

ZH_BAUREKURSGERICHT BRGE IV Nr. 0064/2021 vom 24. September 2020

ZH Baurekursgericht, 2020-09-24, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_baurekursgericht_BRGE IV Nr. 0064_2021](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_baurekursgericht_BRGE_IV_Nr.0064_2021)

FR: ZH_BAUREKURSGERICHT BRGE IV Nr. 0064/2021 du 24 septembre 2020

IT: ZH_BAUREKURSGERICHT BRGE IV Nr. 0064/2021 del 24 settembre 2020

Regeste

Beim Versuch, einen bereits fahrenden Zug zu erwischen, verunfallte eine Person und wurde dabei tödlich verletzt. Sie verstarb noch auf der Unfallstelle. Für die Sicherungs- und Bergungsmassnahmen wurde die Feuerwehr aufgeboten. Die dabei entstandenen Einsatzkosten überband die Gebäudeversicherung (GVZ) gestützt auf § 28 FFG der Bahnbetreiberin, welche hiergegen rekurrierte. Strittig war insbesondere, ob die Kostenaufgabe zulasten der Bahnbetreiberin trotz des groben Selbstverschuldens der verunfallten Person im Lichte eines neueren Bundesgerichtsentscheids rechtens war. Der Einzelrichter bejahte diese Frage und wies den Rekurs ab.

Volltext

Baurekursgericht des Kantons Zürich 4. Abteilung G.-Nr. R4.2020.00177 BRGE IV Nr. 0064/2021 Entscheid des Einzelrichters vom 1. April 2021 Mitwirkende
Abteilungspräsident Reto Philipp und Gerichtsschreiber Christoph Forster in Sachen
Rekurrentin F. AG [...] vertreten durch [...] gegen Rekursgegnerin Gebäudeversicherung
Kanton Zürich, Feuerwehr, Thurgauerstrasse 56, Postfach, 8050 Zürich betreffend
Einspracheentscheid vom 24. September 2020; [...], Feuerwehr- Einsatzkostenersatz,
Ereignis vom 2. August 2019 [...]

hat sich ergeben: A. Mit Verfügung vom 13. November 2019 überband die Gebäudeversiche- rung des Kantons Zürich (GVZ) der F. AG die durch einen Feuerwehreinsatz vom 2. August 2019 entstandenen Kosten von Fr. 5'135.--. Die dagegen von der F. AG erhobene Einsprache vom 9. Dezember 2019 wies die GVZ mit Einspracheentscheid vom 24. September 2020 ab. B. Gegen diesen Entscheid erhob die F. AG mit Eingabe vom 22. Oktober 2020 rechtzeitig Rekurs beim Baurekursgericht des Kantons Zürich und beantragte die Aufhebung der beiden Entscheide sowie die Feststellung, dass sie im Zusammenhang mit dem fraglichen Ereignis der GVZ nichts schulde; dies unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zzgl. MwSt. zulasten der GVZ. C. Mit Verfügung vom 26. Oktober 2020 wurde vom Rekurseingang Vormerk genommen und das Vernehmlassungsverfahren eröffnet. D. Mit Eingabe vom 26. November 2020 beantragte die GVZ die Abweisung des Rekurses. E. Mit Replik vom 18. Dezember 2020 bzw. Duplik vom 15. Januar 2021 hielten die Parteien an ihren Anträgen fest. Mit Datum 20. Januar 2021 erfolgte eine weitere Vernehmlassung der Rekurrentin. R4.2020.00177
Seite 2

Es kommt in Betracht: 1. Als Adressatin des abschlägigen Einspracheentscheids ist die Rekurrentin ohne Weiteres zum Rekurs legitimiert (§ 21 Abs. 1 des Verwaltungsrechts-

