ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2021.00305 vom 27. September 2022

ZH Verwaltungsgericht, 2022-09-27, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2021.00305

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2021.00305 du 27 septembre 2022

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2021.00305 del 27 settembre 2022

Regeste

Kosten Feuerwehreinsatz | Kosten Feuerwehreinsatz: Kostenübernahme nach Personenunfall im Eisenbahnbetrieb. Zu einem Personenunfall, bei welchem die heraneilende Person beim Versuch, die abfahrende Bahn zu erreichen und die Türen zu öffnen, stolperte und unter die sich in Bewegung befindliche Zugskomposition geriet, musste die Feuerwehr aufgeboten werden. Die Kosten dieses Einsatzes wurden der Bahnbetreiberin überbunden. Formal betrachtet sind aufgrund des Vorliegens eines reinen Personenunfalls und eines Verkehrsunfalls die Voraussetzungen nach § 28 Abs. 1 FFG für die Überwälzung der Feuerwehrkosten erfüllt (E. 4.1). Die streitige Überwälzung der Kosten stützt sich nicht auf die eisenbahnrechtliche Gefährdungshaftung nach Art. 40b ff. EBG, womit auch eine unmittelbare Anwendung des Haftungsausschlussgrunds von Art. 40c Abs. 2 lit. b EBG und eine unbesehene Übernahme der diesbezüglichen Rechtsprechung nicht in Betracht kam (E. 4.3). Vorliegend konnte von einem absichtlichen Verhalten des Verunfallten im Sinn der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zum absichtlichen Missbrauch des Bahnbetriebs zu einem sachfremden Zweck nicht die Rede sein und es lag auch kein mit dem Betriebszweck nicht zu vereinbarendes, missbräuchliches und nicht beherrschbares Verhalten einer aussenstehenden Person vor (E. 4.4). Der Versuch heraneilender Passagiere, ein im Haltestellenbereich befindliches Fahrzeug einer Strassenbahn zu erreichen, selbst wenn es bereits in Abfahrt begriffen ist, stellt ein durchaus typisches Risiko im Herrschaftsbereich der Bahnbetreiberin dar, mit welchem auch gerechnet werden muss. Die Ausgestaltung der betroffenen Haltestelle entspricht zudem nicht den heutigen Sicherheitsvorgaben. Damit kann nicht von einem qualifizierten Selbstverschulden des Verunfallten gesprochen werden, welches die Kostenüberwälzung nach § 28 Abs. 1 FFG auf die Beschwerdeführerin als Zustandsstörerin als rechtsverletzend oder unbillig erscheinen liesse (E. 4.4.1-2). Abweisung.

Erwägungen

E. 3

Abteilung VB.2021.00305 Urteil des Einzelrichters vom 27. September 2022 Mitwirkend: Verwaltungsrichter André Moser, Gerichtsschreiberin Cyrielle Söllner Tropeano. In Sachen Forchbahn AG, vertreten durch RA A, Beschwerdeführerin, gegen Gebäudeversicherung des Kantons Zürich, Rechtsdienst, Beschwerdegegnerin, betreffend Kosten Feuerwehreinsatz, hat sich ergeben: I. Am 2. August 2019 war es bei der Haltestelle Waldburg der Forchbahn (Linie S18) in Zollikerberg (Gemeinde Zollikon) zu einem Personenunfall gekommen, wobei die Feuerwehr von Schutz & Rettung (der Stadt) Zürich aufgeboten werden musste. Die Einsatzkräfte trafen im Wesentlichen Massnahmen zur Sicherung der Unfallstelle und zur Bergung der verunfallten Person, welche jedoch noch

