die Zugtiere des von ihm geführten Fuhrwerkes ob dem von hinten heranfahrenden Seethalbahnzuge scheuten. Diese Feststellungen sind rein thatsächlicher Natur und, da sie in keiner Weise mit den Akten in Widerspruch geraten, für das Bundesgericht verbindlich. Ob aber damit allein schon das Fundament für eine Schadenersatzklage des Verletzten an die Bahngesellschaft gegeben sei, hängt davon ab, nach welchen rechtlichen Normen die Verantwortlichkeit der letztern zu beurteilen, ob dafür das Eisenbahnhaftpflichtgesetz oder das Obligationenrecht maßgebend sei. Denn in letzterm Falle würde die Bahn nur haftbar gemacht werden können, wenn weiterhin dargethan wäre, daß sie schuldhafterweise den Schaden herbeigeführt habe, während im erstern Falle die Haftbarkeit, unter Vorbehalt der zulässigen Einreden, auch ohne Verschulden der Bahn besteht. Daß nun die Seethalbahngesellschaft an sich den Vorschriften des Bundesgesetzes vom 1. Heumonate 1875 unterliegt, ist nicht bestritten; es hat denn auch das Bundesgericht schon in vielen Fällen ausgesprochen, daß das genannte Gesetz auf Straßenbahnen ebenfalls Anwendung finde. Dagegen erhebt die Beklagte deshalb Einspruch gegen die Anwendbarkeit der die Haftpflicht der Eisenbahnen betreffenden spezialgesetzlichen Bestimmungen, weil sich der Unfall nicht beim Betriebe der Bahn ereignet habe. Dieser Auffassung kann nicht beigetreten werden. Wie die Vorinstanzen zutreffend ausführen, beschränkt das Gesetz die strengere Haftbarkeit der Transportanstalten, wenn es sie in Art. 2 davon abhängig macht, daß die Tötung oder Verletzung „beim Betriebe“ der Unternehmung sich ereignet habe, nicht auf die Fälle, in denen eine körperliche Kollision des Verletzten oder Getöteten mit den Betriebsanlagen oder den übrigen Betriebsmitteln der Bahn stattgefunden hat. Der Ausdruck „beim Betriebe“ umfaßt vielmehr alle Fälle, in denen sich eine dem Bahnbetriebe eigentümliche, besondere Gefahr für das Leben oder die körperliche Integrität eines Menschen

verwirklicht hat, ohne Unterschied, ob die Gefahr unmittelbar oder nur mittelbar, durch ein Zwischenglied, den menschlichen Körper bedrohte. Der Betrieb kann auch über das Gebiet hinaus, auf dem sich die äußeren Vorgänge desselben abspielen, Kräfte in Bewegung setzen und Wirkungen ausüben, die geeignet sind, Körperverletzungen oder Tötungen herbeizuführen, und soweit derartige Einwirkungen dem Eisenbahnbetrieb eigen sind, hat für ihre körperschädigenden Folgen der Betriebsunternehmer nach Haftpflichtrecht einzustehen. Danach kann denn keinem Zweifel unterliegen, daß eine Verletzung, die dadurch herbeigeführt wurde, daß Zugtiere ob einem heranfahrenden Zuge scheu werden, als beim Betriebe der Bahn erfolgt zu betrachten ist und daß für den daraus entstandenen Schaden die Bahnunternehmung, auch ohne daß es des Nachweises eines Verschuldens bedarf, aufzukommen hat. Der Eisenbahnbetrieb birgt die Gefahr in sich, daß Zugtiere, die sich in der Nähe eines heranfahrenden Zuges befinden, scheu werden, sei es, daß sie durch den ungewohnten Anblick oder durch die rasche Bewegung oder durch das rollende Geräusch erschreckt werden. Diese Gefahr ist ferner eine dem Bahnbetriebe eigentüm-

