

S. 117 / Nr. 26 Eisenbahnhaftpflicht (d)

BGE 71 II 117

26. Urteil der II. Zivilabteilung vom 7. Juni 1945 i. S. Spiess gegen Schweiz. Bundesbahnen.

Regeste:

Eisenbahnhaftpflicht, Art. 1 EHG.

Selbstverschulden eines 13jährigen Velofahrers, der bei der Annäherung an einem unbewachten Niveauübergang seine Fahrt nicht verlangsamt und sich nicht vergewissert, ob ein Zug herannahe.

Ein konkurrierendes Verschulden der Bahn liegt in casu

nicht in der Duldung der Errichtung eines Gebäudes, das die Übersichtlichkeit der unbewachten Kreuzung verschlechtert

nicht in der Unterlassung der Anbringung einer Barriere oder einer Blinklichtanlage,

wohl aber darin, dass der Lokomotivführer vor der unübersichtlichen Kreuzung kein genügendes akustisches Signal

Seite: 118

gegeben und die Vorgänge auf der Kreuzung zu wenig beobachtet hat.

Responsabilité des entreprises de chemin de fer, art. 1er LRC.

Faute d'un cycliste âgé de 13 ans qui ne ralentit pas à l'approche d'un passage à niveau non gardé et ne s'assure pas qu'aucun train n'arrive.

Ne constitue pas en l'espèce une faute concurrente de l'entre prise de chemin de fer:

le fait qu'elle a laissé subsister un bâtiment qui gêne la vue du passage

le fait qu'elle n'a pas placé de barrière ni installé un appareil à feux clignotants.

Constitue une faute en l'espèce:

le fait que le conducteur de la locomotive n'a pas donné un signal acoustique suffisant avant d'arriver au passage à niveau et n'a pas suffisamment observé ce qui se passait au croisement.

Responsabilità delle imprese ferroviarie, art. 1 LF 28 marzo 1905 sulla responsabilità civile delle imprese ferroviarie.

Colpa concorrente di un ciclista di 13 anni che non rallenta nel l'approssimità di un passaggio a livello incustodito e non presta attenzione al treno che sta per sopraggiungere.

Non sono imputabili a negligenza dell'impresa ferroviaria, nella specie:

il fatto di aver tollerato la costruzione di un edificio che limita la visuale del passaggio a livello,

la circostanza di aver omesso di munire il passaggio a livello di una barriera o di un impianto di segnalazione ottica.

Costituisce invece una negligenza

il fatto che il conduttore della locomotiva non preannunciava l'arrivo del treno con un segnale acustico sufficientemente prolungato e non prestava la debita attenzione a quanto accadeva al passaggio a livello.

A. Mit seinem Velo auf der Fahrt vom Dorfe Hitzkirch nach seinem Wohnort Laufenberg-Herlisberg begriffen, stiess am 4. Dezember 1941 um halb vier Uhr nachmittags der damals 13jährige Kläger beim Niveauübergang südöstlich der Station Hitzkirch mit einem in diese Station einfahrenden Zuge der Seetalbahn zusammen und wurde dabei so schwer verletzt, dass ihm der rechte Arm beim Schultergelenk abgenommen werden musste.

Die Strasse, die der Kläger benutzt hatte, verläuft mit einem Gefälle von 1 1/2 bis 2 % von Nordosten nach Südwesten und schneidet die parallel zur Seetalstrasse von Südosten nach Nordwesten verlaufende Linie der Seetalbahn im rechten Winkel. Sie überquert zunächst das Anschlussgeleise, das von der Station Hitzkirch zu dem südöstlich des Niveauüberganges gelegenen Lagerhaus der

Seite: 119

Landwirtschaftlichen Genossenschaft Hitzkirch führt, dann die eingleisige Seetalbahnlinie und unmittelbar darauf die Seetalstrasse. Der Übergang ist weder abgeschrankt noch bewacht; er ist durch das Doppelkreuz-Signal für unbewachte Bahnübergänge gekennzeichnet.