während des Einsatzes auf der Unfallstelle verschied. Mit Verfügung vom 13. November 2019 überband die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich (GVZ) in ihrer Eigenschaft als im Bereich des Kostenersatzes von Feuerwehreinsätzen verfügungskompetente zentrale Inkassostelle die durch den Einsatz vom 2. August 2019 entstandenen Kosten von Fr. 5'135.- der Forchbahn AG. Die dagegen von der Forchbahn AG erhobene Einsprache wies die GVZ mit Entscheid vom 24. September 2020 ab. II. Mit Entscheid vom 1. April 2021 wies das Baurekursgericht den Rekurs der Forchbahn AG, mit welchem diese um Aufhebung der Verfügung und des Einspracheentscheids der GVZ sowie um Feststellung ersuchte, dass sie im Zusammenhang mit dem fraglichen Ereignis der GVZ nichts schulde, kostenfällig zulasten der Forchbahn AG und ohne Zusprechung einer Umtriebsentschädigung ab. III. Mit Eingabe vom 30. April 2021 liess die Forchbahn AG beim Verwaltungsgericht Beschwerde erheben und beantragen, den Rekursentscheid des Baurekursgerichts sowie die Verfügung und den Einspracheentscheid der GVZ aufzuheben und festzustellen, dass die Forchbahn AG im Zusammenhang mit dem Unfall vom 2. August 2019 in Zollikerberg der GVZ nichts schulde; alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen. Das Baurekursgericht schloss am 14. Mai 2021 auf Abweisung der Beschwerde. Denselben Antrag stellte die GVZ mit Beschwerdeantwort vom 3. Juni 2020. Mit Vernehmlassung (Replik) vom 14. Juni 2021 liess die Forchbahn AG an ihren Anträgen festhalten. Am 1. Juli 2021 liess sich die GVZ dazu ihrerseits vernehmen. Am 9. Juli 2021 erklärte der Rechtsvertreter der Forchbahn AG telefonisch den Verzicht auf weitere Stellungnahme. Der Einzelrichter erwägt: 1. 1.1 Das Verwaltungsgericht ist für Beschwerden gegen Rekursentscheide des Baurekursgerichts über Anordnungen der GVZ betreffend den Kostenersatz von Feuerwehreinsätzen in Anwendung von § 28 des Gesetzes über die Feuerpolizei und das Feuerwehrwesen vom 24. September 1978 (FFG; LS 861.1) zuständig (§§ 41 ff. des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 [VRG; LS 175.2] in Verbindung mit § 37 Abs. 2 FFG). 1.2 Da auch die übrigen Prozessvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Beschwerde einzutreten. Anzumerken bleibt, dass über die Frage, inwieweit die Beschwerdeführerin Kostenersatz schulde, im Rahmen des Aufhebungsantrags zu befinden sein wird, weshalb für das von der Beschwerdeführerin ergänzend gestellte Feststellungsbegehren, soweit sie es als selbständiges Begehren verstanden haben sollte, zufolge Subsidiarität kein Raum bliebe. Selbiges gälte, soweit das Feststellungsbegehren auf nicht von der Ausgangsverfügung erfasste allfällige weitere Kostenpositionen abzielte, läge es doch diesfalls ausserhalb des Streitgegenstands. 1.3 Da der Streitwert mit Fr. 5'135.- weniger als Fr. 20'000.- beträgt und sich keine Fragen von grundsätzlicher Bedeutung stellen, ist der Einzelrichter zum Entscheid berufen (§ 38b Abs. 1 lit. c sowie Abs. 2 VRG). 1.4 Das Verwaltungsgericht ist als Beschwerdeinstanz nach § 50 Abs. 1 in Verbindung mit § 20 Abs. 1 lit. a VRG auf die Prüfung von Rechtsverletzungen, einschliesslich Ermessensmissbrauch, Ermessensüberschreitung und Ermessensunterschreitung beschränkt. Die Angemessenheit der angefochtenen Anordnung kann es grundsätzlich nicht überprüfen. 2. 2.1 Im Kanton Zürich wird der Kostenersatz von Feuerwehreinsätzen in den §§ 27–29 FFG geregelt. Gemäss § 27 Abs. 1 FFG sind Einsätze der Feuerwehr bei Bränden, Explosionen, Elementarereignissen und Erdbeben unentgeltlich, ausgenommen Einsätze nach § 27 Abs. 2 FFG, § 28 FFG (Verkehrsunfälle und Fahrzeugbrände) und § 29 FFG (ABC-Schutz). Gestützt auf § 27 Abs. 2 FFG verfügt die Gemeinde den Ersatz der Kosten des Feuerwehreinsatzes gegenüber Personen, die den Einsatz der Feuerwehr durch eine vorsätzliche, rechtswidrige Handlung oder Unterlassung nötig gemacht oder veranlasst

