

BGer 5C.213/2004 vom 13. Januar 2006

Bundesgericht, 2006-01-13, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_5C.213_2004

FR: TF 5C.213/2004 du 13 janvier 2006

IT: TF 5C.213/2004 del 13 gennaio 2006

Erwägungen

E. 1

Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine vermögensrechtliche Zivilrechtsstreitigkeit im Sinne von Art. 46 OG. Der erforderliche Streitwert für das Berufungsverfahren ist erreicht. Die Berufung ist rechtzeitig erhoben worden und richtet sich gegen einen Endentscheid eines oberen kantonalen Gerichts, der nicht mehr durch ein ordentliches kantonales Rechtsmittel angefochten werden kann (Art. 54 Abs. 1 und Art. 48 Abs. 1 OG).

E. 2

Im Berufungsverfahren hat das Bundesgericht seiner Entscheidung die Feststellungen der letzten kantonalen Instanz über tatsächliche Verhältnisse zu Grunde zu legen (Art. 63 Abs. 2 OG). Das Bundesgericht ist auf die staatsrechtliche Beschwerde gegen den Beschluss des Kassationsgerichts nicht eingetreten. Damit ist vom Sachverhalt auszugehen, wie er vom Obergericht festgestellt und dem Kassationsgericht bestätigt worden ist.

Nicht eingetreten werden kann damit auf die Berufung, soweit die Klägerin darin vom obergerichtlich festgestellten Sachverhalt abweicht oder diesen ergänzt. Kritik an der Beweiswürdigung ist im vorliegenden Verfahren nicht zulässig (Art. 55 Abs. 1 lit. c OG ; BGE 127 III 248 E. 2c S. 252; 130 III 136 E. 1.4 S. 140). Eine solche unzulässige Kritik an der Beweiswürdigung übt die Klägerin namentlich, wenn sie geltend macht, das Abstellen auf die Aussagen der Zeugen V. _____ und W. _____ sei aktenwidrig, weil von ihrem Standort her die Wagentüre, in welcher Y. _____ gestanden habe, nicht einsehbar gewesen sei.

E. 3

Wird beim Betrieb einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt, so haftet 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 (Art. 1 Abs. 1 EHG).

E. 3.1

Das Selbstverschulden des Geschädigten oder das Verschulden eines Dritten vermag die Bahnunternehmung dann zu entlasten, wenn es die einzige Unfallursache darstellt oder gegenüber anderen Faktoren, namentlich der Betriebsgefahr der Bahn, an ursächlicher Bedeutung so sehr überwiegt, dass diese als adäquate Mitursache des Unfalls ausscheiden. Haben neben der mit dem Bahnbetrieb normalerweise verbundenen Betriebsgefahr und dem Selbst- oder Drittverschulden noch weitere, von der Bahn zu vertretende Umstände, wie insbesondere das Verschulden von Angestellten der Bahn oder eine über das normale Mass hinausgehende erhöhte Betriebsgefahr den Unfall mitverursacht, so reicht in der Regel auch ein grobes Selbst- oder Drittverschulden nicht aus, die Bahn vollständig von ihrer

Haftpflicht zu befreien (BGE 87 II 301 E. 2 S. 306 f.; 102 II 363 E. 3 S. 365 ff. mit Hinweisen).

E. 3.2

Von der Klägerin wird im Grundsatz nicht in Abrede gestellt, dass sie am Unfall ein Selbstverschulden trifft. Ebenso ist anerkannt, dass im Verhalten von Y. _____, welcher die Wagentüre nach Abfahrt des Zuges wieder geöffnet hat, ein Drittverschulden zu sehen ist. Strittig ist dagegen die Intensität des Selbst- und Drittverschuldens, sowie die Frage der Kumulation des Verschuldens der Klägerin und desjenigen von Y. _____. Zudem macht die Klägerin geltend, auch die Beklagte trage ein Verschulden am Unfall und habe darüber hinaus eine erhöhte Betriebsgefahr zu verantworten.

E. 4

Als Erstes ist zu prüfen, ob die Beklagte bzw. ihre Angestellten ein Verschulden trifft, weil sie nicht verhindert haben, dass Y. _____ nach Abfahrt des Zuges die Wagentüre wieder öffnen konnte, und sie die Klägerin nicht davon abgehalten haben, dem abfahrenden Zug nachzurennen.

