

## **BGE 63 II 204**

Bundesgericht (BGE), 1932-11-28, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_63\\_II\\_204](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_63_II_204)

FR: ATF 63 II 204

IT: DTF 63 II 204

### **Volltext**

204 Eisenbahnhaftpflicht. No 45. vL EISENBAHNHAFTPFLICHT RESPONSABILITE CIVILE DES CHEMINS DE FEB 45. UrteU der II. Zivilabteilung vom 13. Kai 1937 i. S. Brenn und Wolrn gegen Appenzellerbahn Ä.-G. Tödlicher Sturz einer Drittperson in einem im Bau befindlichen Werkstattgebäude der Eisenbahn auf dem für das Publikum nicht offenen Bahnhofareal : Eisenbahnhaftpflichtgesetz anwendbar. Selbstverschulden des Verunfallten. (Art. 1 und 7 ERG, 58 OR.) A. - Am 28. November 1932 um 17.30 Uhr verunglückte in dem auf dem Bahnhofareal in Herisau im Bau befindlichen Werkstattgebäude der Appenzellerbahn der 22 jährige Johannes Brenn, der hier seinen Freund Pajrola, Heizungsmonteur bei der am Neubau beschäftigten Firma Nigg, besuchte. Zu dem Neubau konnte man auf zwei Zugängen gelangen: der nördliche, über 4 Geleise führende, war in der Regel mit einer 10m langen Kette abgesperrt und mit einer wenig auffälligen Warnungstafel « Übergang verboten » versehen ; der andere, südöstliche, führte von der Bahnhofstrasse auf einem kleinen, nicht öffentlichen Fussweg längs eines steilen Bordes und war ebenfalls mit einer Tafel dem Publikum verboten. Vor dem den Arbeitern der Firma Nigg als Werkstatt dienenden Raume auf der Seite dieses Fussweges liegt längs der Fassade ein Lichtschacht von 2,45 m Tiefe, über den eine damals geländerlose Betonbrücke von 1,20 m Länge und 1,45 m Breite zur gegenüberliegenden Stützmauer führt. Am genannten Abend erschien Brenn zur Zeit des Arbeitsschlusses (17.30 Uhr), nach der Auffassung der 1. Instanz und der Parteien vom Bahnhof her über die Geleise, nach der für das Bundesgericht verbindlichen - Annahme des Obergerichts von der Bahnhofstrasse her über den Fussweg, bei den sich zum Gehen anschickenden Eisenbahnarbeitern. Durch die auf die Betonbrücke führende Eisentüre betrat er diese als erster; ein Arbeiter rief ihm von hinten eine Warnung zu. Er machte eine Bewegung zur Seite und fiel in den Schacht, wobei er sich einen tödlichen Schädelbruch zuzog. B. - Die Mutter und der Bruder des Verunfallten belangten in der Folge die Appenzellerbahn auf Zahlung von Fr. 40,000.- nebst Zins für Schadenersatz. Die Beklagte verkündete der Baufirma Scheiwiler & Cie in Herisau den Streit, die als Unternehmerin des Neubaus die allenfalls die Bauherrin treffende Haftbarkeit übernommen und sich dafür versichert hatte. O. - Beide kantonalen Instanzen haben die Klage unter Kostenfolge zulasten der Klägerschaft abgewiesen. Gegen dieses Urteil richtet sich die vorliegende Berufung der letztem mit dem Antrag auf Gutheissung der Klage unter Kostenfolge. Die Beklagte und die Litisdenunziantin tragen auf Abweisung der Berufung an. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. - Das von den Klägern in erster Linie angerufene Eisenbahnhaftpflichtgesetz von 1905, das in Art. 1 die Kausalhaftpflicht für Unfälle « beim Bau oder Betrieb einer Eisenbahn » einführt, findet, gemäss feststehender Rechtsprechung, auf den vorliegenden Fall Anwendung. Unter « Bau » hat die Praxis von Anfang an nicht nur die der Eröffnung der Bahnlinie vorausgehenden Arbeiten verstanden, sondern auch spätere Bauarbeiten wie Reparatur- und Unterhaltsarbeiten (BGE 8

S. 334, 10 S. 133, 26 II 28 ff.). Der « Bau einer Eisenbahn » umfasst nicht nur den Bahnkörper und die für diesen nötigen Kunstbauten, sondern auch Hochbauten (BGE 36 II 575 ff.), insbesondere die Errichtung von Bahnhofgebäuden und zugehöriger Bauten, also auch eines Werkstattgebäudes. Es ist nicht erforderlich, dass diese Bauarbeiten die mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen besonderen Gefahren aufweisen (BGE 35 II 407 ff., 36 II 244 ff. und 582 f.). Endlich findet das 206 Eisenbahnbaupflicht. No 46.