haben (lit. a), dem Besitzer einer Brandmelde- oder Löschanlage bei wiederholtem Fehlalarm (lit. b), Personen, die Hilfeleistungen beansprucht haben, wie insbesondere zur Rettung von Menschen und Tieren (lit. c), dem Gebäudeeigentümer bei Wasserschäden im Gebäude, die nicht durch ein Elementarereignis verursacht wurden (lit. d), sowie dem Auftraggeber für Dienstleistungen der Feuerwehr bei besonderen Vorkommnissen oder Veranstaltungen (lit. e). Nach § 28 Abs. 1 FFG trägt bei Unfällen im Strassen-, Schienen-, Schiffs- und Luftverkehr sowie bei Bränden von Fahrzeugen aller Art der Halter des Fahrzeugs die Kosten der Feuerwehr für den Einsatz und für Rettungen einschliesslich eines angemessenen Anteils für die Einsatzvorbereitung. Sind mehrere Fahrzeughalter beteiligt, tragen sie die Kosten gemäss § 28 Abs. 2 FFG entsprechend ihren Anteilen an der Beanspruchung des Feuerwehreinsatzes. Im Anwendungsbereich von § 28 FFG führt die GVZ nach § 28 Abs. 3 FFG eine zentrale Inkassostelle und erlässt eine Verfügung über den Kostenersatz. Bei Einsätzen, die unter § 27 Abs. 2 FFG fallen, verfügt demgegenüber wie erwähnt die Gemeinde den Ersatz der Kosten. 2.2 Im Zusammenhang mit Feuerwehreinsätzen bei Verkehrsunfällen muss beachtet werden, dass die Wahl der zu treffenden Massnahmen unter zeitlichem Druck und ohne umfassende Information erfolgt. Je offensichtlicher die Gefahr, je grösser das Schadenpotenzial und je wertvoller die bedrohten Rechtsgüter, desto summarischer darf die Prüfung der von der Behörde zu ergreifenden Massnahmen ausfallen. Im Zweifel sind finanzielle Überlegungen den Interessen des Gesundheits- und Umweltschutzes unterzuordnen. Entsprechend erfolgt eine gerichtliche Kontrolle nur mit grosser Zurückhaltung. Im Ergebnis führt dies dazu, dass das Verwaltungsgericht nur offensichtlich unnötige, leichtfertig gemachte Aufwendungen aus der Kostenberechnung streicht (VGr, 28. Dezember 2020, VB.2018.00692, E. 2.3; 4. April 2013, VB.2013.00085, E. 2.3; 28. Oktober 2010, VB.2010.00438, E. 4.3; BGE 102 Ib 203 E. 6).

E. 3.1

Die Beschwerdegegnerin überwälzte die Kosten des Feuerwehreinsatzes vom 2. August 2019 auf die Beschwerdeführerin gestützt auf § 28 Abs. 1 FFG, wonach bei Unfällen im Schienenverkehr der Halter des Fahrzeugs die Kosten trägt.

E. 3.2

Der Kostenüberwälzung liegt folgender Sachverhalt zugrunde: Bei der Forchbahn (S18) handelt es sich um eine meterspurige Schmalspurbahn, welche zwischen Zürich Stadelhofen und Esslingen verkehrt, auf dem Gebiet der Stadt Zürich auf dem Tramnetz und ab Zürich Rehalp als Bahn auf eigenen Trassen. Die Haltestelle Waldburg befindet sich unweit ausserhalb der Stadtgrenze auf dem Gebiet von Zollikerberg (Gemeinde Zollikon). Im Haltestellenbereich wird die Doppelspur der Forchbahn durch ein Mittelperron (teilweise möbliert mit einem Unterstand) getrennt, von wo aus die (richtungsgetrennt verkehrenden) Züge bestiegen werden können. Parallel angrenzend zum südlichen der beiden Gleise verläuft – getrennt durch einen schmalen, grasbewachsenen Grünstreifen – die Forchstrasse. Deren nur einseitig angelegtes Trottoir befindet sich auf der bahnabgewandten Seite. Der Zugang vom Trottoir zum Mittelperron erfolgt über eine Personenunterführung. Ein niveaugleicher Übergang über die Forchstrasse (z. B. mittels Fussgängerstreifen) ist nicht vorhanden. Ebenso wenig besteht ein (erkennbarer) Fussgängerübergang über das südliche Gleis, welches auf der ganzen Länge des Mittelperrons auf einem Schotterbett verläuft. Der Unfall hat sich wie folgt ereignet: Am Mittag des 2. August 2019 hat ein 84-jähriger Mann (der Verunfallte) versucht, an der

besagten Haltestelle eine auf dem nördlichen Gleis abfahrende Forchbahn zu erreichen und deren Türen zu öffnen. Dabei ist der Verunfallte gestolpert und vom Mittelperron unter die sich in Bewegung befindliche Zugskomposition geraten. Zuvor hatte der Verunfallte, zu Fuss von Süden herkommend, zunächst die Forchstrasse und anschliessend das (südliche) Gegengeleise oberirdisch überquert, um auf das Mittelperron der Haltestelle zu gelangen und den Zug noch zu erwischen.

