

BGer 4A 91/2022 vom 31. Mai 2022

Bundesgericht, 2022-05-31, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_4A_91_2022

FR: TF 4A 91/2022 du 31 mai 2022

IT: TF 4A 91/2022 del 31 maggio 2022

Regeste

Eisenbahnhaftpflicht, | Haftpflichtrecht

Erwägungen

E. 1

Das angefochtene Urteil des Obergerichts ist ein Endentscheid (Art. 90 BGG) einer Vorinstanz im Sinne von Art. 75 BGG . Weiter übersteigt der Streitwert den nach Art. 74 Abs. 1 lit. b BGG geltenden Mindestbetrag von Fr. 30'000.--. Da auch die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen erfüllt sind, ist unter Vorbehalt einer hinreichenden Begründung (Art. 42 Abs. 2, Art. 106 Abs. 2 BGG) auf die Beschwerde einzutreten.

E. 2

Die Beschwerdeführerin beanstandet zunächst drei tatsächliche Feststellungen der Vorinstanz.

E. 2.1

Das Bundesgericht legt seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat (Art. 105 Abs. 1 BGG). Es kann die Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz nur berichtigen oder ergänzen, wenn sie offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht (Art. 105 Abs. 2 BGG). "Offensichtlich unrichtig" bedeutet dabei "willkürlich" (BGE 140 III 115 E. 2; 135 III 397 E. 1.5). Überdies muss die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein können (Art. 97 Abs. 1 BGG). Neue Tatsachen und Beweismittel dürfen nur so weit vorgebracht werden, als erst der Entscheid der Vorinstanz dazu Anlass gibt (Art. 99 Abs. 1 BGG). Die Partei, welche die Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz anfechten will, muss klar und substantiiert aufzeigen, inwiefern diese Voraussetzungen erfüllt sein sollen (BGE 140 III 16 E. 1.3.1). Wenn sie den Sachverhalt ergänzen will, hat sie zudem mit präzisen Aktenhinweisen darzulegen, dass sie entsprechende rechtsrelevante Tatsachen und taugliche Beweismittel bereits bei den Vorinstanzen prozesskonform eingebracht hat (BGE 140 III 86 E. 2).

E. 2.2

Soweit die Parteien die vorinstanzliche Beweiswürdigung kritisieren, ist zu beachten, dass das Bundesgericht in diese nur eingreift, wenn sie willkürlich ist. Willkür liegt nach der Rechtsprechung nicht schon dann vor, wenn eine andere Lösung ebenfalls in Betracht zu ziehen oder gar vorzuziehen wäre, sondern bloss, wenn der angefochtene Entscheid offensichtlich unhaltbar ist, mit der tatsächlichen Situation in klarem Widerspruch steht, eine Norm oder einen unumstrittenen Rechtsgrundsatz krass verletzt oder in stossender Weise dem Gerechtigkeitsgedanken zuwiderläuft (BGE 141 III 564 E. 4.1; 140 III 16 E.

2.1; je mit Hinweisen). Die Beweiswürdigung ist mithin nicht schon dann willkürlich, wenn sie nicht mit der Darstellung der beschwerdeführenden Partei übereinstimmt, sondern bloss, wenn sie offensichtlich unhaltbar ist (BGE 141 III 564 E. 4.1; 135 II 356 E. 4.2.1). Dies ist dann der Fall, wenn das Gericht Sinn und Tragweite eines Beweismittels offensichtlich verkannt hat, wenn es ohne sachlichen Grund ein wichtiges und entscheidwesentliches Beweismittel unberücksichtigt gelassen oder wenn es auf der Grundlage der festgestellten Tatsachen unhaltbare Schlussfolgerungen gezogen hat (BGE 140 III 264 E. 2.3; 137 III 226 E. 4.2; 136 III 552 E. 4.2). Inwiefern die Beweiswürdigung willkürlich sein soll, ist in der Beschwerde klar und detailliert aufzuzeigen (BGE 134 II 244 E. 2.2). Namentlich genügt es nicht, einzelne Beweise anzuführen, die anders als im angefochtenen Entscheid gewichtet werden sollen, und dem Bundesgericht in appellatorischer Kritik die eigene Auffassung zu unterbreiten, als ob diesem freie Sachverhaltsprüfung zukäme (vgl. BGE 140 III 264 E. 2.3; 116 Ia 85 E. 2b).