Strassenbenützer, die sich auf der erwähnten Strasse von Nordosten her dem Niveauübergang nähern, geniessen gegen die Station Hitzkirch hin (nach rechts) eine gute Übersicht über das Bahngeleise. In südlicher Richtung (nach links) ist für sie das Geleise der Seetalbahn zwischen dem Gebäude der Landwirtschaftlichen Genossenschaft und dem etwa 40 m südöstlich davon gelegenen Hause Fries sichtbar, wenn sie sich 62 bis 32 m vom Niveauübergang entfernt befinden. Sinkt ihre Entfernung vom Übergang auf weniger als 32 m, so sehen sie vom erwähnten Geleise zur Linken (südöstlich) des Überganges nur noch das etwa 11 m messende Teilstück zwischen dem Gebäude

der Landwirtschaftlichen Genossenschaft und dem Übergang. Erst unmittelbar vor der Einfahrt in die Kreuzung öffnet sich ihnen wieder ein weiterer Ausblick nach Südosten. Am Unfalltag geschah dies umso später, als auf dem Anschlussgeleise vor dem Genossenschaftsgebäude zwei gedeckte Güterwagen standen, deren einer die Nordwestfront des Gebäudes um ein wenig überragte.

Der Kläger gewahrte den von Südosten herannahenden Zug erst, als er noch etwa 5 m davon entfernt war, und prallte, da er sein Velo nicht mehr rechtzeitig anzuhalten vermochte, gegen den hintern Teil des Motorwagens.

B. Die kantonalen Instanzen haben die auf das EHG gestützte Schadenersatzklage des Klägers gegen die Schweizerischen Bundesbahnen wegen ausschliesslichen Selbstverschuldens abgewiesen, das Obergericht des Kantons Luzern mit Urteil vom 8. März 1945. Mit seiner Berufung an das Bundesgericht erneuert der Kläger sein Schadenersatzbegehren. Die Bundesbahnen beantragen Abweisung der Berufung.

Seite: 120

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Da der Kläger beim Betrieb einer Eisenbahn körperlich verletzt worden ist, haften nach Art. 1. Abs. 1 EHG die Beklagten für den daraus entstandenen Schaden, wenn ihre einzige Schutzbehauptung, der Unfall sei ausschliesslich auf das Verschulden des Klägers zurückzuführen, sich nicht als richtig erweist. Bildet das Selbstverschulden des Klägers die einzige adaequate Ursache des Unfalls, BO entfällt die Haftung der Beklagten vollständig; hat dagegen ein Verschulden der Bahnorgane oder eine besondere Betriebsgefahr als Mitursache des Unfalls zu gelten, so werden sie von ihrer Haftpflicht nur teilweise und verhältnismässig befreit (BGE 68 II 266 und dort zitierte Entscheide).

2. Der Kläger hat sich bei der Annäherung an den ihm wohlbekannten und übrigens am Doppelkreuz-Signal sowie am Schienenstrang selber von weither erkennbaren Niveauübergang in keiner Weise darum gekümmert, ob ein Zug herannahe, sondern ist, wie er selber sagt, «einfach zugefahren», bis er die Lokomotive wenige Meter vor sich sah. Damit hat er gegen Art. 3 Abs. 1 des Bahnpolizeigesetzes vom 18. Februar 1878 in Verbindung mit Art. 11 Abs. 2 lit. b der Verordnung betreffend den Abschluss und die Signalisierung der Niveaureuzungen vom 7. Mai 1929 / 23. November 1934 verstossen, wo vorgeschrieben ist, dass die Bahn beim Herannahen eines Zuges nicht überschritten werden darf, und dass die Lenker von Fahrzeugen aller Art bei unbewachten Übergängen sich unter eigener Verantwortung selber zu vergewissern haben, ob ein Zug herannahe. Indem er es unterliess, vor dem Übergang seine laut Feststellung der Vorinstanz «ziemlich rasche» Fahrt zu verlangsamen, hat er ausserdem Art. 4 Abs. 2 des Bahnpolizeigesetzes verletzt, wonach Fahrzeuge bei der Überquerung von Bahnlagen im Schritt oder jedenfalls mit so mässiger Geschwindigkeit zu führen

Seite: 121

sind, dass nötigenfalls noch vor dem Geleise angehalten werden kann (BGE 69 II 156).

