

BGE 9 I 278

Bundesgericht (BGE), 1883-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_9_I_278

FR: ATF 9 I 278

IT: DTF 9 I 278

Volltext

54. Entscheid vom 14. September 1883 in Sachen Kübler gegen Vereinigte Schweizerbahnen. A. Durch Urtheil vom 26. Mai 1883 hat die Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich erkannt: 1. Die Beklagte ist schuldig, an den Kläger 26,095 Fr. 40 Cts. nebst Zinsen zu 5 % seit dem 3. Oktober 1880 zu bezahlen; mit seiner Mehrforderung ist der Kläger abgewiesen. 2. U. s. w. 3. Die erst- und zweitinstanzlichen Kosten sind der Beklagten auferlegt und es hat dieselbe den Kläger für außergerichtliche Kosten und Umtriebe in zweiter Instanz mit 30 Fr. zu entschädigen. 4. U. s. w. B. Gegen dieses Urtheil ergriff die Beklagte die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung beantragt der Vertreter derselben: 1. Es sei die Klage, in Abänderung der kantonalen Entscheidung, wegen mangelnder Passivlegitimation der Beklagten, eventuell wegen Selbstverschuldens des Klägers, gänzlich abzuweisen; eventuell 2. es sei die zweitinstanzlich gesprochene Ädigung wegen Mitverschuldens des Klägers, eventuell, weil dieselbe übersetzt sei, angemessen herabzusetzen, unter Kostenfolge. Dagegen trägt der Vertreter des Klägers auf Bestätigung der zweitinstanzlichen Entscheidung unter Kostenfolge an. In seiner Replik bezeichnet der Anwalt der Beklagten eine Entschädigung von 10,000 Fr. bis 15,000 Fr. als die im vorliegenden Falle, auch ohne Annahme eines Mitverschuldens, eventuell angemessene. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Jakob Kübler, geb. 1836, seit längerer Zeit im Dienste der Nordostbahngesellschaft als Zugführer, mit einem Jahreseinkommen von 2305 Fr. (inbegriffen monatlich 73 Fr. 75 Cts. an Stundengeldern) angestellt, wurde am 2. Oktober 1880 im Güterbahnhofe Winterthur, während er den von ihm nach Zürich zu begleitenden, zur Abfahrt bereit stehenden, Güterzuge der Nordostbahn Nr. 214 entlang ging, um denselben zu inspizieren und noch mit dem Lokomotivführer kurze Rücksprache zu nehmen (um den Zug „abzunehmen“), von einer Lokomotive überfahren und dadurch derart körperlich verletzt, daß ihm beide Beine, das eine über, das andere unmittelbar unter dem Knie amputirt werden mußten. Kübler war nämlich, wohl um seinen Zug aus einiger Entfernung besser übersehen zu können, sei es von Anfang an, sei es später, während seines Inspektionsganges in das rechts neben dem Zuge Nr. 214 befindliche erste Zürcher Ausfahrtsgeleise oder doch in dessen unmittelbare Nähe getreten und bewegte sich innerhalb dieses Geleises oder unmittelbar neben demselben, den Blick fortwährend seitwärts nach dem Zuge 214 gerichtet, fort. Auf dem ersten Zürcher Ausfahrtsgeleise, auf welchem übrigens kurz vorher ein Personenzug nach Zürich abgefahren war, war der Zug Nr. 24 der Vereinigten Schweizerbahnen von St. Gallen her angefahren und in einiger Entfernung im Rücken des Kübler halten geblieben. Die losgekoppelte Lokomotive dieses Zuges nun, welche eine Strecke weit vorfahren sollte, um auf ein anderes Geleise überzugehen und nach dem Personenbahnhofe resp. nach der Maschinenremise der Vereinigten Schweizerbahnen zurückzufahren, war es, durch welche bei Ausführung dieses Manövers der Unfall herbeigeführt