E. 2.3

Die Vorinstanz führte aus, es sei unklar, ob die Beschwerdeführerin die Feststellung des Bezirksgerichts beanstanden wolle, dass C._____ nicht bereits stillgestanden sei, als er kopfüber vom Fahrrad gefallen sei. Darin könnte ihr nicht gefolgt werden. Eine allfällige Beanstandung verkenne, dass sich das Bezirksgericht bei seiner Würdigung nicht einzig mit der Aussage von D._____, sondern sehr wohl auch mit der Aussage der Tramführerin E._____, wonach der Versicherte angehalten habe, auseinandergesetzt habe. Darauf gehe die Beschwerdeführerin nicht ein. Es bleibe daher beim erstinstanzlich festgestellten Sachverhalt. Die Beschwerdeführerin ist der Ansicht, es bestünden zumindest erhebliche Zweifel an der Annahme des Gerichts. Die beanstandete Erwägung der Vorinstanz treffe nicht zV. Sie präsentiert aber lediglich ihre eigene Würdigung der Aussage der Tramführerin, ohne nachvollziehbar aufzuzeigen, dass die Vorinstanz in Willkür verfallen wäre. Der Unfallablauf spricht klar dagegen, dass C._____ stillgestanden ist, als er kopfüber vom Velo stürzte. Der unbestrittene Umstand, dass er nach bzw. infolge der brusken Bremsung das Gleichgewicht verlor und kopfüber vom Velo stürzte, wäre bei einem Stillstand jedenfalls nicht erklärbar. Von Willkür kann daher keine Rede sein.

E. 2.4

Ferner bestreitet die Beschwerdeführerin, dass nachgewiesen sei, dass C._____ mit 15-18 km/h gefahren sei. Die Annahme der Vorinstanz sei willkürlich. Auch diesbezüglich verfehlt sie die Begründungsanforderungen an eine erfolgreiche Sachverhaltsrüge (vgl. Erwägungen 2.1 und 2.2). Die Vorinstanz konnte sich für ihre Annahme auf das unfallanalytische Gutachten stützen. Weshalb dies willkürlich sein soll, ist nicht erkennbar.

E. 2.5

Sodann hält die Beschwerdeführerin die Annahme der Vorinstanz, die Sicht des Velofahrers auf die U._____strasse sei nicht beeinträchtigt gewesen, für tatsachen- und aktenwidrig. Sie anerkennt aber, dass die von der Vorinstanz herangezogenen Fotos auf Blatt 3 und 4 der Fotodokumentation der Stadtpolizei B._____ eine uneingeschränkte Sicht aus der V._____strasse bzw. vom Trottoir geradeaus Richtung U._____strasse belegen. Sie meint aber, auf diese Sicht komme es nicht an, sondern auf die Sicht aus der V._____strasse nach links. Damit zeigt sie keine offensichtlich unrichtige Feststellung auf, sondern nimmt eine Beurteilung hinsichtlich der massgebenden Sicht vor. Ohnehin fehlt es auch hier am Nachweis, dass die für zutreffend propagierte Feststellung am

Ergebnis etwas zu ändern vermöchte. Im Gegenteil: Sollten die Sichtverhältnisse nach links, von woher das Tram xxx kam, tatsächlich für den auf dem Trottoir fahrenden C._____ eingeschränkt gewesen sein, würde dieser Umstand sein ohnedies höchst unsorgfältiges Verhalten noch verstärken. Denn es würde bedeuten, dass er trotz eingeschränkter Sicht und als Ortskundiger im Wissen, dass auch von links Trams kommen, unbesehen auf die Kreuzung zufuhr, obwohl er jederzeit mit vortrittsberechtigten Strassenbahnen rechnen musste.

E. 2.6

Damit gelingt es der Beschwerdeführerin nicht, die beanstandeten Feststellungen als offensichtlich unrichtig auszuweisen. Es bleibt demnach durchwegs beim vorinstanzlich festgestellten Sachverhalt, von dem im Folgenden auszugehen ist.