E. 3.3

Die Beschwerdeführerin macht zusammengefasst geltend, dass eine Haftung des Bahnunternehmens gestützt auf § 28 FFG dann ausgeschlossen sei, wenn den Geschädigten grobes Selbstverschulden treffe, ohne dass ein Mangel im Bahnbetrieb zum Unfall beigetragen habe. Im Fall einer solchen Durchbrechung des Kausalzusammenhangs gelte analog der entsprechende Entlastungsgrund von Art. 40c des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101). Eine frühere kantonale Praxis, wonach Feuerwehrkosten dem Bahnunternehmen nach § 28 FFG auch bei grobem Selbstverschulden des Verunfallten hätten überbürdet werden können, sei durch die neuere, mit Urteil 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 begründete Rechtsprechung des Bundesgerichts überholt. Auch vorliegend liege – entgegen der Meinung von Beschwerdegegnerin und Vorinstanz – ein solcher Fall vor und könnten die Kosten des Feuerwehreinsatzes der beschwerdeführenden Bahnunternehmung nicht auferlegt werden.

E. 4.1

Vorauszuschicken ist, dass mangels entsprechender Gefahr für Umwelt oder Gewässer kein Sachverhalt vorliegt, bei welchem die Kostenersatzpflicht nach kantonalem Recht im Verhältnis zu Art. 59 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG; SR 814.01; Fassung vom 21. Dezember 1995) und Art. 54 des Gewässerschutzgesetzes vom 24. Januar 1991 (GSchG; SR 814.20) keine selbständige Bedeutung hätte, wie dies etwa im Anwendungsbereich von § 29 FFG betreffend die A-, B- und C-Ereignisse der Fall wäre (vgl. dazu BGr, 20. November 2020, 1C_600/2019, E. 3.4; 18. Mai 2018, 2C_1096/2016, E. 3.4). Anlass für den infrage stehenden Feuerwehreinsatz bildete vielmehr ein reiner Personenunfall, in welchen – unstreitig – ein Schienenfahrzeug der Beschwerdeführerin als dessen Halterin involviert war. Weiter liegt offenkundig ein Verkehrsunfall vor, geriet doch das Unfallopfer vom Perron der Haltestelle unter einen anfahrenden Zug. Insofern sind die Voraussetzung von § 28 Abs. 1 FFG für eine Überwälzung der in Rechnung gestellten Feuerwehrkosten, welche – ebenfalls unbestrittenermassen – allesamt im Zusammenhang mit der Bewältigung des fraglichen Unfallereignisses anfielen (Massnahmen der Feuerwehr zur Sicherung der Unfallstelle und zur Bergung der verunfallten Person), formal betrachtet erfüllt. Zu prüfen ist jedoch die Relevanz des eisenbahnhaftpflichtrechtlichen Entlastungsgrundes von Art. 40c EBG bzw. inwiefern sich ein allfälliges grobes Selbstverschulden der verunfallten Person im Kontext von § 28 Abs. 1 FFG auswirkt.

E. 4.2.1

Nach Art. 40b Abs. 1 EBG haftet der Inhaber eines Eisenbahnunternehmens für den Schaden, wenn "die charakteristischen Risiken, die mit dem Betrieb der Eisenbahn verbunden sind", dazu führen, dass ein Mensch getötet oder verletzt wird oder ein Sachschaden entsteht. Es handelt sich dabei um eine strenge Kausalhaftung (sog. Gefährdungshaftung), die weder ein Verschulden noch eine Ordnungswidrigkeit bedingt, weil sie an die besondere Gefahr des Betriebs einer Eisenbahn anknüpft, welche angesichts

des Interesses der Allgemeinheit an der Fortführung der gefährlichen Tätigkeit erlaubt ist (BGr, 31. Mai 2022, 4A_91/2022, E. 3.1 Abs. 2 mit weiteren Hinweisen). Nach Art. 40c EBG wird der Inhaber von der Haftpflicht entlastet, wenn ein Sachverhalt, der ihm nicht zugerechnet werden kann, so sehr zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, dass er als dessen Hauptursache anzusehen ist (Abs. 1); derartige Sachverhalte sind insbesondere grobes Verschulden der geschädigten Person (Abs. 2 lit. b).

