

## BGE 38 II 220

Bundesgericht (BGE), 1912-01-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_38\\_II\\_220](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_38_II_220)

FR: ATF 38 II 220

IT: DTF 38 II 220

### Volltext

220 A. Oberste Zivilgerichtsinanz. — I. Materiellrechtliche Entscheidungen. zugleich auch zu Ungunsten des andern Haftpflichtigen hinsichtlich seiner Haftpflichtschuld bewirken. Es wäre dies übrigens zum vornherein in dem Falle unmöglich, wo die Verjährung des Anspruchs gegen die Eisenbahn erst im zweiten Jahre nach seiner Entstehung unterbrochen wird; denn alsdann wäre der Gewerbehaftpflichtanspruch bereits verjährt. Keiner Widerlegung bedarf endlich der weitere Standpunkt des Klägers, der Art. 155 aOR treffe auch deshalb zu, weil die Beklagte als „Mitschuldnerin einer unteilbaren Leistung“ im Sinne dieses Artikels zu gelten habe. Hieran ist denn auch heute nicht mehr festgehalten worden. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Berufung wird abgewiesen und das Urteil des Kantonsgerichts des Kantons St. Gallen vom 7. März 1912 in allen Teilen bestätigt. 36. Arteil der II. Zivilabteilung vom 6. Juni 1912 in Sachen Schaft, Kl. u. 1. Ber.=Kl., gegen Schweizerische Bundesbahnen, Bekl. u. 2. Ber.=Kl. Eisenbahnhaftpflicht. Verschulden. Das Umstellen einer Weiche durch einen Privaten ohne Avisierung des Bahnpersonals begründet ein sohweres Verschulden. Die Unterlassung des Stationsvorstandes, sich vor einer Zugseinfahrt über die richtige Stellung der Weichen zu vergewissern, ist der Bahn als Verschulden anzurechnen. Die Bahn kann sich nicht auf das Mitverschulden eines Dritten berufen, um Herabsetzung der Entschädigung zu verlangen. Das Verschulden Dritter fällt nur in Betracht, wenn es die alleinige Ursache des Unfalles ist (Art. 1 EHG). Genugtuungsanspruch. Die Bahn haftet nach Art. 8 grundsätzlich auch dann, wenn ihr Verschulden kein grobes ist und ein Dritter ein Mitverschulden am Unfall trägt, sofern die « besonderen Umstände » des Falles eine Genugtuung rechtfertigen, worüber der Richter nach freiem Ermessen zu entscheiden hat. Rektifikationsvorbehalt. Ausnahmecharakter. Nichtaufnahme bei traumatischer Neurose. Das Bundesgericht hat auf Grund folgender Prozeßlage: A. — Mit Urteil vom 14. Februar 1912 hat die I. Appellationskammer des Obergerichts des Kantons Zürich über die Streitfrage: „Ist die Beklagte verpflichtet, an den Kläger 40,000 Fr. nebst „Zins à 5 % seit 16. März 1909 zu bezahlen und ihm Arzt- und Spitalkosten rc. zu ersetzen? erkannt: „1. Die Beklagte ist verpflichtet, dem Kläger 5200 Fr. zu bezahlen nebst 5 % „Zins von 1560 Fr. seit 16. September 1909, 1910, 1040 „ „ 16. 1911, 1040 „ „ 16. 14. Februar 1912. „und von 1560 „Die Mehrforderung wird abgewiesen.“ B. — Gegen dieses den Parteien am 23. Februar 1912 zugestellte Urteil hat sowohl der Kläger als die Beklagte rechtzeitig und formrichtig die Berufung an das Bundesgericht erklärt. Der Kläger beantragt, es sei das angefochtene Urteil in der Weise abzuändern: „1. daß das Bundesgericht vom 16. März 1909 an bis am „16. März 1912 totale Arbeitsunfähigkeit; vom 16. März „1912 bis am 16. März 1914 zwei Drittel Arbeitsunfähigkeit und vom 16. März 1914 bis am 16. März 1916 ein „Drittel Arbeitsunfähigkeit annimmt und daß die dem Kläger „zukommende Entschädigung entsprechend erhöht wird; „2. daß dem Kläger ein Zuschlag von 2000 Fr. gemäß Art. 8 „des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zugesprochen werde 3. daß dem Kläger im

Urteil das Recht gewahrt wird, eine „Abänderung des Urteils zu verlangen, wenn die in Art. 10 des „Eisenbahnhaftpflichtgesetzes vorgesehenen Bedingungen eintreten „sollten.“ Die Beklagte stellt das Begehren: „es sei die dem Kläger zu „gesprochene Entschädigung wegen verbrecherischer Handlung eines „Dritten (Brändli) als eigentlicher Ursache des Unfalles ange „messen zu reduzieren.