E. 3.1

Per 1. Januar 2010 wurde das EHG aufgehoben, und sind die Art. 40b ff. des Eisenbahngesetzes (vom 20. Dezember 1957, EBG; SR 742.101) in Kraft getreten (jeweils mit Bundesgesetz vom 19. Dezember 2008). Da sich der Unfall am 11. Juni 2005 und somit vor dem Inkrafttreten der neuen Bestimmungen von Art. 40b ff. EBG ereignete, gelangen vorliegend noch die Bestimmungen des EHG zur Anwendung. Wenn beim Bau oder Betrieb einer Eisenbahn oder bei Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden ist, ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet nach Art. 1 Abs. 1 EHG der Inhaber der Eisenbahnunternehmung für den daraus entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder durch Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist. Es handelt sich um eine strenge Kausalhaftung (sog. Gefährdungshaftung), die weder ein Verschulden noch eine Ordnungswidrigkeit bedingt, da sie an die besondere Gefahr des Betriebs einer Eisenbahn anknüpft, welche - trotz der ausserordentlichen Anzahl und/oder des Ausmasses der zu befürchtenden Schäden - angesichts des Interesses der Allgemeinheit an der Fortführung der gefährlichen Tätigkeit erlaubt ist (Urteil 4A_602/2018 vom 28. Mai 2019 E. 2.3; Walter Fellmann, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. II, 2013, S. 34 Rz. 113 und S. 51 Rz. 172; Oftinger/Stark, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Allgemeiner Teil, Bd. I, 5. Aufl. 1995, S. 20 § 1 Rz. 41). Die Beschwerdegegnerin beruft sich denn auch nicht auf ihr fehlendes Verschulden, sondern auf den Entlastungstatbestand von Art. 1 Abs. 1 EHG und bringt vor, Hauptursache der Verletzungen von C._____ sei dessen schweres Selbstverschulden.

E. 3.2

Ein grobes Selbstverschulden liegt vor, wenn der Geschädigte elementare Sorgfaltsregeln ausser Acht lässt, die ein durchschnittlich sorgfältiger Mensch in der gleichen Lage beachtet hätte, wobei das Verschulden umso schwerer wiegt, je grösser das Ausmass der Abweichung vom Durchschnittsverhalten ist (Urteil 4A_179/2021 vom 20. Mai 2022 E. 3.3 und 3.4, zur Publ. bestimmt; Roger König, Die Gefährdungshaftung nach Eisenbahngesetz, 2012, S. 92 Rz. 203).

E. 3.3

In städtischem Gebiet ist jene Aufmerksamkeit aufzuwenden, die im Stadtverkehr notwendig ist. Handelt die geschädigte Person unter Würdigung der Gesamtumstände nicht nur unaufmerksam, sondern "äusserst unvorsichtig" (BGE 88 II 448 E. 2b), ist von grobem Selbstverschulden auszugehen (Urteil 4A_179/2021 vom 20. Mai 2022 E. 3.4, zur Publ.

bestimmt; König, a.a.O., S. 99 Rz. 217). Immer noch Gültigkeit hat die bei Oftinger/Stark (a.a.O., S. 211 § 5 Rz. 83) zitierte Aussage, dass "durch Nachlässigkeit und Unsitten, die im Verkehr eingerissen sind, das Mass der erforderlichen Sorgfalt nicht herabgesetzt" wird. Dies ist heutzutage namentlich für den Fahrradverkehr in Erinnerung zu rufen.

E. 3.4

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zu Art. 1 Abs. 1 EHG vermag schweres Selbstverschulden die Haftpflicht der Bahn in der Regel auszuschliessen, sofern nicht mitwirkendes Verschulden auf Seiten der Bahn oder eine erhöhte Betriebsgefahr eine wenigstens anteilmässige Haftung der Bahn begründen (BGE 102 II 363 E. 3 mit Hinweisen).