pflugesetzes [VRG]). Auch die übrigen Prozessvoraussetzungen (§§ 22 ff. VRG, § 37 Abs. 2 des Gesetzes über die Feuerpolizei und das Feuerwehrwesen [FFG]) sind erfüllt. Auf den Rekurs ist daher einzutreten. Da der Streitwert Fr. 20'000.-- nicht übersteigt und kein Fall von grundsätzlicher Bedeutung vorliegt, befindet der Einzelrichter über den Rekurs (§ 335 Abs. 2 lit. b und Abs. 3 Planungs- und Baugesetz [PBG]). 2. Den strittigen Einsatzkosten liegt folgender Sachverhalt zugrunde: Am 2. August 2019 wurde die Feuerwehr [...] aufgeboten, da es an der Haltestelle W. der F. in X zu einem Personenunfall gekommen war. Die Einsatzkräfte trafen im Wesentlichen Massnahmen zur Sicherung der Unfallstelle und zur Bergung der verunfallten Person, welche noch während des Einsatzes an der Unfallstelle verstarb. Die im Zusammenhang mit diesem Einsatz entstandenen Kosten überband die GVZ als zentrale Inkassostelle gemäss § 28 Abs. 2 FFG gestützt auf § 28 Abs. 1 FFG der Rekurrentin. 3.1. Die Rekurrentin bringt vor, dass § 28 FFG dann nicht anwendbar sei, wenn die Bahnunternehmung für Folgen eines Unfalls nicht hafte, weil den Geschädigten ein grobes Selbstverschulden im Sinne von Art. 40c Abs. 2 lit. b des Eisenbahngesetzes (EBG) treffe, ohne dass ein Mangel im Bahnbetrieb zum Unfall beigetragen habe. Die Kosten könnten deshalb in einem solchen Fall der Bahnunternehmung nicht auferlegt werden. Eine frühere Praxis, die auch bei grobem Selbstverschulden des Verunfallten oder bei Suizid die Feuerwehrkosten der Bahnunternehmung auferlegt habe, sei durch die neue Rechtsprechung des Bundesgerichts (BGr 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018) überholt. Die Tragung der Feuerwehrkosten falle in den Regelungsbereich sowohl des EBG als auch des FFG. Die einschlägigen Bestimmungen würden sich R4.2020.00177 Seite 3

widersprechen. Wegen dem Vorrang von Bundesrecht vor kantonalem Recht gingen Art. 40b und 40c EBG den Bestimmungen des FFG vor, so dass § 28 Abs. 1 und 2 FFG nicht anwendbar sei. Das EBG halte ausdrücklich fest, dass der Inhaber von der Haftpflicht befreit werde, "wenn ein Sachverhalt, der ihm nicht zugerechnet werden könne, so sehr zur Entstehung des Schadens beigetragen habe, dass er als dessen Hauptursache anzusehen sei". Dazu gehöre gemäss Art. 40c Abs. 2 lit. b EBG insbesondere grobes Verschulden der Geschädigten oder einer dritten Person. Dies gelte nicht nur konkret bei Anwendung der Haftpflichtbestimmungen des EBG und anderer Gefährdungshaftungen, sondern in der gesamten Rechtsordnung; und damit generell auch bei Auslegung und Anwendung von Normen, die den Ersatz von Schaden oder die Tragung von Kosten betreffen. Vorliegend habe kein Mangel der Bahn und kein Verschulden des Personals mitgewirkt, so dass die Bahn ausschliesslich die Betriebsgefahr zu vertreten habe. Es treffe entgegen der Beurteilung der GVZ nicht zu, dass kein qualifiziertes, den Kausalzusammenhang unterbrechendes Selbstverschulden des Verunfallten vorliege. Unzutreffend sei auch, dass das Verschulden des Verunfallten auch sonst nicht als grob qualifiziert werden könne. Wie der Verunfallte auf den Perron gelangt sei, und dass er dann dort noch versucht habe, beim bereits fahrenden Zug die Türe zu öffnen, wobei er stürzte, sei entgegen der Auffassung der GVZ nicht unerheblich. Den Verunfallten treffe ein äusserst schweres und ausschliessliches Selbstverschulden, weshalb die kein Verschulden treffende Bahnunternehmung nicht hafte, und zwar weder für den Verletzten noch für einen Dritten. Die Belastung der Bahnunternehmung mit Feuerwehrkosten gemäss § 28 FFG führe im Ergebnis zu einer Ersatzpflicht der Bahnunternehmung nach kantonalem Recht, obwohl bundesrechtlich keine Haftung bestehe. Dies sei mit dem Grundsatz des Vorrangs von Bundesrecht nicht vereinbar. Einen Konflikt von § 28 FFG mit bundesrechtlichen Haftungsnormen über die Gefährdungshaftung von Bahnunternehmen habe das Baurekursgericht zwar verneint.