C. — In der Verhandlung vor Bundesgericht haben die Partei- vertreter diese Anträge erneuert und begründet und je auf Abwei- sung der Berufung der Gegenpariei angetragen; in Erwägung: Am 16. März 1909 ereignete sich auf der Station Au der linksufrigen Zürichseelinie ein Eisenbahnglück. Die Station Au besitzt zwei Geleise, die für die Durchfahrt der Züge bestimmt sind: das Hauptgeleise I und das Ausweichgeleise II auf der See- seite. Ein drittes Geleise, das sog. Schuppengeleise, führt auf der Bergseite vom Hauptgeleise zum Güterschuppen. Dieses Geleis ist auf der Seite gegen Wädenswil durch die zwischen Aufnahmsge- bäude und Güterschuppen liegende, zirka 20 m von der Mitte des Aufnahmsgebäudes entfernte Weiche 4 an das Hauptgeleise ange- schlossen. Der Ständer der Weiche 4 befand sich zur Zeit des Unglücks ungefähr 8 m seitwärts des Geleises und war vom Zentralapparat aus — der vor dem Aufnahmsgebäude aufgestellt ist — gut sichtbar. Die Weiche 4 war nicht in den Zentral- apparat einbezogen, da sie erst nach dessen Erstellung eingelegt wurde. Sie mußte also an Ort und Stelle umgestellt werden und war nur mit einer in den Drahtzug des Einfahrtsignals Seite Wädenswil einbezogenen sog. Linealverriegelung versehen, welche bei geöffnetem Einfahrtsignal die Weiche 4 in gerader Richtung verschloß. Das Verriegelungslinal kam aber erst bei ungefähr Dreivierteldrehung der Signalkurbel zum Anschlag. Wenn daher die Weiche 4 auf Ablenkung (in das Schuppengeleise) stand, war es nicht möglich, die Signalkurbel vollständig einzuklinken. Die Weiche 4 ist außerdem mit einem Hemmschuh gekuppelt, der bei Stellung der Weiche auf gerade Fahrt auf dem Schuppengeleise aufliegt und verhindert, daß Wagen aus diesem Geleise auf das Hauptgeleise gelangen können. Am Morgen des Unglückstages standen auf dem Schuppen- geleise drei Güterwagen, wovon einer eben durch einen Güterzug zugeführt worden war. Zu diesem Behufe hatte der Güterarbeiter Marti die Weiche 4 geöffnet und wieder geschlossen, worauf er sich in den Güterschuppen zurückbegeben hatte. Der zuletzt ange- kommene Güterwagen enthielt u. a. eine Zahnmaschine für Haus- mann & Cie., Werkzeugfabrik in der Au. Bald nach der Ankunft des Wagens kamen Joh. Bapt. Nabholz, Angestellter von Haus- mann & Cie. und August Brändli, Landwirt und Fuhrhalter auf der Apfelmatte in Wädenswil, mit seinem 7jährigen Knaben Ernst und seinem Knecht Walter Kleiner mit einem Brückenwagen auf die Station, um die Zahnmaschine abzuholen. Während Nabholz auf dem Stationsbureau den Frachtbrief löste, ließ sich Brändli durch Marti den Wagen zeigen, in dem sich die Maschine befand. Die Stellung des Wagens vor der Güterrampe paßte Brändli und Nabholz nicht, da sie die Maschine direkt auf den Brücken- wagen verladen wollten. Der Verschiebung des Wagens in der Richtung gegen die Weiche 4 stand aber der Hemmschuh entgegen, der infolge Normalstellung der Weiche 4 auf dem Schuppengeleise auflag. Brändli gab daher seinem Knecht Kleiner den Befehl, die Weiche 4 umzustellen. Kleiner führte den Befehl aus, worauf Brändli und Nabholz den Wagen von der Rampe weg bis zum Polizeipfahl der Weiche 4 schoben. Die Weiche wurde aber nicht in die Normalstellung zurückgebracht, sondern blieb auf Ablenkung stehen. Brändli und Nabholz bestiegen sodann den Güterwagen, um die Maschine auszuladen, und der Knabe Ernst Brändli folgte ihnen nach. Zur nämlichen Zeit waren im zweiten Güterwagen Landwirt Leuthold aus Wädenswil und sein Knecht Josef Maria Schatt mit dem Einladen von