E. 3.5

Anwendbar sind die allgemeinen Grundsätze zur Unterbrechung des Kausalzusammenhangs, die nur anzunehmen ist, wenn zu einer an sich adäquaten Ursache eine andere Ursache hinzutritt, die einen derart hohen Wirkungsgrad aufweist, dass erstere nach wertender Betrachtungsweise als rechtlich nicht mehr beachtlich erscheint. Entscheidend ist die Intensität der beiden Ursachen (BGE 143 II 661 E. 7.1; 130 III 182 E. 5.4). Betreffend Art. 40c EBG muss die Verwirklichung der Betriebsgefahr im Verhältnis zum hinzukommenden Sachverhalt (hier das schwere Selbstverschulden) von derart untergeordneter Bedeutung sein, dass sie nur noch als eine zufällige, unbedeutende Teilursache des Schadens erscheint (Urteile 4A_179/2021 vom 20. Mai 2022 E. 3.2, zur Publ. bestimmt; 4A_131/2021 vom 11. Februar 2022 E. 1.1; 4A_602/2018 vom 28. Mai 2019 E. 3.3.3.3).

E. 3.6

Trotz dieser hohen Latte hat das Bundesgericht in jüngerer Zeit eine Unterbrechung des adäquaten Kausalzusammenhangs wegen schweren Selbstverschuldens und demnach eine Entlastung der Bahn von der Haftpflicht nach Art. 40c EBG bejaht in einem Fall, in dem die Geschädigten einen Katamaran auf einem Wagen mit Blick in Gehrichtung über einen Bahnübergang zogen und dabei mit dem Mast des Katamarans die unter Hochspannung stehende Fahrleitung trafen (Urteil 4A_131/2021 vom 11. Februar 2022). Sodann wertete es als haftungsausschliessendes schweres Selbstverschulden das Verhalten eines Geschädigten, der auf einer Tramhaltestelle über sein Mobiltelefon gebeugt unvermittelt in den Geleisebereich trat und dabei das einfahrende Tram nicht wahrnahm, weil er durch sein Mobiltelefon abgelenkt war (Urteil 4A_179/2021 vom 20. Mai 2022, zur Publ. bestimmt). Betreffend Kollision von Fussgängern mit einem Tram sind zwei ältere Urteile zu erwähnen, in denen das Bundesgericht eine entsprechende Wertung vorgenommen hat: So beurteilte es als grob fahrlässiges, die elementarsten Vorsichtsmassnahmen missachtendes Verhalten, dass ein Fussgänger das Geleise einer Strassenbahn betrat, ohne vorher Umschau zu halten. Wäre der Betroffene im Moment des Unfalls geistig vollständig normal gewesen, hätte das Bundesgericht sein Verhalten als derart grob unachtsam betrachtet, dass ihm das ausschliessliche Verschulden an der Entstehung des Unfalls hätte zugeschrieben werden müssen (BGE 53 II 433 E. 1). In BGE 57 II 585 erkannte es, wer an einer Stelle, wo der Bahnkörper gut zu übersehen sei, auch die einfachste Vorsichtsmassnahme missachte, mithin vorher Ausschau zu halten, ob der Bahnkörper gefahrlos überquert werden könne, der könne sich nachher nicht auf die besondere Gefährlichkeit des Trams berufen. Den Einwand, dass solche Unachtsamkeiten auch bei an sich sorgfältigen Personen vorkommen

könnten, liess das Bundesgericht mit Hinweis auf das Anwachsen des Verkehrs schon in dieser Entscheid aus dem Jahre 1931 nicht gelten und würdigte das Verschulden des Geschädigten als ausschliessliche Unfallursache.

E. 4

In diese Wertungslinie reiht sich - klarerweise - auch der vorliegende Fall ein, wie die Vorinstanz zu Recht erkannt hat.