Diese Rechtsprechung sei durch die neue bundesgerichtliche Praxis überholt. Das Bundesgericht habe entschieden, dass § 28 FFG eine Sondernorm für Verkehrsunfälle und Fahrzeugbrände darstelle, bei der die Schaffung einer Gefahr durch den Fahrzeughalter im Vordergrund stehe. In Analogie zum Art. 40c Abs. 2 lit. b EBG sei es deshalb unbillig, die Bahnunternehmung zum Ersatz der Kosten der Feuerwehr in Suizidfällen zu verpflichten. Vorliegend gehe es nicht um Suizid, aber um ein sehr grobes Selbstverschulden. Indem das Bundesgericht im Suizid-Fall mit der Befreiung R4.2020.00177 Seite 4

ung der Bahnunternehmung von der Haftung bei grobem Selbstverschulden des Geschädigten argumentiert habe, um die Befreiung der Bahnunternehmung von der Tragung der Feuerwehrkosten zu begründen, habe es zum Ausdruck gebracht, dass die Befreiung der Bahnunternehmung von der Kostentragung nicht nur bei Suizid, sondern auch bei grobem Selbstverschulden des Unfallopfers gelte. Die Bestimmung in Art. 40c Abs. 2 EBG, auf die sich das Bundesgericht stütze, erwähne die absichtliche Herbeiführung nämlich gar nicht, sondern nenne beispielhaft nur das grobe Selbstverschulden. Dieses sei hier klar gegeben. Das Bundesgericht bezeichne den Suizid auch richtig als "qualifiziertes Drittverschulden, welches die Zustandshaftung zurückdränge" und ergänze dann zur Abgrenzung, es sei "zweifelhaft, ob ein in grober Fahrlässigkeit durch eine Drittperson verursachter Bahnunfall den Kausalzusammenhang ebenfalls unterbreche". Hier gehe es aber um ausschliessliches Selbstverschulden des Verunfallten und damit nicht um Drittverschulden. Das Bundesgericht habe beiläufig auch klargestellt, dass diese Ausnahme nicht nur für absichtliche Herbeiführung des Schadensfalls durch Dritte und damit nicht nur bei Suizid gelte, sondern allgemein dann, wenn ein Sachverhalt, der der Bahnunternehmung nicht zugerechnet werden könne, so schwer wiege, dass er als Hauptursache des Schadens zu betrachten sei. Das grobe Verschulden des Geschädigten sei hier gegeben. Das Bundesgericht behandle sogar Drittverschulden gleich wie Selbstverschulden des Verunfallten, wenn es zusammenfassend festhalte, dass es "unbillig wäre, bei grobem Verschulden der geschädigten Person die Bahnbetreiberin zur Leistung von Schadenersatz aus dem Ereignis zu verpflichten". Der nächste Satz, dass es "auch hier stossend [erscheinen würde], der Bahnbetreiberin als Fahrzeughalterin Kosten zu überbinden, die als Folge des mit dem Betriebszweck nicht zu vereinbarenden, missbräuchlichen und nicht beherrschbaren Verhaltens einer aussenstehenden Person entstanden seien", beziehe sich damit nicht nur auf den Suizid, sondern auch auf das grobe Selbstverschulden eines Verunfallten. Bei grobem Selbstverschulden eines Verletzten, das die Betriebsgefahr zurückdränge, so dass die Haftung nach EBG ganz entfalle, könne damit auch die Einsatzkosten der Feuerwehr nicht der Bahnunternehmung belastet werden. Auch im aktuellen Fall sei damit die Kostenaufgabe zu Lasten der Bahn sachlich nicht gerechtfertigt. 3.2. Die GVZ führt vernehmlassungsweise aus, dass es sich bei der Kostentragung nach § 28 FFG nicht um eine Haftung im Sinne des Haftpflichtrechts R4.2020.00177 Seite 5

handle, sondern um das Entstehen des Halters für die zu seinen Gunsten vorgenommene Ersatzvornahme durch den "Staat", hier konkret durch Feuerwehreinsatzkräfte. Bei § 28 Abs. 1 FFG handle es sich um eine kanonale Sondernorm, die nur und erst dann nicht als Grundlage für die Verrechnung von Feuerwehreinsatzkosten herangezogen werden könne, wenn dies im Ergebnis vor dem verfassungsrechtlichen Willkürverbot nicht standhalten würde. Für den Fall des Suizides auf Schienen sei der GVZ die Kostenüberwälzung eines Feuerwehreinsatzes auf eine Bahnbetreiberin daher abgesprochen worden, weil es sich

