

BGE 72 II 192

Bundesgericht (BGE), 1946-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_72_II_192

FR: ATF 72 II 192

IT: DTF 72 II 192

Volltext

192 Eisenbahnhaftpflicht. NO 33. VII. EISENBAHNHAFTPFLICHT RESPONSABILITE CIVILE DES CHEMINS DE FEH 33. UrteD der II. Zivllabteilonu vom 31. Mal 1948 1. S. Schilt gegen Rhätische Bahn A.-G. Ei8enbahnhaltpllicht (B1llldesgesetz vom 28. März 1905). Dem Reisenden. der während der Fahrt des Zuges das· Wagen- innere verlässt und die offene Plattform betritt. fällt (aus- nahmsweise) kein rechtserhebliches Selbstverschulden 1llld keine wissentliche Polizeiübertret1lllg zur Last. wenn er ·in: einen Wagen ohne Abort eingestiegen ist 1llld zur Benutz1lllg des Abortes in einen Wagen mit solcher Einrichtung hinüber- steigen will (Art. 1, 5 und 7 ERG). . Versorgerschaden (Art. 2 EHG, Art. 45 Abs. 3 OR). Verlust deS künftigen Versorgers ! Beschränkte Überprüfungsbefugnis des Bundesgerichts. ResponsabiZiU des entrepriBea d6. ckemin de ler (loi· du 28 mars 1905). Le voyageur qui, monte clans un wagon d'pourvu de cabinet, se rend, pendant la marche du train, sur la plate-forme ouverte pour gagner les W. C. d'un 'Rutre wagon. ne commet pas de faute et ne viole pas sciemment une prescription de police (a.rt. 1. 5 et 7 LRC). Perte de soutien (an. 2 LRC et 45 al. 3 CO). Quid en cas de perte d'un futur soutien ? Pouvoir d'examen limite du Tribunal federal. ReBpOWJabilitd delle impreae ferroviarie (legge federale 28 marzo 1905). TI viaggiatore ehe, salito in una carrozza sprovvista di latrina, va, durante la marciJ. del treno, sulla piattaforma aperta per raggiungere la latrina d'un'altra. carrozza, non incorre in una colpa e non viola SQientemente uns prescrizione di poJizia (an. 1. 5 e 7 LRC). Perdita deI sostegno (an. 2 LRC e 45 cp. 3 CO). Perdita d'un sostegno futura t Esame limitato deI Tribunale federale. A. - Am 4. Mai 1941 wollte der Flab. Rekrut Joh. RudoH Sohilt nach einem Ausflug nach der Alp Grüm mit dem fahrplanmässig um 18.02 von Samedan abfahrenden Zuge der Hhä.timohen Bahn nach S-cha.nf zurückkehren, wo er einquartiert war. Er bestieg einen alten Wagen, Eisenbahnha.ftpflicht. NO 33. 193 der laut Feststellung der Vorinstanz auf der Fahrt « stark rüttelte »). Zwisohen La Punt und Madulain erhob er.sioh von seinem Platze und trat duroh die äussere Wagentüre auf .die offene Plattform hinaus. Ungefähr 300 m vor der Station Madulain stürzte er in einer Linkskurve auf den Bahnkörper. Er erlitt mehrere Sohädelbrüohe und starb schon auf dem Weg zum Spital. B. -:- Seine verwitwete Mutter, die Klägerin, belangte die Rhätisohe Bahn für Fr. 1336.15 Bestattungskosten, Fr. 30,000.- Versorgersoha.den und Fr. 4000;-"- Genug- tuungssumme. Die Beklagte bestritt alle Ansprüche. Sie machte geltend, der Unfall sei ausschliesslich auf grobes Selbstverschulden Sohilts zuriökzuführen; das Öffnen der Türen und das Betreten offener Plattformen während der Fahrt seien gemäss· § 17 des Transport-Reglementes der sohweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffuntemeh- mungen vom 1. Januar 1894 (TR) verboten; Widerhand- lungen seien als Bahnpolizeiübertretungen zu ahnden. Das Kantonsgericht von Graubünden ha.t mit· Urteil vom 13. Dezember 1945 ·die Haftpflicht der Beklagten grundsätzlich bejaht und sie zum Ersatz der Bestattungs- kosten verurteilt. Die übrigen Klagebegehren hat es abge- wiesen. O. - Mit ihrer Berufung an das Bundesgericht bean-