Da es sich bei den übertretenen Vorschriften um elementare Gebote der Vorsicht handelt, war der Kläger, der über eine normale Intelligenz verfügt, mit dem Velofahren vertraut war und in der Sekundarschule bereits Verkehrsunterricht genossen hatte, trotz seinem jugendlichen Alter imstande, die in Frage stehenden Sorgfaltspflichten und die mit ihrer Verletzung verbundenen Gefahren zu erkennen und sich dementsprechend zu verhalten. Er besass also die Urteilsfähigkeit, die für die Annahme eines Selbstverschuldens wie für die Annahme eines Verschuldens im Sinne von Art. 41 OR erforderlich ist (BGE 60 II 44, 224; vgl. BGE 49 II 440). Wenn das Bundesgericht in BGE 66 II 201 einen andern 13jährigen Knaben, dem Selbstverschulden vorgeworfen wurde, als nicht voll urteilsfähig erklärt hat, so vor allem deswegen, weil es sich damals um die weniger leicht erkennbare Gefahr der Berührung mit einer Kontaktschiene handelte.

Bei gehöriger Aufmerksamkeit hätte der Kläger den Zug, der gemäss Feststellung der Vorinstanz mit einer Geschwindigkeit von etwa 30 Stundenkilometern gegen den Niveauübergang fuhr, wahrscheinlich schon auf der Strecke zwischen dem Hause Fries und dem Gebäude der Landwirtschaftlichen Genossenschaft, jedenfalls aber unmittelbar nach dem Erscheinen des Motorwagens auf der Strecke zwischen diesem Gebäude und dem Übergang wahrnehmen können, und bei pflichtgemäss langsamer Fahrt hätte er noch rechtzeitig anhalten oder ausweichen können, auch wenn er den Zug erst auf eine Entfernung von wenigen Metern bemerkte. Wenn zu der Zeit, da der Kläger sonst regelmässig über die Kreuzung fuhr, gerade kein Zug verkehrte, so entschuldigt dies selbstverständlich sein unvorsichtiges Verhalten nicht.

Der Unfall ist also in erster Linie auf grobes Selbstverschulden des Klägers zurückzuführen.

3. Ein Verschulden der Bahn erblickt der Kläger

Seite: 122

darin, dass sie die Errichtung des Lagerhauses der Landwirtschaftlichen Genossenschaft an der fraglichen Stelle geduldet und in einem Zeitpunkte, da ein Zug von Südosten her fällig war, die beiden hohen Güterwagen vor diesem Gebäude stehen gelassen habe. Ferner macht er ihr den Vorwurf, dass sie bei der Kreuzung kein Blinklichtsignal angebracht, und dass der Lokomotivführer des Unfallzuges vor der Kreuzung die Zugspeife nicht oder jedenfalls nicht gehörig betätigt habe.

a) Nach Art. 11 Ziff. 4 Abs. 2 der Verordnung betreffend Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 19. März 1929 ist bei unbewachten Wegübergängen für grösstmögliche Übersichtlichkeit zu sorgen. Dass die Erstellung des im Jahre 1935 erbauten Lagerhauses die Sichtverhältnisse beim streitigen Übergang wesentlich verschlechterte, und dass die beiden Güterwagen ein zusätzliches Sichthindernis bildeten, steht ausser Zweifel. Hieraus zu folgern, dass die Bahn die Erbauung des Lagerhauses in der Nähe des Niveauüberganges auf dem Wege der Enteignung des Bauplatzes hätte verhindern oder wenigstens die davor stehenden Güterwagen jeweils vor der Ankunft eines Zuges aus jener Richtung hätte wegziehen sollen, ginge jedoch zu weit. Um der Übersichtlichkeit eines Überganges willen Bauland zu enteignen, wäre der Bahn nur dann zuzumuten, wenn den Strassenbenützern auf keine andere Weise hinreichende Sicherheit geboten werden könnte. Dies trifft im vorliegenden Falle nicht zu. Durch Signalisierung der herannahenden Züge liess sich hier die durch Beeinträchtigung der freien Sicht geschaffene Gefahr weitgehend ausschalten. Eine Enteignung des fraglichen Bauplatzes war daher nicht geboten. Aus dem gleichen Grunde brauchte die Bahn aber auch die vor dem Lagerhaus stehenden Güterwagen nicht vor jeder Zugsankunft wegzuschieben, was übrigens wohl gar nicht durchführbar gewesen wäre. Dass Wegübergänge innerhalb von Ortschaften in der Regel weniger übersichtlich sind als solche auf freiem Felde, liegt in der Natur der