dabei nicht um ein für den Bahnbetrieb typisches Risiko handle. Der Bahnbetreiberin diese Kosten zu überbinden, die durch ein qualifiziertes, den Kausalzusammenhang unterbrechendes Drittverschulden – nämlich der absichtliche Missbrauch des Bahnbetriebs zu einem sachfremden Zweck – entstanden seien, sei mit dem Willkürverbot nicht zu vereinbaren. Gestützt auf den Bundesgerichtsentscheid sei entgegen der Auffassung der Rekurrentin die Anwendung und Kostenüberwälzung auf eine Bahnbetreiberin nach § 28 Abs. 1 FFG damit keinesfalls generell auszusetzen, sobald von einem grobfahrlässigen Handeln einer Drittperson auszugehen sei. Im vorliegenden Fall liege kein qualifiziertes, den Kausalzusammenhang unterbrechendes Dritt- oder Selbstverschulden vor, bzw. der Unfall, der die Feuerwehreinsatzkosten ausgelöst habe, sei bei der Benutzung der Bahn entstanden und stelle ein für den Bahnbetrieb typisches Risiko dar. Es läge deshalb auch – unabhängig vom Grad des Selbstverschuldens – kein Entlastungsgrund im Sinne von Art. 40c Abs. 1 EBG vor. Die Rekurrentin würde damit auch nach Art. 40b EBG haften und es sei keineswegs stossend und schon gar nicht willkürlich, wenn sie gestützt auf § 28 Abs. 1 FFG für die Feuerwehreinsatzkosten aufkommen müsse. Das Verschulden des Verunfallten könne auch nicht als grob qualifiziert werden. Unerheblich sei für die Beurteilung des Verschuldens jedenfalls, wie der Verunfallte auf den Bahnperon gelangt sei, wo er dann versucht habe, beim bereits anfahrenen Schienenfahrzeug die Türe zu öffnen und gestürzt sei. 3.3. In den weiteren Rechtsschriften blieben die Parteien bei ihren im Rekurs und der Vernehmlassung vertretenen Standpunkten. In Bezug auf den Her gang des Vorfalles bringt die GVZ indes darüberhinausgehend in der Duplik vor, dass es durchaus möglich sei, dass der Verunfallte nur noch ausgelaufen sei, im Begriff gewesen sei, anzuhalten oder sich von der Bahn zu entfernen. Die Rekurrentin ist gemäss Ausführungen in der Triplik hingegen R4.2020.00177 Seite 6

der Auffassung, dass klar erstellt sei, dass der Verunfallte der bereits abfahrenden Bahn nachgeeilt und beim Versuch, die Türe zu öffnen, gestolpert und anschliessend unter die Bahn geraten sei. Der Verunfallte sei keineswegs "nur noch ausgelaufen". 4.1. Die von den Einsatzkräften getroffenen Massnahmen und damit die Höhe der Kosten sind unbestritten. Im Streit liegt hingegen im Wesentlichen, ob sich die Kostenaufgabe für den Feuerwehreinsatz auf § 28 FFG stützen lasse. Für die angestammten Aufgaben der Feuerwehr gemäss § 16a Abs. 1 lit. a FFG gilt der Grundsatz der Unentgeltlichkeit (§ 27 Abs. 1 FFG). Von diesem Grundsatz ausgenommen und damit kostenpflichtig sind Einsätze nach § 27 Abs. 2 FFG sowie § 28 FFG (Verkehrsunfälle und Fahrzeugbrände) und § 29 FFG (ABC-Ereignisse). Zu den kostenpflichtigen Einsätzen nach § 27 Abs. 2 FFG zählen namentlich solche, die durch eine vorsätzliche, rechtswidrige Handlung oder Unterlassung nötig gemacht oder veranlasst wurden (lit. a). Kostenpflichtig müssen selbstverständlich auch Einsätze bei Verkehrsunfällen sein, die absichtlich herbeigeführt wurden, wobei nach § 28 FFG der Fahrzeughalter die Kosten zu tragen hat. § 28 Abs. 1 FFG bestimmt, dass bei Unfällen im Strassen-, Schienen-, Schiffs- und Luftverkehr sowie bei Bränden von Fahrzeugen aller Art der Halter des Fahrzeuges die Kosten der Feuerwehr für den Einsatz und für Rettungen einschliesslich eines angemessenen Anteils für die Einsatzvorbereitung trägt. Sind mehrere Fahrzeughalter beteiligt, tragen sie die Kosten entsprechend ihren Anteilen an der Beanspruchung des Feuerwehreinsatzes (Abs. 2). Diese Vorschrift ist seit dem 1. Juni 2009 in Kraft. Zuvor erfolgte die Kostenaufgabe gegenüber dem "Verursacher bei Verkehrsunfällen" (§ 27 Abs. 1 lit. c altFFG in der Fassung vom 24. September 1978). Mit § 28 FFG wollte der Gesetzgeber bei Verkehrsunfällen und Fahrzeugbränden den Verursacherbegriff präzisieren und