tragt die Klägerin, es sei auch ihr Anspruch auf Ersatz des Versorgerschadens in Höhe von Fr. 30,000.-, eventuell nach richterlichem Ermessen, zu schützen. Die Beklagte hat sich der Berufung angeschlossen mit dem Antrag auf gänzliche Abweisung der Klage. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. - Wird beim Betrieb einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt, so haftet der Inhaber der Bahnunternehmung gemäss Art. 1 Abs. 1 EHG für den daraus entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder durch Verschulden des Getöteten oder Verunfallten verursacht ist. Wird nachgewiesen, dass höhere Gewalt, Dritt- oder Selbstverschulden die einzige adäquate Ursache des Unfalls darstellt, so entfällt die Haftpflicht der Bahn vollständig. Ist der Unfall nicht allein auf das Verschulden des Verunfallten zurückzuführen, sondern hat ein Verschulden der Bahnorgane oder eine besondere Betriebsgefahr als Mitursache zu gelten, so kann der Richter die Entschädigung gemäss Art. 5 EHG unter Würdigung aller Umstände nach Verhältnis ermässigen (BGE 68 II 266, 69 II 262, 71 II 120). Hat sich der Verunfallte durch wissentliche Übertretung polizeilicher Vorschriften in Berührung mit der Eisenbahn gebracht, so kann der Richter nach Art. 7 EHG die Ersatzpflicht einschränken oder von derselben ganz entbinden. Dass Schilt beim Betrieb der beklagten Bahnunternehmung verunfallt ist, steht ausser Streit. Andererseits unterliegt es keinem Zweifel, dass der Unfall nicht eingetreten wäre, wenn Schilt das Wageninnere während der Fahrt nicht verlassen hätte, und dass er mit dem Öffnen der äusseren Wagentüre und dem Betreten der offenen Plattform der Vorschrift von § 17 TR zuwidergehandelt hat, sofern wenigstens nicht besondere Gründe sein Verhalten rechtfertigen. Die Gefahren, die das Öffnen einer auf eine offene Plattform mündenden Türe und das Betreten einer offenen Plattform während der Fahrt in sich schliesst, sind zudem für jeden nicht ganz unerfahrenen Reisenden offenkundig. Wer während der Fahrt ohne Not eine solche Türe öffnet und eine solche Plattform betritt begeht daher selbst dann, wenn er das ausdrückliche Verbot des § 17 TR nicht kennt, eine Unvorsichtigkeit, die ihm gegebenenfalls als Selbstverschulden im Sinne von Art. 1 bzw. 5 EHG anzurechnen ist (vgl. BGE 68 II 268 oben, 269 Mitte). Die Einrede des Selbstverschuldens ist demnach im vorliegenden Falle begründet, wenn nicht besondere Umstände dem Verunfallten ausnahmsweise die Befugnis zum Öffnen der äusseren Wagentüren und zum Betreten der offenen Plattform verliehen oder den von Eisenbahnhaftpflicht. N° 3. 195 ihm begangenen Fehler als so geringfügig erscheinen lassen, dass eine Beschränkung der Haftpflicht der Beklagten sich nicht rechtfertigt. Liegt im erwähnten Verhalten infolge besonderer Umstände kein (rechtserhebliches) Selbstverschulden, so ist darin auch keine wissentliche Polizeiübertretung im Sinne des Art. 7 EHG zu erblicken, den die Beklagte offenbar neben Art. 1 und 5 EHG anrufen will. Wäre Schilt eine wissentliche Übertretung von § 17 TR vorzuwerfen, so wäre im übrigen noch fraglich, ob er « durch » diese Übertretung « in Berührung mit der Eisenbahn » gekommen sei, wie Art. 7 EHG es fordert. Nach den tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz, die die Beklagte vor Bundesgericht vergeblich wegen unrichtiger Beweiswürdigung anzufechten sucht (Art. 63 Abs. 2 OG), hat Schilt, als er seinen Platz und den Wagen verliess, zu seinem Kameraden Hotz gesagt, er müsse den Abort aufsuchen, und hat sich im Wagen, den Schilt und Hotz bestiegen hatten, kein solcher befunden. Den Benutzern eines Wagens, in dem sich ein Abort befindet, muss es gestattet sein, nötigenfalls auch während der Fahrt des Zuges das Wageninnere zu verlassen und die offene Plattform zu überschreiten, um sich in einen Wagen mit Abort zu begeben. Die Umstände rechtfertigen also das Verhalten Schilts. Ob er sicher wusste oder nur