E. 4.2.2

Das Bundesgericht interpretiert Art. 40c EBG im Wesentlichen gemäss seiner Rechtsprechung zur Unterbrechung des Kausalzusammenhangs, indem das Drittverhalten nur eine Hauptursache im Sinn dieser Bestimmung darstellt, wenn es einen derart hohen Wirkungsgrad aufweist, dermassen ausserhalb des normalen Geschehens liegt, dass die vom Haftpflichtigen gesetzte Ursache nach wertender Betrachtungsweise für die eingetretene Schädigung als rechtlich nicht mehr beachtlich erscheint (zur Publikation bestimmter BGr, 20. Mai 2022, 4A_179/2021, E. 3.2, auch zum Folgenden). Das Verhalten einer Drittperson vermag den Kausalzusammenhang nur zu unterbrechen, wenn diese Zusatzursache derart ausserhalb des normalen Geschehens liegt, dass damit nicht zu rechnen war. Die Verwirklichung der Betriebsgefahr muss im Verhältnis zum hinzukommenden Sachverhalt von derart untergeordneter Bedeutung sein, dass sie nur noch als eine zufällige, unbedeutende Teilursache des Schadens erscheint. Grobes Selbstverschulden liegt vor, wenn eine geschädigte Person – gemessen am Verhalten eines Durchschnittsmenschen in der gleichen Situation – elementare Sorgfaltsregeln ausser Acht lässt, die eine vernünftige Person in der gleichen Lage beachtet hätte (zit. Urteil, E. 3.4). Als haftungsausschliessendes schweres Selbstverschulden wertete das Bundesgericht etwa das Verhalten eines Geschädigten, der auf einer Tramhaltestelle über sein Mobiltelefon gebeugt unvermittelt in den Gleisbereich trat und dabei das einfahrende Tram nicht wahrnahm, weil er durch sein Mobiltelefon abgelenkt war (zit. Urteil 4A_179/2021; ferner BGr, 31. Mai 2022, 4A_91/2022, E. 3.6 mit Hinweis auf weitere Fussgänger betreffende Präjudizien).

E. 4.3

Vorab ist klarzustellen, dass sich die streitige Überwälzung der Kosten des Feuerwehreinsatzes nicht auf die eisenbahnrechtliche Gefährdungshaftung nach Art. 40b ff. EBG stützt (vgl. zur analogen Situation bei Unfällen im Strassenverkehr im Verhältnis zu Art. 58 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01] VGr, 28. Dezember 2020, VB.2018.00692, E. 4.2.1), sondern auf die (Verwaltungs■)Gebührenregelung von § 28 FFG (vgl. zur abgaberechtlichen Natur: VGr, 7. April 2011, VB.2011.00118, E. 4.1; René Wiederkehr/Paul Richli, Praxis des allgemeinen Verwaltungsrechts, Band II, Bern 2014, N. 748). Dass eine solche Regelung im Widerspruch zum EBG stünde bzw. dieses dafür kein Raum liesse, ist dem von der Beschwerdeführerin ins Feld geführten Bundesgerichtsentscheid (BGr, 18. Mai 2018, 2C_1096/2016, publ. in ZBl 121/2020 S. 92 ff.) nicht zu entnehmen. Entsprechend kommt auch eine unmittelbare Anwendung des Haftungsausschlussgrundes von Art. 40c Abs. 2 lit. b EBG und damit eine unbesehene Übernahme der diesbezüglichen Rechtsprechung (oben E. 4.2.2) nicht in Betracht. Auch erachtete das Bundesgericht das Verursacherprinzip im vorliegenden Kontext als nicht zielführend (zit. Urteil, E. 4.3): Es gelte vielmehr zu beachten, dass die Bahnunternehmerin als Betreiberin der Bahn die von dieser ausgehende Gefahr geschaffen habe und einen Bahnunfall als Zustandsstörerin (mit)verursache. Die Frage sei vielmehr, ob der adäquate Kausalzusammenhang zwischen der Schaffung der