E. 4.1

Sie führte aus, dem Tram sei generell Vortritt zu gewähren (Art. 38 Abs. 1 SVG). C._____ sei ortskundig. Ihm seien die örtlichen Verhältnisse und insbesondere die Kreuzung V._____strasse/U._____strasse vertraut. Er hätte deshalb nach entgegenkommenden Tramzügen Ausschau halten und so fahren müssen, dass er, wenn ein Tram auftauchte und ein sicheres Passieren der Kreuzungsstelle vor ihm nicht möglich war, vor dem Tramgeleise hätte anhalten können, um dem Tram den diesem zukommenden Vortritt zu lassen. Dies müsse umso mehr gelten, als C._____ sein Velo verbotenerweise auf dem linken Trottoir der V._____strasse und in der Einbahnstrasse entgegengesetzten Richtung gefahren sei, womit auch in der Stadt nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge im Strassenverkehr nicht zu rechnen gewesen sei. Unter diesen Umständen hätte C._____ besonders Acht geben müssen. Diese Pflicht, die sich jedem verständigen Menschen in derselben Lage hätte aufdrängen müssen, habe er gröblich verletzt. Zwar könne bei der von ihm gefahrenen Geschwindigkeit von etwa 15-18 km/h noch nicht von einem Raser bzw. übersetzter Geschwindigkeit gesprochen werden. Die zügige Fahrweise auf dem linken Trottoir in entgegengesetzter Fahrtrichtung der Einbahnstrasse sei aber den gegebenen Verhältnissen mit einem grösseren Fussgängeraufkommen an einem Samstagnachmittag an der U._____strasse ganz offensichtlich nicht angemessen gewesen. C._____ habe es in dieser Situation an der Aufmerksamkeit, die das Überqueren der ihm bekannten Kreuzung mit dem Tram verlangt habe, vollständig fehlen lassen, sodass er beim Auftauchen des Trams, mit dem er jederzeit habe rechnen müssen (notorischerweise verkehrten während des Tages im Unfallbereich an der U._____strasse vier Tramlinien im 6-8-Minuten-Takt), trotz brüskem Bremsen nicht rechtzeitig kontrolliert habe anhalten können. Sein Verhalten sei äusserst unvorsichtig gewesen. Schon diese Fahrweise sei grobfahrlässig. Sie werde auch nicht durch eine angebliche "Unübersichtlichkeit der U._____strasse" relativiert. Die allein massgebende Sicht des Velofahrers C._____, der auf dem linken Trottoir der V._____strasse in Richtung U._____strasse gefahren sei, sei weder durch Bäume und Sitzbänke noch durch eine Telefonkabine, einen Abfalleimer oder Strassenschilder beeinträchtigt gewesen; die beiden mannshohen Tierstatuen hätten die Sicht nicht massgeblich verdeckt. Gemäss dem unfallanalytischen Kurzgutachten hätte der Velofahrer aufgrund der Situation an der Unfallstelle das - wegen seiner Grösse und Farbe zudem gut erkennbare - Tram ca. in einer Entfernung von 13,1 m vor der Kollisionsstelle erblicken müssen. Es sei daher von einer ausreichenden Übersichtlichkeit auszugehen. Es entlaste ihn auch nicht, dass er die Tramgeleise angesichts des herannahenden Tramzuges nicht habe überqueren wollen, sondern ein Bremsmanöver eingeleitet habe. Ganz offensichtlich sei er trotz brüskem Bremsmanöver, als er das Tram gesehen habe, nicht in der Lage gewesen, sein Velo kontrolliert zum Stillstand zu bringen, und sei bei diesem Bremsmanöver kopfüber vor das Tram gestürzt. Die zügige Fahrweise und die fehlende Aufmerksamkeit sei im Stadtverkehr, der von allen Teilnehmern - zumal bei verbotener Fahrweise auf dem Trottoir

- höchste Konzentration fordere, keinesfalls entschuldbar.