ermöglichen, dass die Ein- satzkosten ohne eine vorgängige Abklärung der Schuldfrage zurückgeführt werden können. Auch sollte damit der Durchsetzung des Verursacherprin- zips im Strassen-, Schienen-, Schiffs- und Luftverkehr verstärkt Geltung verschaffen werden. Zu diesem Zweck wurde bestimmt, dass die Kosten- auflage neu gegenüber dem Fahrzeughalter als dem kausal haftbaren Ver- R4.2020.00177 Seite 7

ursacher (Zustandsstörer) erfolgt (vgl. Antrag des Regierungsrates vom 27. Februar 2008 zum Gesetz über die Anpassung des Feuerwehrwesens an das Konzept Feuerwehr 2010, Weisung S. 13 und 18 f.). 4.2. Der vorliegend streitgegenständliche Feuerwehreinsatz diente der Hilfeleis- tung für die Rekurrentin bei einem Schienenverkehrsunfall im Zusammen- hang mit deren Bahnbetrieb. Die Feuerwehr hat mithin für die Rekurrentin als Bahnbetreiberin eine Dienstleistung erbracht, wofür jener die im Streit liegenden Kosten auferlegt wurden. Daraus erhellt, dass es sich bei den streitbetroffenen Einsatzkosten nicht um einen der Feuerwehr oder sonst wem entstandenen Schaden handelt, für den das Bahnunternehmen haft- bar gemacht werden soll. Demgemäss stehen vorliegend – wie auch schon in dem von der Rekurrentin erwähnten BRGE IV Nr. 0036/2016 vom 31. März 2016, E. 3.3.3., festgehalten – keine Haftungsansprüche in Frage, die anhand der einschlägigen Vorschriften, etwa Art. 40b ff. EBG, zu beur- teilen wären. Weil die Bestimmung von § 28 Abs. 1 FFG nicht die Haftung für Schäden regelt, steht sie auch nicht im Konflikt mit bundesrechtlichen Vorschriften über die Haftung, namentlich über Tatbestände der Gefähr- dungshaftung im Bereich Verkehr (vgl. etwa Art. 40b ff. EBG, Art. 58 ff. SVG, Art. 64 ff. Luftfahrtgesetz [LFG] oder Art. 30 ff. Binnenschifffahrtsge- setz [BSG]). Wie das Verwaltungsgericht in VB.2016.00230 vom 24. Okto- ber 2016 betreffend den erwähnten Entscheid des Baurekursgerichts fest- gehalten hat, regelt § 28 FFG nur das Aussenverhältnis, während Art. 40c EBG das Innenverhältnis betrifft (E. 4.4.).

Entsprechend stellt sich entgegen den Vorbringen der Rekurrentin im vorliegenden Fall aufgrund der ver- schiedenen Regelungsgegenstände der beiden Gesetzesbestimmungen die Frage nicht, ob § 28 FFG dem höherrangigen Art. 40c EBG wider- spricht. Aus dem auf die Entscheide des Baurekurs- und Verwaltungsge- richts hin ergangenen Entscheid des Bundesgerichts 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 ergibt sich diesbezüglich nichts Gegenteiliges. Die Recht- sprechung des Baurekurs- bzw. Verwaltungsgerichts kann entgegen der Auffassung der Rekurrentin insofern nicht als überholt betrachtet werden; im Gegenteil. Aus dem Entscheid des Bundesgerichts geht hervor, dass dieses der Bestimmung von § 28 Abs. 1 FFG den Status einer "Sonder- norm für Verkehrsunfälle und Fahrzeugbrände" zugesteht und dabei gerade nicht beanstandet, dass der zürcherische Gesetzgeber die Tatsache der Schaffung einer Gefahr durch den Fahrzeughalter in den Vordergrund ge- stellt hat. Vielmehr hebt das Bundesgericht hervor, dass die Verantwortlich- R4.2020.00177 Seite 8