Gefahr und der Verantwortlichkeit für das Eintreffen des Unglücks durch das Verhalten eines weiteren Störers unterbrochen werden könne bzw. ob das Störerprinzip den Ausschluss der Verantwortlichkeit infolge Wegfall der Adäquanz gebiete. Der Zurechnungsnorm von § 28 Abs. 1 FFG, welche einzig auf die Haltereigenschaft abstelle, liege der Gedanke zugrunde, dass ein Bahnbetreiber Zustandsstörer sei, wenn sich ein typisches Risiko in seinem Herrschaftsbereich verwirkliche; in solchen Fällen könne die Haltereigenschaft ein sinnvolles Zurechnungskriterium sein (zit. Urteil E. 4.4). Im Fall eines Suizids auf den Bahnschienen könne ein fahrender Zug nicht als Betriebsgefahr gelten, da sich die Gefahr erst durch das Verhalten des Suizidenten verwirkliche (zit. Urteil E. 4.5, auch zum Folgenden). Ein solches Ereignis sei nicht vergleichbar mit anderen Bahnverkehrsunfällen, weil dabei der Bahnbetrieb absichtlich zu einem sachfremden Zweck missbraucht werde, ohne dass die Betreiberin einen Einfluss auf das Geschehen hätte. Sie könne dieses Risiko nicht beherrschen, weil der Suizident sich über Schutzmassnahmen – etwa in Form von Abschrankungen – hinwegsetzen werde. Es handle sich dabei um ein qualifiziertes Drittverschulden, welches die Zustandshaftung zurückdränge. Ob ein in grober Fahrlässigkeit durch eine Drittperson verursachter Bahnunfall den Kausalzusammenhang ebenfalls unterbreche, sei zweifelhaft.

E. 4.4

Vorliegend kann von einem absichtlichen Vorgehen des Verunfallten im Sinn des vorgenannten bundesgerichtlichen Präjudizes nicht die Rede sein; auch liegt kein mit dem Betriebszweck nicht zu vereinbarendes, missbräuchliches und nicht beherrschbares Verhalten einer aussenstehenden (hier der verunfallten) Person vor.

E. 4.4.1

Entgegen der Meinung der Beschwerdeführerin steht das oberirdische Überqueren der Forchstrasse und das Überschreiten des südlichen Gegengeleises durch das Unfallopfer nicht in einem ursächlichen Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen. Dieses hat sich (erst) auf dem Mittelperron bzw. dem nördlichen Gleis der Haltestelle zugetragen. Das Mittelperron hat der Verunfallte unversehrt erreicht. Die Beschwerdeführerin vermag daher aus dem Umstand, dass das Unfallopfer das Mittelperron nicht auf dem vorgesehenen Weg aufgesucht hat, nichts zu ihren Gunsten ableiten. Dies umso weniger, als sich der offizielle Zugang zur Haltestelle mit Blick auf die fehlende niveaugleiche Querungsmöglichkeit an der Forchstrasse und die erzwungene Verwendung einer verwinkelt über Treppen führenden Fussgängerunterführung als wenig fussgängerfreundlich ausnimmt. Hinzu kommt, dass der Verkehr auf der Forchstrasse auf der Höhe der Haltestelle (Kreuzung Forchstrasse/Rietholzstrasse) durch ein Lichtsignal geregelt wird, was das (unerlaubte) Überqueren der Strasse durch Fussgänger in einer Rotphase des Fahrverkehrs begünstigt. Vom Fahrbahnrand der Forchstrasse her ist das Mittelperron alsdann durch einfaches Überschreiten des schmalen Grünsaums und südlichen Gleises praktisch stufenlos erreichbar. Dabei fällt namentlich auf, dass die Beschwerdeführerin, welche auch Infrastrukturbetreiberin jenes Streckenabschnitts ist, auf jegliche Form von Abzäunung entlang des Südgleises zur Forchstrasse hin verzichtet hat – dies im Gegensatz zur durchgehenden Abschrankung hinter dem Nordgleis. Bei einer solchen Haltestellengestaltung erscheint es nach allgemeiner Erfahrung nicht als komplett aussergewöhnlich und bis zu einem gewissen Grad auch nachvollziehbar, wenn erst kurz vor Zugsabfahrt von Süden her heraneilende Personen das Mittelperron ohne Umweg über die Unterführung zu erreichen versuchen. Die Unzulänglichkeiten der derzeitigen

Haltestellensituation sind der Beschwerdeführerin denn auch wohlbekannt, räumt sie in einem Faktenblatt zum Investitionsprogramm "Frieda 2030" betreffend die Haltestelle Waldburg doch unumwunden ein, dass diese nicht den gesetzlichen Vorschriften entspreche, wobei abgesehen vom Zugang zur Haltestelle auch die Breite des Mittelperrons, die Gleisabstände sowie die tiefe Perronhöhe als sanierungsbedürftig beschrieben werden (vgl. Factsheet Haltestelle Waldburg, abrufbar unter www.forchbahn.ch/investitionsprojekte/waldburg, besucht am 20. September 2022).