Mostfässern beschäftigt. Der Dienst auf der Station Au wurde an jenem Tage vom ambulanten Stationsgehülfen Etter besorgt. Als um 10.06 Uhr von Wädenswil die Abfahrt des Schnellzuges Nr. 2076 Sarngans=Zürich gemeldet wurde, schickte sich Etter an, vom Zentralapparat aus die nötigen Weichen= und Signalstellungen auszuführen, um dem Zug freie Bahn über das Hauptgeleise zu verschaffen. Es zeigte sich aber im Apparat ein Widerstand. Etter teilte das dem Stationsvorstand Rusch mit, der, obschon dienstfrei, sich zufällig auf dem Stationsbureau befand. Es gelang nun dem Rusch unter Kraftanwendung, die Kurbel des Einfahrtsignals soweit zu drehen, daß das Kontrolltäfelchen „freie Fahrt“ zeigte. Rusch erkundigte sich noch telephonisch bei dem in der Nähe des Signales stationierten Bahnwärter, ob es auf „offen“ stehe und erhielt bejahende Antwort. Wie aus der Aussage dieses Wärters hervorgeht, war die Signalscheibe allerdings gedreht, aber —

sprechend der Stellung der Kurbel am Stellwerk — nicht vollständig. Die Differenz war indessen für das Lokomotivpersonal nicht wohl erkennbar. Weder Etter noch Rusch kam auf den Gedanken, einen Blick auf die Weiche 4 zu werfen. Der Schnellzug, der keinen Aufenthalt auf der Station Au hatte und mit einer Geschwindigkeit von 60 km per Stunde heranfuhr, wurde auf das Schuppengeleise abgelenkt und fuhr auf die drei Güterwagen auf, wobei Vater Brändli und Nabholz augenblicklich getötet, Ernst Brändli schwer und Schatt leichter verletzt wurden. Leuthold konnte sich auf das Notsignal des Lokomotivführers durch einen Sprung aus dem Wagen retten. Schatt erlitt Quetschungen und Rißwunden. Nach einigen Wochen stellten sich ferner Kopf- und Rückenschmerzen sowie Schwindel ein. Er wurde daher zur genauen Untersuchung nach Zürich in das Kantonsspital geschickt. Die von den Ärzten vermutete Gehirnverletzung konnte indessen nicht konstatiert werden. Mit der vorliegenden Klage machte Schatt seine Zivilansprüche gegen die Schweiz. Bundesbahnen geltend. Die Zürcher Gerichte ordneten über die Folgen seiner Verletzungen eine Expertise durch Dr. Lüning und Dr. Ulrich in Zürich an. Diese stellten fest, daß Schatt an einer traumatischen Neurose leide und daß er von Jugend auf geistig beschränkt gewesen sei. Die Klage wurde von den kantonalen Instanzen teilweise geschützt. Inzwischen war gegen Etter, Rusch und Kleiner ein Strafprozeß wegen fahrlässiger Eisenbahngefährdung durchgeführt worden. Das Bezirksgericht Horgen sprach die drei Angeklagten frei; das zürcher. Obergericht verurteilte den Etter zu zwei Wochen Gefängnis und 100 Fr. Buße und es wurde dieses Urteil vom Kassationshof des Bundesgerichts am 10. Mai 1910 bestätigt. 2. — Mit der Vorinstanz und der Beklagten ist zu sagen, daß die Grund- und Hauptursache des Unglücks in der Handlungsweise des August Brändli zu erblicken ist. Es steht fest, daß Brändli in Mißachtung von Art. 5 des Bahnpolizeigesetzes vom 18. Februar 1878 seinem Knecht Kleiner zur eigenmächtigen Handhabung der Weiche 4 Befehl erteilt hat. Durch diesen unverantwortlichen Eingriff in den Bahnbetrieb hat er den vor-schriftsmäßigen Zustand des Geleises, bei welchem die Durchfahrt des Schnellzuges anstandslos stattfinden konnte, in strafbare Weise verändert. Und es hat Brändli von der getroffenen Ande-rung nicht einmal das Bahnpersonal avisiert und auch nicht selber nach erfolgter Verschiebung des Wagens den frühern Zustand wiederhergestellt. Brändli durfte sich zum Umstellen der Weiche auch dann nicht ohne weiteres als ermächtigt betrachten, wenn derartige Eingriffe von Privatpersonen auf der Station Au von den Bahnorganen tatsächlich geduldet wurden, was vom Kläger behauptet wird, aber in keiner Weise nachgewiesen ist. Mit dem schweren Verschulden des Brändli konkurriert ein leichteres Verschulden des Stationsgehülfen Etter, das die Be-klagte zu vertreten hat. Etter hat entgegen Art. 47 Ziff. 1 und 2 des allgemeinen Fahrdienstreglements, sowie entgegen den