keit des Fahrzeughalters die Verantwortlichkeit jener Personen verdrängt, welche nach § 27 Abs. 2 lit. a FFG ebenfalls kostenpflichtig werden, wenn sie schuldhaft Anlass zu einem Feuerwehreinsatz gegeben haben (s. E. 4.6). Die Rekurrentin vermag aus ihren Vorbringen betreffend den Vorrang von Bundesrecht vor kantonalem Recht mithin nichts für sich abzu- leiten. Insbesondere ist für eine Kostenaufgabe zulasten der Bahnunter- nehmung nach kantonalem Recht irrelevant, ob daneben (auch) eine Haft- pflicht nach den bundesrechtlichen Haftungsbestimmungen besteht. 4.3. Beanstandet wurde durch das Bundesgericht hingegen der Umstand, dass die Auflage der im Zusammenhang mit dem in jenem Verfahren gegen- ständlichen Suizid angefallenen Einsatzkosten zulasten der

Bahnbetreiberin gestützt auf § 28 Abs. 1 FFG zur Folge hatte, dass diese dadurch ein Risiko zu tragen gehabt hätte, das nicht auf die Betriebsgefahr zurückzuführen war. Dies stufte das Bundesgericht als sachlich nicht gerechtfertigt und deshalb willkürlich ein (s. E. 4.5.). Es stellte dabei zunächst fest, dass § 28 Abs. 1 FFG einzig auf die Haltereigenschaft abstelle und insoweit von der das Störerprinzip betreffenden Konzeption abweiche. Der Zurechnungsnorm liege der Gedanke zugrunde, dass ein Bahnbetreiber Zustandsstörer sei, wenn sich ein typisches Risiko in seinem Herrschaftsbereich verwirkliche. Die Haltereigenschaft könne in solchen Fällen ein sinnvolles Zurechnungskriterium sein. In der Folge warf es die jenen konkreten Fall betreffende Frage auf, ob es mit dem Willkürverbot zu vereinbaren sei, den Suizid auf den Schienen als ein für den Bahnbetrieb typisches Risiko zu qualifizieren und der Betreiberin der Bahn die Kosten zu überbinden, welche als unmittelbare Folge des Geschehens anfielen (E. 4.4). Es erwog hierzu, dass der Suizid auf den Schienen nicht mit anderen Bahnverkehrsunfällen vergleichbar sei, weil dabei der Bahnbetrieb absichtlich zu einem sachfremden Zweck missbraucht werde, ohne dass die Betreiberin der Anlage einen Einfluss auf das Geschehen hätte. Sie könne dieses Risiko nicht beherrschen, weil der Suizident sich über Schutzmassnahmen – etwa in Form von Abschränkungen – hinwegsetzen würde. Es handle sich um ein qualifiziertes Drittverschulden, welches die Zustandshaftung zurückdränge. Der Suizid werde nicht unmittelbar durch die Bahnbetreiberin verursacht und könne daher keine Haftung derselben als Zu-