E. 4.4.2

Was das Unfallgeschehen auf dem Mittelperron selber anbetrifft, kann ebenso wenig von einem qualifizierten Selbstverschulden des Verunfallten gesprochen werden. Im Gegensatz zu einem Suizidenten hat der Verunfallte die Bahn entgegen der Meinung der Beschwerdeführerin nicht zu einem sachfremden Zweck missbraucht. Der erstellte Sachverhalt lässt klar darauf schliessen, dass er die Haltestelle aufsuchte, um als Fahrgast einen Zug besteigen zu können. Zwar mag zutreffen, dass es meist aussichtslos erscheint, einen bereits (an)fahrenden Zug mit automatischen Türen noch besteigen zu können. Es gilt jedoch zu berücksichtigen, dass es sich bei der Forchbahn von ihrer Konzeption (oben E. 3.2 Abs. 1) und vom verwendeten Rollmaterial her eher um eine Tram- als eine eigentliche Zugs- oder S-Bahnlinie handelt. Im Tramverkehr ist es keineswegs unüblich, dass Passagiere versuchen, ein bereits in Abfahrt begriffenes Fahrzeug noch zu erreichen. Ebenso wenig ist es aussergewöhnlich, dass Tramführende die bereits geschlossenen Türen nochmals entriegeln, um einem in letzter Minute heraneilenden Fahrgast noch Einlass zu gewähren, wobei selbst ein nochmaliges Abbremsen eines bereits in Bewegung gesetzten Fahrzeugs nicht im Bereich des Unmöglichen liegt. Entsprechende Versuche, ein abfahrendes Tram noch durch Drücken des Türknopfes aufzuhalten, sind allgemein üblich und setzen die betreffenden Personen im Normalfall auch keiner unverantwortlichen Unfallgefahr aus. Von einem den Unfall eventualvorsätzlich in Kauf nehmendem Verhalten des Unfallopfers kann daher nicht gesprochen werden. Der Unfall ereignete sich zudem an der Kante des Mittelperrons der Haltestelle, wo die Zugskomposition nach einem Halt erst in Anfahrt und damit noch nicht in freier Fahrt begriffen sein konnte. Dass der betreffende Kurs die fragliche Haltestelle ohne Halt mit unverminderter Geschwindigkeit durchfahren hätte, wird von der Beschwerdeführerin denn auch nicht behauptet. Entsprechend mag das Verhalten des Verunfallten zwar unvorsichtig bzw. fahrlässig gewesen sein; grobe Fahrlässigkeit ist indes nicht ersichtlich. Zudem stellt der Versuch heraneilender Passagiere, ein im Haltestellenbereich befindliches Fahrzeug einer Strassenbahn zu erreichen, selbst wenn es bereits in Abfahrt begriffen ist, ein durchaus typisches Risiko im Herrschaftsbereich der Bahnbetreiberin dar, mit welchem auch gerechnet werden muss. Schliesslich gilt es zu beachten, dass die Ausgestaltung der Haltestelle Waldburg insbesondere hinsichtlich Perronbreite, Perronhöhe und Gleisabstände – von der Beschwerdeführerin eingeräumtermassen – nicht den heutigen Sicherheitsvorgaben entspricht (oben E. 4.4.1 am Ende). Damit kann insgesamt nicht von einem qualifizierten Selbstverschulden des Verunfallten im Sinn der Rechtsprechung gesprochen werden, welches die Kostenüberwälzung nach § 28 Abs. 1 FFG auf die Beschwerdeführerin als Zustandsstörerin als rechtsverletzend oder unbillig erscheinen liesse.

E. 4.5

Infolgedessen ist die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

E. 5

Ausgangsgemäss trägt die Beschwerdeführerin die Kosten des Beschwerdeverfahrens (§ 65a Abs. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG) und ist ihr eine Parteientschädigung zu versagen (§ 17 Abs. 2 VRG).

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