liche. Denn wenn sie auch nicht ausschließlich dem Eisenbahnbetrieb anhaftet, so ist sie doch mit keinem andern Gewerbe= speziell Transportgewerbebetrieb in gleicher Weise und in gleichem Maße verbunden. Es ist deshalb auch der Einwurf hinfällig, daß andere Ursachen das Scheuwerden von Zugtieren ebenfalls bewirken können, und daß sich so der Unfall eigentlich als eine Folge des Fuhrwerkbetriebes darstelle. (Vgl. hiezu Eger, Komment. zum deutsch. Reichshaftpflichtgesetz, 4. Aufl., S. 7, und die dort angeführten Urteile.) Für die Folgen der Verletzung, die H. Geißeler am 24. April 1896 erlitten hat, muß somit die Beklagte nach Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes aufkommen, sofern nicht einer der daselbst vorgesehenen Haftbefreiungsgründe zutrifft. Dies bezüglich fragt es sich bloß, ob die Verletzung durch eigene Schuld des Klägers verursacht worden sei. Die Beklagte behauptet nun zunächst, derselbe habe die Tiere nicht genügend in der Hand gehabt, er habe sogar das Leitseil des Pferdes im Momente des Scheuwerdens losgelassen. Allein die Vorinstanzen nehmen an, daß hiefür der Nachweis fehle, und an diese Feststellung ist das Bundesgericht, da sie nicht aktenwidrig ist, gebunden. Da dieselben ferner weit besser als das Bundesgericht in der Lage sind, zu beurteilen, ob ein Mann für die Bedienung des Gespanns genügt habe, so ist ihnen auch in der abweisenden Beurteilung dieses Einwandes beizutreten. Die Folgen des Unfalles betreffend gehen die Vorinstanzen von dem Berichte des Sanitätsrates des Kantons Luzern aus, der feststellte, daß die Verminderung der Arbeitsfähigkeit nur eine vorübergehende und daß sie vom Datum des Gutachtens an, 19. Juli 1898, für ein Jahr auf 10%, für weitere zwei Jahre auf 5% anzuschlagen sei. Was die Zeit vom Unfall bis zur Erstattung des Befindens betrifft, 2 ¼ Jahre, so fehlt eine sachverständige Schätzung der Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit. Es ist aber klar, daß dieselbe größer war als später, und es erscheint als angemessen, wenn das Obergericht dieselbe auf durchschnittlich 20% anschlüge. Auch über die Erwerbsverhältnisse des H. Geißeler fehlen feste Anhaltspunkte: immerhin dürfte der Ansatz von 1200 Fr. im Jahr, den beide kantonale Instanzen der Rechnung zu Grunde legen, den Umständen entsprechen. Der Erwerbsausfall würde danach im ganzen 780 Fr. betragen. Wenn nun das Obergericht darüber hinaus nach freiem Ermessen noch 70 Fr. als Heilungskosten zugesprochen hat, so liegt für das Bundesgericht kein Grund vor, hiervon abzugehen. 2. Betreffend die Klage der Gebrüder Geißeler Der Anspruch stützt sich auf Art. 8 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, dessen erster Absatz auf die im vorliegenden Fall eingeklagten Sachbeschädigungen in gleicher Weise Anwendung finden muß, wie Art. 2 auf die Verletzung des H. Geißeler. Die Beklagte hat daran keinen Anstand genommen, daß die Gebrüder Geißeler und nicht Heinrich Geißeler den Anspruch einklagen. Die Aktivlegitimation ist daher als gegeben anzunehmen, und der Anspruch erscheint grundsätzlich als begründet. Was den Schaden betrifft, so haben die Vorinstanzen gestützt auf das Gutachten Sachverständiger festgestellt, daß das Pferd bei dem Unfall verletzt wurde und einige Zeit nicht gebrauchsfähig war, woraus den Eigentümern ein Schaden von 150 Fr. entstanden sei. Hinsichtlich des Schadens an Geschirr und Wagen hat die Beklagte die

Forderung in einem Betrage von 30 Fr. eventuell anerkannt; eine weitergehende Schädigung ist nicht nachgewiesen. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Berufung und die Anschlußberufung werden verworfen und das angefochtene Urteil in allen Teilen bestätigt.