vermutete dass sich in seinem Wagen kein Abort befände, ist gleichgültig, da die nähere Erkundigung, die ihm mangels sicheren Wissens an sich zuzumuten gewesen wäre, die Wichtigkeit seiner Annahme bestätigt hätte, & dass er den Wagen wenig später doch hätte verlassen müssen. Die Beklagte wendet allerdings ein, Schilt hätte den Wagen während der Fahrt auch dann nicht verlassen dürfen, wenn sich darin kein Abort befand, und wenn er das Bedürfnis hatte, einen solchen aufzusuchen, da er den Aufenthalt auf der nahen Station Madulain hierzu hätte benützen können. Den zur Station gehörenden Abort aufzusuchen, war ihm jedoch schon deshalb nicht zuzumuten, weil auf diese Weise die Weiterfahrt des 196 Eisenbahnfahrplans Nr. 33. Zuges hätte verpassen können. Es konnte ihm aber auch nicht unter allen Umständen zugemutet werden, den Halt auf der Station abzuwarten, um in einen Wagen mit Abort hinüberzusteigen. Die Vorinstanz stellt fest, dass er als Kantonsfremder sehr wahrscheinlich gar nicht genau gewusst habe, wie lange die Fahrt bis zur nächsten Station noch dauern werde, und hiervon abgesehen ist sehr wohl möglich, dass ihm ein weiteres Zuwarten unangenehm erschien, ob er sich nun (wie schon in Pontresina und Samedan) unwohl fühlte und damit rechnete, er müsse sich erbrechen, was die Vorinstanz freilich nicht annimmt, oder ob er den Abort zum üblichen Zweck aufsuchen wollte. Der erwähnte Einwand der Beklagten ist daher nicht stichhaltig. Wollte man aber noch annehmen, dass Schilt sich nicht völlig korrekt verhalten habe, so wäre sein Verschulden doch auf jeden Fall so unbedeutend, dass darin kein Grund zu finden wäre, die Haftpflicht der Beklagten aufzuheben oder auch nur zu ermässigen. Dass der vorausgegangene Alkoholenuss Schilt in seinem Handeln beeinflusst habe, ist nicht erwiesen. Die Vorinstanz, die ihr Urteil anhand einer gerichtlichen Expertise und der Aussagen des Zeugen Hotz gebildet hat, und deren tatsächliche Feststellungen für das Bundesgericht massgebend sind, verwirft diese Annahme ausdrücklich. Da somit keine Tatsachen nachgewiesen sind, die die Beklagte ganz oder teilweise von ihrer Haftpflicht befreien könnten, hat sie gemäss Art. 1 Abs. 1 EHG für die Unfallfolgen voll einzustehen.

2. - Die Forderung auf Ersatz der Bestattungskosten (Art. 2 EHG) ist der Höhe nach nicht mehr bestritten. 3. - Bei der Beurteilung der Forderung aus Versorger-schaden ist die Vorinstanz mit Recht davon ausgegangen, dass als Versorgerim Sinne von Art. 2 EHG (und Art. 45 Abs. 3 OR) nicht nur zu gelten hat, wer den Unterstützungsbedürftigen zur Zeit des tödlichen Unfalls tatsächlich schon unterstützt hat, sondern auch, wer ihn nach der 197 Lebenserfahrung in mehr oder weniger naher Zukunft unterstützt hätte, wenn der Unfall nicht eingetreten wäre (BGE 58 II 37 E. 6, 217 E. 4, 62 II 58 f.). Dass Schilt die Klägerin noch nicht unterstützt hat, ist unbestritten. Ob er es später getan hätte, wenn er am Leben geblieben wäre, ist im wesentlichen eine Tat- und Ermessensfrage, sodass dem Bundesgericht in diesem Punkte nur eine beschränkte Überprüfungsbefugnis zusteht (BGE 57 II 56, 66 II 203). Die Vorinstanz hat entschieden, die zur Zeit des Unfalls 47jährige Klägerin habe in ihrem verstorbenen Sohne schon deswegen nicht ihren künftigen Versorger verloren, weil sie sehr wahrscheinlich nach dem Übergang des von Vater Schilt hinterlassenen und von ihr geführten Geschäftes an ihren Sohn den dazu gehörenden Gasthof weiterhin geleitet und dabei noch sehr lange ihr Auskommen gefunden hätte, und weil sie im übrigen von ihrem Manne ein kleines Vermögen geerbt habe, das sich nun noch um ihren Erbanteil am väterlichen Erbe des Verunfallten vermehre. In dieser Entscheidung liegt keine Bundesrechtsverletzung. Dass die Klägerin heute kränklich und arbeitsunfähig sei, ist eine neue Behauptung, die das Bundesgericht gemäss Art. 55 lit. c OG nicht hören kann. 4. ~ (Genugtuungsanspruch; . Nichteintreten mangels genügenden Berufungsantrags.) Demnach erkennt das

Bundesgericht : Die Haupt- und die Anschlussberufung werden abgewiesen und das Urteil des Kantonsgerichtes von Graubünden vom 13. Dezember 1945 bestätigt.

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