E. 4.1

In Bezug auf die Öffnung der Türen hat das Obergericht in tatsächlicher Hinsicht über den Unglückszug festgehalten, dass dieser sog. 13-polig betrieben worden sei: Nach Erhalt des Abfahrtsbefehls bzw. der Abfahrtserlaubnis durch das Abfertigungspersonal schliesse der den Zug begleitende Zugführer mit dem Vierkantschlüssel die Türen. Damit löse er einen 7-sekundigen Schliessimpuls aus. Nach diesen sieben Sekunden liessen sich die Türen wieder öffnen, und zwar von Innen und Aussen. Erreichte der Zug sodann nach dem Anfahren eine Geschwindigkeit von 5 km/h, so setze der zentrale Gleitschutz ein, der auf die Türen einen permanenten Schliessimpuls gebe.

Das Schliessen der Türen liesse sich weiter über den Einklemmschutz beeinflussen: Gerade ein Passagier zwischen die sich schliessenden Türflügel, werde der Schliessimpuls abgebrochen: Die Türe "reversiere" und könne von Hand aufgeschoben werden. Die Türen liessen sich zudem in jedem Fall über die Notentriegelung öffnen. Es sei dies ein Drehschalter über der Türe, der mit "Notöffnung" angeschrieben sei.

Das Obergericht hat festgestellt, dieses 13-polige System habe im Unfallzeitpunkt in jeder Hinsicht dem Stand der Technik entsprochen und sei auch noch heute gang und gäbe. Es hat daraus sinngemäss geschlossen, der Umstand, dass die Türen nach der Abfahrt bis zum Erreichen einer Geschwindigkeit von 5 km/h noch geöffnet werden konnten, sei der Beklagten nicht als Verschulden anzurechnen.

E. 4.2

Die Klägerin bestreitet nicht, dass die Türschliessung des Unglückszuges dem (damaligen) Stand der Technik entsprochen hat. Sie hält zwar fest, dass im (technischen) Sicherheitsdispositiv Lücken bestehen würden, weil die Türen nach dem 7-sekundigen Schliessimpuls bis zum Erreichen einer Geschwindigkeit von 5 km/h geöffnet und zudem durch den Einklemmschutz ständig offen gehalten werden konnten. Indes erblickt sie das Verschulden der Beklagten nicht in diesen Faktoren, sondern wirft ihr vielmehr ein Organisationsverschulden vor: Sie macht geltend, der Zugführer, welcher den Zug begleite, habe durch die hinterste Türe des letzten Personenwagens einzusteigen. Damit könne er verhindern, dass ein Fahrgast die Türe wieder öffne oder durch den Einklemmschutz offen

halte und dadurch für einen anderen den Anreiz schaffe, auf den fahrenden Zug aufzuspringen. Im Bahnhof Zürich würden die meisten verspäteten Passagiere, welche versuchten, auf den noch stehenden oder abfahrenden Zug aufzuspringen, von der Querhalle (Sektor A) herkommen. Nach allgemeiner Lebenserfahrung würden diese versuchen, die nächstgelegene Türe des letzten Personenwagens zu erreichen. Daher müsse diese Türe besonders abgesichert werden.

In Bezug auf den konkreten Fall mutmasst die Beschwerdeführerin, wenn der Zugführer nicht in der Mitte des Unglückszuges, sondern im letzten Personenwagen in den Zug eingestiegen wäre, hätte er Y. _____ daran gehindert, die Türe zu öffnen und so wäre es auch nicht zum Unfall gekommen. Auch wenn die Bahnangestellten V. _____ und W. _____ direkt an der Türe des hintersten Personenwagens gestanden wären und nicht ca. 11 - 12 m davon entfernt, hätte eine gewisse Wahrscheinlichkeit bestanden, Y. _____ am Öffnen der Türe zu hindern. Im vorliegenden Fall seien die beiden auch zu weit von der fraglichen Türe entfernt gewesen, um die Klägerin von ihrem Vorhaben abzuhalten. Aus einer so grossen Distanz könne man eine gefährdete Türe nicht absichern. In einem Grossbahnhof wie Zürich seien Schreie und Zurufe als Warnungen untauglich.

E. 4.3

Einzugehen ist zunächst auf die Frage, ob die Beklagte ein Verschulden trifft, weil der Zugführer nicht durch die hinterste Türe des letzten Personenwagens zugestiegen ist bzw. sich die Bahnangestellten V. _____ und W. _____ nicht unmittelbar daneben postiert haben, um so Y. _____ daran zu hindern, die Türe wieder zu öffnen.

Die Klägerin macht geltend, die reine Präsenz des Zugbegleiters hätte Y. _____ davon abgehalten, die Türe zu öffnen und kritisiert das Obergericht, welches erwogen habe, es könne einem Bahnbeamten nicht zugemutet werden "manu militari" gegen einen Reisenden vorzugehen. Letzterer Teil dieser Rüge stösst ins Leere, denn das Obergericht hat sich an der beanstandeten Stelle auf das Aufhalten heranstürmender Reisender bezogen, welche es gilt, "manu militari" aufzuhalten, und nicht solcher, welche von Innen die Türe öffnen wollen.