E. 4.2

Betreffend die von der Beschwerdeführerin geltend gemachte erhöhte Betriebsgefahr erwog die Vorinstanz, es erscheine fraglich, ob C._____ sich überhaupt auf eine erhöhte Betriebsgefahr an der Unfallstelle berufen könne. Die erhöhte Betriebsgefahr des Trams an dieser Stelle liege - im Hinblick auf Fussgänger - in der fehlenden Abgrenzung zwischen Tramtrasse und Fussgängerzone begründet. Der ortskundige Velofahrer C._____ habe den niveaulosen Übergang vom Trottoir in den Fussgängerbereich längs des Tramtrassees und auf dieses bewusst genutzt, als er mit 15-18 km/h auf die Kreuzung zugefahren sei. Diese Situation sei vergleichbar mit derjenigen eines unbewachten Bahnübergangs, die nicht per se eine erhöhte Betriebsgefahr darstelle und bei der der Autofahrer oder Fussgänger vor der Überquerung wisse, dass er sich besonders versichern müsse, ob kein Zug oder eben Tram von links oder rechts nahe. Jedenfalls könne der erhöhten Betriebsgefahr für den Trambetrieb an der U._____strasse im Bereich der Unfallstelle bei der Abwägung der von der Bahnunternehmung einerseits und von C._____ andererseits zu vertretenden Unfallursachen kein erhebliches Gewicht beigelegt werden. C._____ hätte als Ortskundiger den ihm bekannten Gefahren durch erhöhte Vorsicht Rechnung tragen sollen und wäre ihnen, wenn er dies getan hätte, mit Sicherheit entgangen. C._____ sei vorzuwerfen, dass er verbotenerweise auf dem linken Trottoir in Gegenrichtung des fahrenden, die U._____strasse überquerenden Verkehrs gefahren sei und die U._____strasse habe überqueren wollen. Dies habe er mit einer Geschwindigkeit von ca. 15-18 km/h getan und damit ein deutlich höheres Tempo aufgewiesen als die an dieser Stelle sich aufhaltenden Fussgänger. Zudem sei es ihm nicht möglich gewesen, seine Aufmerksamkeit ungeteilt auf die Querung der U._____strasse zu richten, habe er doch auch aufpassen müssen, dass er nicht mit einem Fussgänger zusammenstosse. Er sei mit den örtlichen Verhältnissen vertraut und habe gewusst, dass an dieser Stelle jederzeit ein Tramzug von links oder rechts nahen konnte. Dies hätte ihn veranlassen sollen, so zu fahren, dass es ihm jederzeit möglich gewesen wäre, rechtzeitig anzuhalten und einem Tram den Vortritt zu lassen, erst recht, wenn er verbotenerweise und in Gegenrichtung des Strassenverkehrs auf dem Trottoir fahre. Durch seine Fahrweise habe er ein rechtzeitiges Ausweichen verunmöglicht. Unterlasse ein Velofahrer an einer übersichtlichen Stelle diese Vorsicht, könne er sich nachher nicht auf die besondere Gefährlichkeit des Bahnbetriebs berufen, wenn ihm ein Unfall zustosse. Das Selbstverschulden des Velofahrers C._____ sei daher als so schwerwiegend zu gewichten, dass dieses als alleinige adäquate Ursache des Unfalls gewertet werden müsse.

E. 5

Diesen überzeugenden Erwägungen der Vorinstanz ist durchwegs zuzustimmen. Was die Beschwerdeführerin dagegen einwendet, trägt nicht. Sie rügt, die Beurteilung der Vorinstanz verletze Art. 1 Abs. 1 EHG, beruhe auf tatsachenwidrigen Annahmen und sei willkürlich.

E. 5.1

Zunächst kann ihrer Kritik von vornherein nicht gefolgt werden, soweit sie auf Tatsachen gestützt wird, die vom vorinstanzlich festgestellten Sachverhalt abweichen, gingen doch sämtliche Sachverhaltsrügen fehl (Erwägung 2).

E. 5.2

Sodann ist nicht auszumachen, inwiefern die Beurteilung der Vorinstanz geradezu willkürlich sein soll. Die Beschwerde präsentiert keine hinlänglich begründete Willkürüge.

E. 5.3

Aber auch der Vorwurf einer Art. 1 Abs. 1 EHG verletzenden Beurteilung geht fehl.

E. 5.3.1

Die Beschwerdeführerin vermengt in ihren Darlegungen natürliche und adäquate Ursachen. Hier geht es einzig darum, in wertender Betrachtung zu entscheiden, ob die Vorinstanz das höchst unsorgfältige Verhalten von C. _____ zu Recht als alleinige adäquate Ursache beurteilt hat, welche die Betriebsgefahr des Trams in den Hintergrund drängt und eine Haftung des Bahnunternehmens in rechtlicher Hinsicht ausscheiden lässt. Es ist daher unbehelflich und überdies haltlos, wenn die Beschwerdeführerin behauptet, der Unfall sei nicht auf mangelnde Vorsicht oder Aufmerksamkeit von C. _____ zurückzuführen, sondern auf das Nichtbeherrschen des Fahrrads und den nachfolgenden Sturz auf das Geleise, weshalb die Beschwerdegegnerin für die erhöhte Betriebsgefahr einzustehen habe. Das Nichtbeherrschen des Velos ist nur ein Glied in der natürlichen Kausalkette. Zum Vorwurf gereicht C. _____ aber nicht bloss das Nichtbeherrschen des Fahrzeugs, sondern dass er es bei den gegebenen, ihm bekannten Verhältnissen an der gebotenen, sich jedem vernünftigen Durchschnittsmenschen aufdrängenden Vorsicht mangeln liess und sich insgesamt höchst unaufmerksam verhielt. Das hat die Vorinstanz zu Recht als schweres, den adäquaten Kausalzusammenhang unterbrechendes Selbstverschulden gewürdigt.