R4.2020.00177 Seite 9

standsstörerin begründen. Dabei verwies das Bundesgericht auf die allgemeinen Grundsätze zur Begrenzung der Haftung des Zustandsstörers, wonach ein unbefugter Dritter durch missbräuchliche Benutzung der an sich ungefährlichen Sache die Gefahr herbeiführe (E. 4.5. mit Verweis auf E. 2.5.2.). Das Bundesgericht scheint mithin die Auffassung zu vertreten, dass jedenfalls dann, wenn sich ein bahntypisches Risiko verwirklicht und keine missbräuchliche Benutzung vorliegt, das Abstellen auf die Haltereigenschaft als Zurechnungskriterium nicht zu beanstanden ist. Aus dem Bundesgerichtsentscheid ist im Lichte der vorstehenden Ausführungen hingegen nicht abzuleiten, dass in analoger Anwendung des Haftungsausschlusses gemäss Art. 40c EBG, wonach insbesondere grobes Verschulden der geschädigten oder einer dritten Person die Haftung der Inhaberin des Eisenbahnunternehmens entfallen lässt (lit. b), bei grobem Verschulden der geschädigten oder einer dritten Person nebst der Haftung generell auch die Kostentragungspflicht gemäss § 28 Abs. 1 FFG entfallen würde. Dass das Bundesgericht bei seiner Argumentation den dem Haftungsausschluss gemäss Art. 40c Abs. 2 lit. b EBG zugrundeliegenden Gedanken aufgegriffen hat, ändert daran nichts, zumal es daraus lediglich für den Fall des Suizides auf ein willkürliches, d.h. sachlich nicht gerechtfertigtes ("unbilliges") Ergebnis schloss. Es ist mithin jeweils im Einzelfall zu prüfen, ob die zur Diskussion stehenden Kosten Folge eines mit dem Betriebszweck nicht zu vereinbarenden, missbräuchlichen und nicht beherrschbaren Verhaltens einer ausserstehenden Person zu betrachten sind. 4.4. Demnach ist vorliegend zu prüfen, ob sich beim Personenunfall ein bahntypisches Risiko im Herrschaftsbereich der Bahnbetreiberin verwirklicht hat. In diesem Fall wäre eine Kostenaufgabe zulasten der Bahnbetreiberin auch im Lichte des vorliegend diskutierten Bundesgerichtsentscheids nicht zu beanstanden. Vorab fällt hierzu in Betracht, dass der Verunfallte dem Zug einzig zum Zweck der Mitfahrt nacheilte, womit sein Verhalten klarerweise mit dem Bahnbetrieb zu vereinbaren ist. Es handelt sich dabei offenkundig nicht um einen absichtlichen Missbrauch des Bahnbetriebs zu einem sachfremden Zweck, wie dies etwa bei einem Suizid der Fall ist. Unfälle bei

beim Fahrgastwechsel sind leider nicht ausgeschlossen. Es gehört indes zum charakteristischen Risiko des Bahnbetriebs, dass dabei Personen auf dem Perron gefährdet werden. Nicht ungewöhnlich ist auch, dass Personen an Haltestellen und Bahnhöfen selbst Zügen naheilen, die bereits losgefahren sind. Auch wenn ein solches Verhalten von aussen betrachtet nicht nachvollziehbar ist, so liegt die daraus resultierende Gefahr im Herrschaftsbereich der Bahnbetreiberin. Denn die daraus resultierende Gefährdung von Personen erscheint noch als von ihr beherrschbar; dies etwa durch den Einsatz von Bahnmitarbeitern oder durch bauliche Massnahmen (etwa durch automatisch schliessende Schranken oder durch die Minimierung des Abstandes zwischen Zug und Perron gerade in Kurven). Anders verhält es sich bei einem Suizid, da sich ein Suizident – wie das Bundesgericht im vorliegend diskutierten Entscheid festgehalten hat – über Schutzmassnahmen hinwegsetzen würde. Es kann mithin nicht gesagt werden, dass die Bahnbetreiberin vorliegend keinerlei Einfluss auf den Vorfall gehabt hätte. Er ist damit als aus der Betriebsgefahr resultierend zu betrachten. Daran ändert nichts, dass der ortskundige Verunfallte anstatt die in nächster Nähe liegende Fussgängerunterführung zu benutzen, zunächst die Fahrbahn der F.-Strasse und danach das von der Strasse aus betrachtete erste Gleis der Haltestelle W. überquerte, um auf den Mittelperron zu gelangen und alsdann den auf dem zweiten Gleis bereits losfahrenden Zug doch noch zu erwischen. Soweit die Rekurrentin gerade dieses Annäherungsverhalten als wesentlich zum Unfall beitragend erachtet, ist festzustellen, dass es sich nicht vollständig ausserhalb ihres Herrschaftsbereichs bewegt. Ihre diesbezügliche Einflussmöglichkeit besteht darin, dass etwa die Gleise durch bauliche Massnahmen gegen aussen, d. h. gegen die F.-Strasse, abgesperrt würden. Soweit die Rekurrentin das Annäherungsverhalten des Verunfallten indes zur Begründung einer groben Fahrlässigkeit heranzieht, welche die Betriebsgefahr nach ihrer Auffassung zurückdrängt und mithin den adäquaten Kausalzusammenhang zwischen Betriebsgefahr und dem Unfall unterbricht, ist dem entgegenzuhalten, dass § 28 Abs. 1 FFG – wie bereits angedeutet – eine ausschliessliche Kostentragungspflicht des Fahrzeughalters eingeführt hat, wobei die Umstände des Einzelfalls für diese Kostentragungspflicht unbeachtlich sind ("Sondernorm für Verkehrsunfälle und Fahrzeugbrände"). D.h. der Fahrzeughalter trägt ungeachtet des Verursacherzusammenhangs stets die gesamten Kosten des Feuerwehreinsatzes. Diese Regelung ist auch im Lichte des vorliegend diskutierten Bundesgerichtsgerichtsentscheids – wie erwähnt – nicht zu bean-