Vor- schriften der Kreisdirektion III der SBB für die Handhabung der zentralen Weichen- und Signaleinrichtungen unterlassen, sich über die Stellung der Weiche 4 zu vergewissern, trotzdem er durch den Widerstand im Zentralapparat darauf aufmerksam gemacht wurde, daß etwas nicht in Ordnung sei, und Kraftanstrengungen bei der Bedienung des Stellwerkes untersagt sind. Das Verhalten des Etter erscheint indessen als erklärlich, wenn es auch nicht ent- schuldbar ist: er wußte, daß die Weichenstellung nach Durchfahrt des Güterzuges wieder in Ordnung gebracht worden war; er konnte den inzwischen erfolgten, unbefugten Eingriff des Brändli nicht voraussetzen; der Zentralapparat hatte schon in der Morgen- frühe nicht anstandslos funktioniert; die telephonische Anfrage beim Bahnwärter ergab, daß das Einfahrtsignal auf „offen“ stehe. Die andern, vom Kläger der Bahn zum Verschulden angerechneten Momente (mangelhafte Anlage der Station Au im allgemeinen und des Stellwerkes im besondern, Mangel an Bahnpersonal, gleichzeitige Beurlaubung des Stationsvorstandes und des Weichen- wärterers, Anstellung eines unerfahrenen Stationsgehülfen als Ver- treters, des Stationsvorstandes) sind zurückzuweisen. Die Sicherheit des Bahnbetriebes war bei richtiger Bedienung der Stationsanlagen mit dem vorhandenen Personal gewährleistet und die Stellvertre- tung der Stationsvorstände durch ambulante Stationsgehülfen ist in der Organisation des Bahndienstes begründet. 3. — Ist demnach der Unfall auf das konkurrierende Verschul- AS 38 II — 1912

den des Etter bzw. der Bahn und eines Dritten zurückzuführen, so fragt sich, ob die Bahn sich auf das Mitverschulden des Dritten berufen könne, um die Herabsetzung der Entschädigung zu verlangen. Die Bahn — welche ihre Haftpflicht grundsätzlich anerkennt — stellt in der Tat das Begehren, es sei die dem Klä- ger von der Vorinstanz zugesprochene Entschädigung wegen des Verschuldens des Vaters Brändli angemessen zu reduzieren. Es handelt sich hier um eine grundsätzliche Frage, die vom Bundes- gericht noch nie entschieden wurde. Für die Auffassung der Be- klagten ist dem Wortlaut des Gesetzes nichts zu entnehmen. Ausdrücklich erwähnt ist das Verschulden Dritter nur in Art. 1. Diese Bestimmung ist aber nach feststehender Praxis dahin aus- zulegen, daß das Verschulden Dritter die Haftpflicht der Bahn nur dann ausschließt, wenn es im Rechtssinn die alleinige Ursache des Unfalles ist, m. a. W. wenn ausschließliches Verschulden eines Dritten vorliegt (vergl. BGE 33 II 501 ff.). Eine dem Art. 5 analoge Bestimmung über das bloße Mit ver- schulden des Dritten enthält das Gesetz nicht. Die Auffassung der Beklagten findet auch im System des Gesetzes keine Stütze. Der Haftpflichtanspruch ist nach dem EHG vom Verschulden der Bahn grundsätzlich unabhängig: es besteht Kausal- und nicht Verschuldenshaftung. Die Bahn trägt das Risiko des Schadens, der beim Bahnbetrieb durch Verletzung oder Tötung von Menschen entsteht, und haftet dafür, sofern keine der in Art. 1 erschöpfend aufgezählten Ausnahmen vorliegt. Daß nun ein solcher Befreiungs- grund in casu gegeben sei, behauptet die Beklagte selber nicht. Und für die Einrede des bloßen Mitverschuldens eines Dritten bleibt nach dem Gesagten kein Raum. Zur nämlichen Lösung würde das gemeine Recht führen. Nach Art. 50 OR haften die- jenigen, die einen Schaden gemeinsam verschuldet haben, dem Ge- schädigten solidarisch. Ob und in wie weit sie gegeneinander Rück- griff haben, wird durch richterliches Ermessen bestimmt. Die Sache würde sich auch dann in eine Regreßfrage auflösen, wenn man auf OR 51 abstellen wollte, von der Erwägung aus, daß die Bahn aus Gesetzesvorschrift und Brändli aus unerlaubter Hand- lung haftet. Die Regreßfrage ist aber in casu durch Art. 18 EHG gelöst, wonach der Bahn der Rückgriff gegenüber Personen vorbehalten ist, die durch ihr Verschulden den Unfall verursacht haben. Durch eine Ermäßigung der Entschädigung würden die regreßpflichtigen Dritten in unzulässiger Weise entlastet. Denn der Haftpflichtkläger hätte