Es ist hingegen wahrscheinlich, dass es im vorliegenden Fall dem Zugführer möglich gewesen wäre, Y. _____ vom Öffnen der Türe abzuhalten, wenn er durch diese eingestiegen wäre. Daraus lässt sich indes noch kein Verschulden der Beklagten ableiten. Es ist nämlich zu beachten, dass die Beklagte den hinteren Teil des Zuges durchaus hat überwachen lassen. Die beiden Bahnangestellten V. _____ und W. _____ sind gemäss Feststellung des Obergerichts auf Höhe der Mitte des dem letzten Passagierwagens angehängten Gepäckwagens gestanden, ca. 11 - 12 m von der strittigen Türe entfernt. Aus dieser Distanz konnten sie gemäss verbindlicher Feststellung des Obergerichts (Art. 63 Abs. 2 OG) überwachen, ob sich die Türe ordentlich schliesst, was hier auch erfolgt ist. Dem Obergericht ist darin zuzustimmen, dass von den Reisenden eine gewisse Eigenverantwortung erwartet werden darf. Es muss jeder erwachsenen Person klar sein, dass eine Wagentüre nach Abfahrt des Zuges nicht wieder geöffnet bzw. offen gehalten werden darf. Das Öffnen der Türen des Unglückszuges war zudem - vom Betätigen des Notschalters abgesehen - nur während weniger Sekunden überhaupt möglich. Es ist der Beklagten daher nicht als Verschulden anzurechnen, wenn der Zugführer nicht durch die strittige Türe eingestiegen ist, bzw. die Bahnangestellten nicht unmittelbar daneben postiert waren.

E. 4.4

Fraglich ist weiter, ob die Mitarbeiter der Beklagten die Klägerin ausreichend gewarnt haben. Das Obergericht hat für das Bundesgericht verbindlich festgehalten (Art. 63 Abs. 2 OG), dass sowohl die Bahnangestellten V._____ und W._____, welche am Ende des Zuges standen, wie auch der Abfertigungsbeamte T._____ und sein Assistent U._____ durch Zurufe in deutscher und englischer Sprache sowie durch Pfiffe versuchten, die Klägerin zu warnen. Die Klägerin bringt vor, diese akustischen Signale seien ungeeignet gewesen, sie von ihrem Vorhaben abzubringen.

Es ist indes nicht ersichtlich, was die beklagten Angestellten statt dessen hätten unternehmen können: Gemäss Feststellung der Vorinstanz ist die Klägerin mit einem "Tunnelblick" am Bahnpersonal vorbei gerannt und hat nur noch den "Mann im Zug" gesehen und sich gegenüber allen Einwirkungen der Umwelt verschlossen (vgl. auch nachfolgend E. 5). Es kann der Beklagten nicht als Verschulden angerechnet werden, wenn es ihren Angestellten nicht möglich gewesen ist, die Klägerin unter Einsatz physischer Kräfte zu stoppen. Welche anderen geeigneten Mittel sonst zur Verfügung gestanden hätten, um die Klägerin, welche auf die akustischen Warnungen nicht reagiert hat, von ihrem Vorhaben abzubringen, ist nicht ersichtlich. Ein Verschulden der Beklagten ist diesbezüglich ebenfalls zu verneinen.

E. 4.5

Weiter macht die Klägerin geltend, es habe eine erhöhte Betriebsgefahr vorgelegen.

Nach der Feststellung des Obergerichts ist die Abfertigung des Unglückszuges auf dem Hauptbahnhof Zürich in jeder Hinsicht regulär erfolgt. Das Schliesssystem des Zuges hat zudem - wie oben dargelegt (vgl. E. 4.1) - dem Stand der Technik entsprochen. Es sind damit keine Umstände ersichtlich, welche zu einer erhöhten Betriebsgefahr geführt haben.

E. 5

Einzugehen ist weiter auf das Selbstverschulden der Klägerin.

E. 5.1

Die Klägerin macht sinngemäss geltend, ihr Selbstverschulden wiege nicht so schwer, dass es den adäquaten Kausalzusammenhang unterbreche. Namentlich sei zu beachten, dass sie nicht auf den Zug habe aufspringen wollen. Sie sei nur neben dem fahrenden Zug hergelaufen, um etwas einem Passagier zu übergeben. Eine Berührung mit dem Zug habe sie ja gerade vermeiden wollen.