R4.2020.00177 Seite 11

standen; jedenfalls dann nicht, wenn sich – wie vorliegend – ein typisches Risiko im Herrschaftsbereich der Bahnunternehmung verwirklicht und kein Missbrauch vorliegt. Mithin stellt sich die Frage der Unterbrechung des Kausalzusammenhangs vorliegend nicht. Gleichwohl ist hinsichtlich des von der Rekurrentin in diesem Zusammenhang angeführten Entscheids des Bundesgerichts BGr 5C_213/2004 vom 13. Januar 2006, worin es um die Befreiung der Haftung nach dem damals noch geltenden Eisenbahnhaftungsgesetz (Bundesgesetz über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Schweizerischen Post vom 28. März 1905 [EHG]) bei schwerem Selbstverschulden ging, festzuhalten, dass dort im Unterschied zur vorliegenden Fallkonstellation Einflussnahmen von aussen (Zurufe sowie laute Piffe der Bahnangestellten) auf die einem Zug naheilende Person erfolgten. Diese liess sich indes

nicht einmal dadurch von ihrem Tun abhalten ("Tunnelblick"; s. E. 5.2). In jenem Fall war im Vergleich zum vorliegenden Fall mit- hin ein weiteres Element zu berücksichtigen, sodass die von jener Verun- fallten gesetzte Ursache in jener Konstellation die Betriebsgefahr zurückzu- drängen vermochte. Dem im vorliegenden Fall fraglichen, vorstehend ge- schilderten Verhalten des Verunfallten würde im Hinblick auf die Frage der Unterbrechung des Kausalzusammenhangs deshalb nicht dasselbe Ge- wicht zukommen wie demjenigen der in jener Konstellation verunfallten Person. 4.5. Zusammenfassend steht fest, dass sich beim fraglichen Unfall ein bahnty- pisches Risiko verwirklicht hat. Die Rekurrentin hat deshalb als Inhaberin des Eisenbahnunternehmens und als Halterin im Sinne von § 28 Abs. 1 FFG des vom Verkehrsunfall betroffenen Schienenfahrzeugs die Kosten des Feuerwehreinsatzes zu tragen. Der angefochtene Entscheid ist nicht zu beanstanden und der Rekurs ist abzuweisen. 5.1. Ausgangsgemäss sind die Verfahrenskosten der Rekurrentin aufzuerlegen (§ 13 VRG). Nach § 338 Abs. 1 PBG bzw. § 2 der Gebührenverordnung des Verwal- tungsgerichts (GebV VGr) legt das Baurekursgericht die Gerichtsgebühr nach seinem Zeitaufwand, nach der Schwierigkeit des Falls und nach dem R4.2020.00177 Seite 12

bestimmbaren Streitwert oder dem tatsächlichen Streitinteresse fest. Liegt wie hier ein Verfahren mit bestimmbarem Streitwert vor, beträgt die Ge- richtsgebühr in der Regel Fr. 500.-- bis Fr. 50'000.-- (§ 338 Abs. 2 PBG; § 3 Abs. 1 GebV VGr). In besonders aufwendigen Verfahren kann die Ge- richtsgebühr bis auf das Doppelte erhöht werden (§ 4 Abs. 1 GebV VGr). Der vorliegende Streitwert von Fr. 5'135.-- hält sich innerhalb des Streitwer- trahmens von Fr. 5'000.-- bis Fr. 10'000.--, womit der massgebliche Gebüh- renrahmen Fr. 500.-- bis Fr. 1'100.-- beträgt. Obschon sich der Streitwert im unteren Bereich des besagten Streitwertrahmens bewegt, ist mit Blick auf die Schwierigkeit des Falls und den Zeitaufwand des Gerichts die Gerichts- gebühr auf Fr. 1'000.-- festzusetzen. 5.2. Bei diesem Ausgang des Verfahrens steht der Rekurrentin die beantragte Umtriebsentschädigung nicht zu. [...] R4.2020.00177 Seite 13

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