Eisenbahnhaftpflichtgesetz auch Anwendung auf Drittpersonen im &trengen Sinne des Wortes, d. h. der Eisenbahnunternehmung gänzlich fernstehende (BGE 36 II 582). 2. - Ist somit das Eisenbahnhaftpflichtgesetz in casu anwendbar, so ist - da höhere Gewalt zum vorneherein nicht in Betracht fällt - zu prüfen, ob der Unfall nicht durch Verschulden des Verunfallten selbst verursacht worden ist. Nach Art. 7 kann die Ersatzpflicht ermässigt oder ganz verneint werden, « wenn der Getötete sich durch wissentliche Übertretung polizeilicher Vorschriften in Beziehung mit der Eisenbahn gebracht hat ». Art. I des

Eisenbahnpolizeigesetzes (vom 18. Febr. 1878) bestimmt: « Es ist allen nicht zum Bahndienst gehörigen Personen verboten, ohne Erlaubnis der Bahnverwaltung oder ohne eine auf privatrechtlichem Titel beruhende Berechtigung an andern als an den ihrer Bestimmung nach dem Publikum geöffneten Stellen das Gebiet einer dem Betriebe übergebenen Eisenbahn oder ihrer Zugehörigen zu betreten ». Brenn nun hatte mit der Eisenbahn nichts zu tun und keinerlei gültigen Grund, sich in den Neubau zu begeben. Dieser liegt vollständig auf Bahnhofareal. Auch ohne besondere Verbottafel und Absperrung war es für jedermann offensichtlich, dass die zu demselben führenden Zugänge nicht öffentlich waren. Brenn betrat somit das weder für die Reisenden noch für das allgemeine Publikum bestimmte Gebäude ohne ein Recht hiezu. Vor allem aber war es eine grobe Fahrlässigkeit seinerseits, bei einbrechender Nacht einen ihm nicht näher bekannten Neubau zu betreten und ihn als erster ohne irgendwelche Vorsichtsmassregeln durch eine Aussentüre zu verlassen, ohne sich zuvor zu vergewissern, wohin diese führte und wie der Schacht zu überschreiten war, mit dessen Vorhandensein er rechnen musste. Der Unfall ist deshalb eingetreten, weil Brenn den Schacht nicht beachtet, sondern die Türe durchschritten hat, als ob es sich um ein fertiges, mit der Umgebung normal verbundenes Haus handelte, während jedermann weiss, dass dies bei Häusern im Bau nicht der Fall ist.

Eisenbahnbaupflicht. N° 45. 207 Wer solche Gefahren ausser Acht lässt, begeht eine schwere Fahrlässigkeit, für deren Folgen er selber einstehen muss. Demgegenüber kann nicht gesagt werden, die Eisenbahn treffe ihrerseits ein Verschulden, indem sie den Zugang zum Neubau nicht wirksamer verboten habe. Es handelte sich um ein Gebäude, bei dem man auf den ersten Blick sah, dass es nicht für das Publikum bestimmt war; es waren daher auch keine besonderen Massnahmen zu treffen, um dieses davon fernzuhalten. Solche Teile von Bahnanlagen, die von den für das Publikum bestimmten Bahnhofanlagen reinlich und sichtbar getrennt sind, wie z. B. Lokomotivremise, Stellwerkanlage, Lagerhaus, Werkstätte, bedürfen nicht noch besonderer Abschlussvorrichtungen oder Verbottafeln. Wo das Publikum keinen legitimen Grund hat, hinzugehen, braucht es auch nicht durch besondere Vorkehrungen davon abgehalten zu werden. Brenn wusste (denn er sah es), dass er fremden Boden und eine Baustelle betrat, wo seine Anwesenheit durch nichts gerechtfertigt war. Der Geleiseübergang, die schwer lesbare Verbottafel und die - vielleicht in jenem Moment nicht gespannte - Kette fallen ausser Betracht, da nach der Annahme der Vorinstanz für das Bundesgericht feststeht, dass Brenn nicht diesen Zugang, sondern denjenigen über den kleinen Fussweg längs des Bordes benützt hat, der, wie jedermann sehen musste, nicht für das Publikum bestimmt war. Die beklagte Eisenbahn kann auch