ihnen gegenüber keinen Regreß, da er zu ihnen in keiner aus dem Haftpflichtrechte sich ergebenden rechtlichen Beziehung steht. Der Anspruch der Beklagten auf Herabsetzung der Entschädigung wegen konkurrierenden Verschuldens des Brändli ist also zurückzuweisen.

4. — Gegen die Bemessung der dem Kläger zukommenden Rente durch die Vorinstanz ist in rechtlicher Beziehung nichts einzuwenden. Die Frage, in welchem Maße die Erwerbsfähigkeit des Klägers durch den Unfall herabgesetzt wurde, ist von der Vorinstanz gestützt auf das sehr sorgfältige Gutachten der Experten auf eine Art und Weise beantwortet worden, welche die Intervention des Bundesgerichts ausschließt. Das Bundesgericht könnte nach Art. 81 OG nur dann einschreiten, wenn die Feststellungen der Vorinstanz sich als aktenwidrig erweisen oder auf einer bundesrechtlichen Bestimmungen verletzenden Würdigung des Beweisergebnisses beruhen würden. Das trifft durchaus nicht zu. Den Experten sind vom Obergericht auch die vom Kläger eingeholten Privatgutachten vorgelegt worden und es haben die Experten nach Einsicht dieser Gutachten ihren Befund aufrecht gehalten. Der Lohn des Klägers steht fest und ist mit 1560 Fr. per Jahr für einen Landarbeiter mit angeborenem Schwachsinn reichlich bemessen. Die Ansätze der Vorinstanz sind daher zu bestätigen. Ferner ist mit der Vorinstanz von der Anwendung des Art. 8 EHG Umgang zu nehmen. Freilich haftet die Bahn grundsätzlich auch dann für die nichtökonomischen Nachteile aus dem Unfall, wenn ihr Verschulden kein grobes ist, sofern die besonderen Umstände des Falles den Zuspruch einer Genugtuungssumme rechtfertigen, worüber der Richter nach freiem Ermessen zu entscheiden hat (vergl. BGE 35 II Nr. 70 Erw. 7). Im vorliegenden Fall liegen aber „besondere Umstände“ im Sinne des Gesetzes nicht vor. Endlich verlangt der Kläger die Aufnahme eines Rektifikationsvorbehaltes gemäß Art. 10 EHG. Auch diesem Begehren kann nicht entsprochen werden. Da es sich um eine traumatische Neurose handelt, ist möglichst rasche endgültige Erledigung des Prozesses im eigenen Interesse des Klägers geboten und von der Anwendung der Ausnahmebestimmung des Art. 10 EHG abzu- sehen; erkannt: Beide Berufungen werden abgewiesen und es wird das Urteil der I. Appellationskammer des Obergerichts des Kantons Zürich vom 14. Februar 1912 in allen Teilen bestätigt.

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