E. 5.2

Gemäss den Ausführungen des Obergerichts ist die Klägerin unter Aufbietung all ihrer Kräfte auf den in der Türe des abfahrenden Zuges stehende Y._____ zugerannt und hat sich dabei auf nichts anderes als Y._____ konzentriert. Sie hat auch nicht mehr auf die in deutscher und englischer Sprache erfolgten Zurufe sowie auf die lauten Pfiffe der Bahnangestellten reagiert.

Auch wenn die Klägerin nicht auf den Zug aufspringen wollte, ist ihr Verhalten damit als grobfahrlässig anzusehen: Es verstösst gegen elementare Gebote der Vorsicht, wenn sie geradezu blindlings ("Tunnelblick") mit hohem Tempo ("wie eine Olympiateilnehmerin") dem anfahrenden Zug nachgerannt ist, die Aufmerksamkeit einzig fokussiert auf Y._____, so dass sie nicht einmal mehr in der Lage gewesen ist, die intensiven

Warnbemühungen der Bahnangestellten wahrzunehmen. Auch wenn sie nicht beabsichtigte, auf den Zug aufzuspringen, muss ihr die Gefährlichkeit ihres Tuns - dem fahrenden Zug nahe genug zu kommen, um Y._____ die Billette zu übergeben - erkennbar gewesen sein. Die Gefahr bei der hohen Geschwindigkeit, mit welcher die Klägerin gerannt ist, zu stolpern und auf das Geleise zu stürzen, ist dabei offensichtlich.

E. 5.3

Das Obergericht hat im Rahmen einer Eventualerwägung festgehalten, das Selbstverschulden der Klägerin allein sei als so schwerwiegend zu gewichten, dass dieses als alleinige adäquate Ursache des Unfalles gewertet werden müsse.

Dieser Erwägung kann insofern zugestimmt werden, als das Selbstverschulden der Klägerin die Betriebsgefahr der Eisenbahn als Unfallursache völlig in den Hintergrund gedrängt hat und Letztere damit als adäquate Ursache ausscheidet. Weil damit bereits das Verhalten der Klägerin allein genügt, um die adäquate Kausalität zwischen der Betriebsgefahr der Eisenbahn und dem Unfall zu unterbrechen, kann offen gelassen werden, ob und wie das Drittverschulden von Y._____ einzubeziehen ist. Da der Beklagten zudem weder ein eigenes Verschulden vorzuwerfen ist, noch eine erhöhte Betriebsgefahr zum Unfall beigetragen hat, ist sie durch das grobe Selbstverschulden der Klägerin von der Haftung befreit.

E. 6

Die Klägerin macht schliesslich eine Verletzung der Beweislastregel von Art. 8 ZGB geltend.

Deren Anwendung setzt ein offenes Beweisergebnis voraus: Die Frage der Beweislastverteilung ist gegenstandslos, wenn die Vorinstanz auf Grund ihrer Beweiswürdigung zum Ergebnis gekommen ist, ein bestimmter Sachverhalt sei nachgewiesen worden (BGE 128 III 271 E. 2b/aa S. 277 mit Hinweisen).

Die Klägerin macht in diesem Punkt im Wesentlichen Ausführungen zur Gewichtung ihres eigenen Verschuldens, desjenigen von Y._____, sowie des behaupteten Verschuldens der Beklagten und der angeblich erhöhten Betriebsgefahr. Es ist nicht ersichtlich, was diese Problematik mit Art. 8 ZGB zu tun hat. Ein offenes Beweisergebnis liegt nicht vor. Auf die Berufung kann folglich insoweit nicht eingetreten werden (Art. 55 Abs. 1 lit. c OG).

E. 7

Die von der Klägerin gegen die Beklagte geltend gemachte Forderung besteht ausschliesslich in Heilungskosten. Diese wurden indes von der Fürsorgebehörde des Kantons Zürich beglichen. Ob unter diesen Umständen überhaupt noch ein ersatzpflichtiger Schaden besteht, kann offen bleiben, da nach dem Vorgesagten die Haftung der Beklagten insgesamt zu verneinen ist. Da zudem die Beklagte - wie oben ausgeführt (E. 4.3 u. 4.4) - am Unfall kein Verschulden trifft, ist der Zusprechung einer Genugtuung der Boden entzogen (Art. 8 EHG).

E. 8

Damit ist die Berufung abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann. Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird die Klägerin grundsätzlich kostenpflichtig (Art. 156 Abs. 1 OG). Sie schuldet der Beklagten allerdings keine Parteientschädigung für das bundesgerichtliche Verfahren, da keine Berufungsantwort eingeholt worden ist.

Die Klägerin hat ein Gesuch um unentgeltliche Rechtspflege gestellt, dessen Voraussetzungen (Art. 152 Abs. 1 OG) im vorliegenden Verfahren erfüllt sind, weshalb es gutzuheissen ist.

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