nicht etwa für ein Verschulden der Bauunternehmung verantwortlich gemacht werden, das darin bestände, dass der Betonsteg nicht mit einem Geländer versehen war. Es liegt in der Natur der Sache, dass jedes im Bau befindliche Gebäude in jedem Stadium unfertige Teile und damit gewisse Gefahren aufweist, welche letztere aber in Wirklichkeit keine sind, weil sie den Personen, die allein auf dem Bauplatz etwas zu suchen haben, den Arbeitern, bekannt sind. Übrigens war der Betonsteg von 1,45 m Breite auf eine Länge von 1,20 m ein durchaus genügendes und normales 208 Eisenbahnhaftpflicht. N° 45. Mittel zur Ermöglichung des Verkehrs über den Schacht, solange die Arbeiter allein ihn zu benutzen hatten. Für die Sicherheit unbefugterweise eingedrungener Drittpersonen hatte die Bauunternehmung nicht zu sorgen. Auf Grund des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes besteht somit eine Haftbarkeit der Beklagten nicht. 3. - Nicht anders verhielte es sich, wenn man das Eisenbahnhaftpflichtgesetz als unanwendbar betrachten und die Sache auf Grund des Art. 58 OR beurteilen wollte, den die Klägerschaft in zweiter Linie angerufen hat. Wie das Bundesgericht in zahlreichen Urteilen ausgesprochen hat, bezieht sich Art. 58 OR grundsätzlich nur auf Schädigungen, die durch den gewöhnlichen Zustand des Werkes verursacht sind, nicht auf solche, die die Folge einer vorübergehenden, durch den Errichtungs- bzw. Reparaturzustand bedingten Unfertigkeit oder Unbenutzbarkeit sind (BGE 46 II 257, 41 II 697). Auch in diesem Zusammenhang wäre ohne weiteres auf das oben zum Eisenbahnhaftpflichtgesetz gesagte zu verweisen: Massnahmen zum Schutze des Publikums gegen die dem Neubau innewohnenden Gefahren waren umso überflüssiger, als dieser Bau sich auf einem dem Publikum nicht offenstehenden Areal befand. Demnach erkennt das Bundesgericht: Die Berufung wird abgewiesen und das Urteil des Obergerichts des Kantons Appenzel A.J.Rh. vom 25. Januar 1937 bestätigt.

Motorfahrzeugverkehr. No 46. 209 VII. MOTORFAHRZEUGVERKEHR CIRCULATION DES VEHICULES AUTOMOBILES 46. ArrAt de la Ire SeetiOD. civile du a5 mai 1937 dans la cause Lmffel et Stewart-Lmffel contra Schmfer. Art. 37 LA. Collision entre une automobile et un cycliBte. Action en responsabiliteU. Liberation de l'automobiliBte. Examen de la notion de «detenteur». La priorite de passage n'existe que dans le cadre de l'art. 25 LA. Le terme «voie publique» (art. 1 LA) doit etre entendu dans un sens large. n peut etre licite de detourner son vehicule vers la gauche pour eviter un accident. Pour apprecier la responsabilite de l'automobiliste, le juge doit se replacer dans las circonstancas de l'espece et examiner ce que pouvait faire un conducteur de sang-froid. Appreciation de la rapidiM de reaction de l'automobiliste et de l'efficaciM du fremage. Resume des faitB : La 17 aOllt 1933, a. 19 h. 30, une collision s'est produite, au lieu dit Villars, sur 180 route qui va de St-Loup a. Versoix, entre un cycliste, Jean Lreffel, 21 ans, et une voiture automobile conduite par la defenderesse, Dame Schrefer. La Cour de Justice civile du canton de Geneve a constate les faits suivants: Dame Schrefer pilotait une automobile Opel, conduite interieure dont sa tante est proprietajre. Sa mere et deux dames de ses ami es avaient pris place a. l'interieur de la voiture. Celle-ci roulait sur le cöte droit de la route a. une allure moderee, soit de 30 a 35 kmjh. De grands arbres, des buissons et des haies masquaient les environs de la route. Alors que Dame Schrefer arrivait au lieu dit Villars, Jean Lreffel surgit tout a. coup devant l'automobile, a. cinq metres, environ. TI avait une raquette da tennis devant lui AS 63 II - 1937

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