führt wurde. Das fragliche Manöver wurde, während die Maschine von den Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen Lokomotivführer Zwicky und Heizer Meßmer bedient war, von einem Wagenwärter der Nordostbahn, dem Georg Kurz, welcher mit einem andern Nordostbahnangestellten, dem Wagenkontrolleur Grüebler, die Lokomotive zu diesem Zwecke bestiegen hatte, geleitet. Warnungssignale waren zwar von dem auf der Lokomotive befindlichen Personal gegeben worden und ebenso waren von demselben wie von einem in der Nähe befindlichen Weichenwärter Warnungsrufe an den Jakob Kübler erfolgt, allein diese Signale und Rufe sind, wie der Vorderrichter thatsächlich feststellt, theils im Geräusche eines nebenan eben einfahrenden Schnellzuges unhörbar geblieben, theils zu spät erfolgt. Der Bahnhof Winterthur, also auch das Geleise, auf welchem der Unfall sich ereignete, steht im Eigenthum der Nordostbahn; den Vereinigten Schweizerbahnen steht indeß nach einem Verträge vom 9. Januar 1869 mit Nachtrag vom 22. Dezember 1877 ein in dem erwähnten Verträge näher bestimmtes dingliches Mitbenutzungsrecht an demselben zu. Nach dem erwähnten Verträge besorgt die Nordostbahn die Unterhaltung des Bahnhofes und aller seiner Einrichtungen und übt auch die Bahnpolizei in demselben aus; es besteht im Fernern, nach § 10 des Vertrages, für die Besorgung des Dienstes auf dem Bahnhofe zu Winterthur nur ein Betriebspersonal, welches der Direktion der Nordostbahn unterstellt ist und den Dienst nach Mitgabe der bei der letztern bestehenden Vorschriften zu versehen hat. Die Kosten dieses Personals werden nach vertragsmäßig bestimmten Quoten von den beiden Gesellschaften gemeinsam getragen. Die Regulirung des Dienstes im Bahnhofe beim An- und Abfahren der Bahnzüge und beim Verschieben von Zügen und einzelnen Wagen geschieht ausschließlich durch die Angestellten der Nordostbahn (§ 11 des Vertrages); dagegen findet für den Dienst der Nordostbahn die jeweilige Transportordnung derselben und für den Dienst der Vereinigten Schweizerbahnen die jeweilige Transportordnung dieser Bahnunternehmung Anwendung. (§ 12 ibidem.) Wenn in Folge Verschuldens des von der Nordostbahn für den Dienst der beiden kontrahirenden Verwaltungen oder bloß für ihren eigenen Dienst angestellten Personals Schaden für die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen entstanden sein sollte, so stehen dieser Gesellschaft nach § 18 des Vertrages dieselben Rechte gegenüber dem fehlbaren Angestellten zu, wie der Nordostbahn selbst, wenn der Schaden ihr widerfahren wäre und ebenso im umgekehrten Falle. Eine Haftbarkeit der Gesellschaften als solcher besteht dagegen nicht. I. Kübler, welcher nach der Annahme des Vorderrichters als gänzlich erwerbsunfähig zu erachten ist, forderte vor erster Instanz von der beklagten Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, gestützt auf § 2 des eidgenössischen Haftpflichtgesetzes, als Ersatz für Verlust seiner Erwerbsfähigkeit einen Betrag von 35,000 Fr. nebst 1095 Fr. 40 Cts., welche er für Anschaffung künstlicher Füße direkt verausgabte. 2. Die Einrede der mangelnden Passivlegitimation, welche die Beklagte in der heutigen Verhandlung wie vor den kantonalen Instanzen der Klage in erster Linie entgegengestellt hat, ist unbegründet. Denn: Für Unglücksfälle, welche sich beim Eisenbahnbetriebe auf einem von mehreren Bahnunternehmungen gemeinsam benutzten Bahnhofe oder auf einer gemeinsam benutzten Bahnstrecke (im sogenannten Konkurrenzbetriebe) ereignen, ist, nach anerkanntem, aus dem Wortlaute des Art. 2 des eidgenössischen Haftpflichtgesetzes übrigens von selbst folgendem, Rechtsgrundsätze, diejenige Unternehmung verantwortlich, bei deren Betrieb der betreffende Unfall eintrat. Ist der Betrieb selbst ein für mehrere Bahnunternehmungen gemeinsamer, oder wird der Unfall durch das Zusammentreffen von Betriebsfunktionen mehrerer Eisenbahnunternehmungen (wie z. B. durch Zusammenstoß von Zügen verschiedener Bahnunternehmungen in einem