E. 5.3.2

Ebenso wenig hilft es der Beschwerdeführerin weiter, dass C. _____ wegen einfacher Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 1 SVG) und nicht wegen grober Verletzung nach Art. 90 Abs. 2 SVG gebüsst wurde. Der Begriff der groben Verletzung von Verkehrsregeln nach Art. 90 Abs. 2 SVG , der ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend regelwidriges Verhalten voraussetzt (BGE 142 IV 93 E. 3.1; 118 V 305 E. 2b), ist im vorliegenden Kontext der Gewichtung des Selbstverschuldens im Rahmen der Adäquanzbeurteilung nicht gleichermassen massgebend (vgl. Urteil 4A_179/2021 vom 20. Mai 2022 E. 4.3.3, zur Publ. bestimmt). Entscheidend ist hier die Schwere des Verstosses gegen die Sorgfaltspflicht (Oftinger/Stark, a.a.O., S. 198 § 5 Rz. 35).

E. 5.3.3

Die Beschwerdeführerin verkennt mit ihrer weiteren Kritik in grundsätzlicher Hinsicht, dass C. _____ nicht bloss eine einzelne Regelwidrigkeit oder eine momentane Unaufmerksamkeit zur Last zu legen ist. Vielmehr war seine Fahrweise insgesamt derart grob unsorgfältig und offensichtlich derart krass vom vernünftigen Durchschnittsverhalten in der gegebenen Situation abweichend, dass es bei wertender Betrachtung klarerweise als alleinige Ursache des Unfalls anzusehen ist. Das führt zur Unterbrechung des Kausalzusammenhangs. Dies wäre selbst dann anzunehmen, wenn auf Seiten der Bahn eine erhöhte Betriebsgefahr zu veranschlagen wäre - was die Vorinstanz für den vorliegenden Fall aber zu Recht in Frage gestellt hat und von der Beschwerdegegnerin bestritten wird. Denn das Selbstverschulden von C. _____ wiegt derart schwer, dass es die einzige adäquate Ursache des Schadens darstellt. In einem solchen Fall kann sich das Bahnunternehmen selbst bei erhöhter Betriebsgefahr entlasten (vgl. König, a.a.O., S. 94 f. Rz. 206; Oftinger/Stark, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Besonderer Teil, Bd. II/3, 4. Aufl. 1991, S. 58 § 27 Rz. 139). Es erübrigt sich daher, auf die Frage, ob vorliegend

überhaupt von einer erhöhten Betriebsgefahr auszugehen ist, weiter einzugehen.