Gemeinschaftsbahnhöfe) herbeigeführt, so haftet jeder der mehreren Unternehmer in solidum. Es kommt also für die Haftpflicht weder auf das Eigentum am Bahnhöfe, an den betreffenden Geleisen oder Transportmitteln, noch auf ein etwaiges Anstellungsverhältniß des Verunglückten zu der einen oder andern Transportanstalt, sondern einzig und allein darauf an, bei wessen Betrieb der Unfall sich ereignete, resp. welche Unternehmung in Betreff des den Unfall verursachenden Betriebsvor-

ganges als Betriebsunternehmer erscheint. (Vergleiche unter Anderem Genzmer, Reichshaftpflichtgesetz, S. 37 u. ff.) Betriebsunternehmer nun aber ist, wie in Uebereinstimmung mit der deutschen Doktrin und Praxis festgehalten werden muß, derjenige, auf dessen Rechnung der Betrieb geführt wird: wer den Eisenbahnbetrieb mit seinen eigenthümlichen Gefahren für Dritte ökonomisch für sich ausnutzt, der muß auch die gesetzliche, eben dieser eigenthümlichen Gefahren wegen eingeführte, Haftpflicht tragen. Demnach erscheint in concreto die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen als verantwortlicher Betriebsunternehmer und folgeweise als richtiger Beklagter. Denn der Unfall ereignete sich unzweifelhaft bei einem im Rangirdienste der Vereinigten Schweizerbahnen ausgeführten Manöver, woneben der Umstand, daß der Verunglückte allerdings durch seine dienstliche Stellung bei der Nordostbahn zur Anwesenheit an der Stelle des Unfalles veranlaßt war, offenbar unerheblich ist. Der Einwand, daß der Rangirdienst im Bahnhöfe Winterthur von der Nordostbahn als selbständiger Betriebsunternehmerin übernommen worden sei, ist unbegründet. Denn aus dem die Mitbenutzung des Bahnhöfes Winterthur durch die Vereinigten Schweizerbahnen regelnden Verträge folgt dies nicht, sondern ergibt sich gerade im Gegentheil, daß auch der Rangirdienst auf Rechnung der Vereinigten Schweizerbahnen geht; allerdings wird er, wenigstens theilweise, durch ein den Vereinigten Schweizerbahnen mit der Nordostbahn gemeinsames und von letzterer angestelltes, Betriebspersonal besorgt; allein dieser Umstand, welcher übrigens wohl lediglich eine nothwendige Konsequenz der für den Bahnhöfbetrieb unumgänglichen Einheit der Leitung ist, kommt für die vorliegende Frage nicht in Betracht, denn für diese kommt es ja nicht darauf an, durch wessen Personal der Betrieb thatsächlich ausgeübt, sondern darauf, auf wessen Rechnung derselbe geführt wird. 3. Eigenes Verschulden des Verunglückten am Unfälle steht gleichfalls nicht fest. Wie die Vorinstanzen richtig ausführen, war das Betreten eines Fahrgeleises (eventuell die Annäherung an ein solches) durch den Verletzten keine unbefugte, sondern eine berechtigte und im Interesse des Dienstes, wenn auch nicht gerade nothwendige, so doch unter den gegebenen Verhältnissen zweckmäßige Handlung. Danach könnte, da nach der unanfechtbaren thatsächlichen Feststellung des Vorderrichters Kläger die Warnungssignale und Warnungsrufe nicht rechtzeitig hören konnte, ein Verschulden desselben nur noch darin gefunden werden, daß er sich beim Betreten des Geleises nicht danach umsah, ob ihm nicht durch einen herannahenden Bahnzug Gefahr drohe. Allein der Vorderrichter führt in thatsächlicher Beziehung aus, daß, entgegen der Behauptung der Beklagten, die Lokomotive des Zuges Nr. 24 habe das Manöver, welches den Unfall herbeiführte, täglich in gleicher Weise ausgeführt, viel mehr angenommen werden müsse, es sei mit dem Rangiren früher jeweilen bis nach Abfahrt des Güterzuges 214 zugewartet worden. Ist aber diese, vom Bundesgericht nicht nachzuprüfende, Annahme richtig, so kann dem Kläger Mangel an der Vorsicht eines ordentlichen Eisenbahnbeamten offenbar nicht vorgeworfen werden, denn ein fahrplanmäßiger Zug war auf dem Geleise, auf welchem sich der Unfall ereignete, nachdem dasselbe soeben von einem solchen passirt worden war, nicht zu erwarten und Kläger durfte somit, ohne sich einer zurechenbaren

Unvorsichtigkeit schuldig zu machen, annehmen, er befinde sich dort in Sicherheit. 4. Was das Quantitativ der Entschädigung anbelangt, so ist von der Beklagten der Betrag der vom Kläger als Ersatz für gehabte Auslagen geforderten Summe von 1095 Fr. 40 Cts. eventuell nicht beanstandet worden, wohl aber die Entschädigung für Verlust der Erwerbsfähigkeit und in dieser Richtung er^o scheint die Beschwerde theilweise als begründet. Es ist zwar nicht ersichtlich, daß die Annahme des Vorderrichters, Kläger sei gänzlich erwerbsunfähig, welche übrigens erstinstanzlich nicht bestritten worden zu sein scheint, auf unrichtiger Anwendung des Gesetzes beruhe. Die heute wiederholte Behauptung der Be^o klagten nämlich, Kläger sei von der Nordostbahn noch fortwäh^o rend im Eisenbahndienste, mit erheblicher Besoldung angestellt, ist, selbst wenn sie prozeßualisch in Betracht kommen könnte, von der zweiten Instanz mit Recht mit der Bemerkung zurückgewiesen worden, daß eine solche offenbar bloß auf Zusehen hin, ver^o

günstigungsweise, gewährte Beschäftigung und Befoldung nicht in Betracht kommen könne. Dagegen muß angenommen werden, der Vorderrichter habe den Betrag des Einkommensausfalles, welcher dem Kläger infolge des Unfalles entsteht und für welchen ihm Ersatz gebührt, rechtsirrhümlich zu hoch angeschlagen; denn bei der dem angefochtenen Urtheile zu Grunde liegenden Schadens^o berechnung scheint der Umstand, daß die dem Kläger zukommen^o den Stundengelder jedenfalls im Wesentlichen für seinen Unter^o halt auswärts verausgabt werden mußten, nicht hinlänglich ge^o würdigt worden zu sein. Zieht man aber diesen Umstand in Be^o tracht und geht demnach davon aus, daß der Einkommensausfall des Klägers, für welchen ihm Ersatz gebührt, nicht auf mehr als etwa 1600 bis 1700 Fr. gewerthet werden kann, so erscheint bei dem Alter des Klägers und angesichts der Thatsache, daß eine Kapitalabfindung für den Kläger offenbar vortheilhafter ist, als die Gewährung einer jährlichen Rente, eine Entschädigung von 22,000 Fr. für Verlust der Erwerbsfähigkeit als den Verhält^o nissen angemessen und genügend. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Dispositiv 1 des Urtheils der Appellationskammer des Ober^o gerichtes des Kantons Zürich vom 26. Mai 1883 wird dahin abgeändert, daß die Beklagte als pflichtig erklärt wird, dem Klä^o ger eine Entschädigung von 23,095 Fr. 40 Cts. (dreiundzwanzig^o tausend und fünfundneunzig Franken und vierzig Rappen) nebst Zins zu fünf Prozent seit dem 3. Oktober 1880 zu bezahlen. Im Uebrigen wird das angefochtene Urtheil bestätigt.

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