E. 5.3.4

Die Beurteilung der Vorinstanz vermag entgegen dem Vorwurf der Beschwerdeführerin auch einem Vergleich mit anderen Urteilen, in denen ein grobes Selbstverschulden bejaht wurde, durchaus standzuhalten, mehr noch, sie entspricht der einschlägigen Rechtsprechung des Bundesgerichts. Wenn gemäss Bundesgericht ein Fussgänger, der eine Geleiseanlage betritt, ohne sich zu vergewissern, dass keine Strassenbahn im Anzug ist, derart grob fahrlässig handelt, dass ein schweres, den adäquaten Kausalzusammenhang unterbrechendes Selbstverschulden anzunehmen ist (vgl. die in Erwägung 3.6 erwähnten Urteile des Bundesgerichts), muss diese Wertung umso mehr gelten für einen Velofahrer, der unerlaubterweise auf dem Trottoir in Gegenrichtung der Einbahnstrasse in zügigem Tempo auf eine mit vier Tramlinien befahrene, ihm bekannte Verzweigung zufährt, ohne sicherzustellen, dass er jederzeit einem herannahenden Tram den Vortritt gewähren kann. Sodann muss die Pflicht zu erhöhter Aufmerksamkeit, die das Bundesgericht schon 1931 mit Blick auf die Zunahme des Verkehrs statuierte, umso deutlicher beachtet werden im heutigen dichten Stadtverkehr und insbesondere an der hier betroffenen, mit Trams hoch frequentierten U._____strasse, Verzweigung V._____strasse, in B._____. Dabei ist zu betonen, dass die allgemein vermehrt zu beobachtende "Verwilderung" des Veloverkehrs den Massstab an die gebotene Vorsicht und Verantwortlichkeit der Velofahrer keineswegs herabsetzt (vgl. Erwägung 3.3). Auch das von der Beschwerdeführerin zitierte Urteil 4A_234/2021 vom 9. September 2021 steht mit der vorinstanzlichen Beurteilung im Einklang. Dort wurde ein grobes, kausalitätsunterbrechendes (Dritt-) Verschulden einer Fussgängerin bejaht, die mit ihrer Tochter eine Hauptstrasse unvermittelt und an ungeeigneter Stelle zu überqueren versuchte, mit der Folge, dass die Tochter von einem vortrittsberechtigten Motorrad angefahren wurde. Das Bundesgericht führte unter anderem aus, ins Gewicht falle die Tatsache, dass die Mutter den Verkehr nur ungenügend beobachtet und, als sie den Motorradfahrer (spät) wahrgenommen habe, für diesen unerwartet die Strasse doch noch zu überqueren versucht habe. Hier hakt die Beschwerdeführerin ein und will einen entscheidungswesentlichen Unterschied im vorliegenden Fall ausmachen, in dem der Velofahrer bei Wahrnehmung des herannahenden Tramzuges ein Bremsmanöver eingeleitet und nicht weiter versucht habe, die Tramgeleise zu überqueren. Zu Recht hat die Vorinstanz ausgeführt, dies vermöge ihn nicht zu entlasten. Vielmehr blieb ihm gar nichts anderes übrig, als abzubremsen und von der Überquerung abzusehen, ansonsten er unvermeidlich in den langen Tramzug geprallt wäre. Das eingeleitete Bremsmanöver hebt daher seine fehlende Aufmerksamkeit und seine den Umständen in keiner Weise angepasste Fahrweise nicht auf. Ohnehin hat das Bundesgericht in jenem Fall ein schweres Drittverschulden nicht einzig damit begründet, dass die Mutter nach Wahrnehmung des Motorrads die Strasse doch noch zu überqueren versuchte, wenngleich dies in der in jenem Fall gegebenen Situation, die nicht der vorliegenden entspricht, stark ins Gewicht fiel. Namentlich gereichte der Mutter auch zum Vorwurf, dass sie die gebotene, besondere Vorsicht nicht walten liess. Dies wiederum trifft durchwegs auch auf den Velofahrer C._____ zu, der sich, wie beschrieben, äusserst unvorsichtig verhalten hat.

E. 5.3.5

Der Vorwurf einer Verletzung von Art. 1 Abs. 1 EHG ist demnach zu verwerfen.

E. 5.4

Insgesamt erweist sich die Kritik der Beschwerdeführerin gegen die vorinstanzliche Beurteilung als unbegründet. Die Vorinstanz hat die Klage zu Recht wegen schweren, die adäquate Kausalität unterbrechenden Selbstverschuldens von C._____ abgewiesen.

E. 6

Bei diesem Ergebnis braucht nicht auf die Darlegungen der Beschwerdeführerin betreffend Haftungsreduktion eingegangen zu werden. Ebenso erübrigen sich Bemerkungen zu den Vorbringen gegen die Kosten- und Entschädigungsregelung im bezirksgerichtlichen Verfahren.

E. 7

Die Beschwerde ist abzuweisen. Dem Ausgang des Verfahrens entsprechend wird die Beschwerdeführerin kosten- und entschädigungspflichtig (Art. 66 Abs. 1 und Art. 68 Abs. 2 BGG).

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