Seite: 123

Sache und kann umso eher in Kauf genommen werden, als sich dem Strassenbenützer innerorts ohnehin die Anwendung vermehrter Vorsicht aufdrängt.

b) Barrieren sind nach Art. 3 Abs. 2 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 21. Dezember 1899 nur anzubringen, «wo die Fahrgeschwindigkeit der Bahnzüge und die Sicherheit des Bahn- und Strassenverkehrs solche durchaus erfordern». Das gleiche gilt für die Blinklichtsignale, die gemäss Art. 4 lit. b der Verordnung über Signalisierung der Niveaure Kreuzungen nur als Ersatz für Barrieren vorgesehen sind. Art. 17 Ziff. 1 der Nebenbahnverordnung vom 19. März 1929 bestimmt hiezuhin, auf Nebenbahnstrecken, auf welchen die Fahrgeschwindigkeit bei durchgehend gebremster Zügen 60 Stundenkilometer und bei von Hand gebremsten Zügen 35 Stundenkilometer nicht übersteige, seien im allgemeinen keine solchen Anlagen zu verlangen, doch könne mit Rücksicht auf die Sicherheit des Bahn- und Strassenverkehrs ihre Erstellung gefordert werden, «wo die örtlichen und Verkehrsverhältnisse dazu Anlass geben». Ob bei einer bestimmten Kreuzung eine solche Anlage zu errichten sei, haben an sich die Verwaltungsbehörden zu entscheiden; doch vermag ein negativer Befund derselben die Bahn nicht von ihrer Verantwortlichkeit gegenüber Dritten zu entlasten, m.a.W. der Richter hat selbständig nachzuprüfen, ob in concreto die gebotenen Vorsichtsmassnahmen getroffen worden seien oder nicht (BGE 14 S. 457, 55 II 339). Der streitige Übergang ist nun trotz der Ungunst der Sichtverhältnisse doch nicht so beschaffen, dass es ungewöhnlicher Vorsicht bedürfte, um das Herannahen eines Zuges von Südosten her rechtzeitig wahrzunehmen, sofern sich dieser wenigstens durch gut hörbare akustische Signale ankündigt. Die Geschwindigkeit der Bahnzüge wird beim fraglichen Übergang, der in der Nähe einer von allen Zügen bedienten Station liegt, diejenige des Unfallzuges (30 Stundenkilometer) kaum je wesentlich übersteigen. Ausserdem ist dieser Übergang nach Feststellung

Seite: 124

der ersten Instanz von verhältnismässig geringer Bedeutung. Von der Erstellung einer Barriere oder einer Blinklichtanlage durfte deshalb abgesehen werden.

c) Zum Verschulden ist der Bahn dagegen anzurechnen, dass der Lokomotivführer des Unfallzuges vor der Kreuzung kein genügendes Pfeifensignal abgegeben hat.

Wie schon in BGE 57 II 432 festgestellt, dürfen sich die Bahnen nicht ohne weiteres darauf verlassen, dass unbewachte, lediglich durch einfache Warnungstafeln gekennzeichnete Übergänge nur dann benützt werden, wenn dies ohne Gefahr geschehen kann, sondern es ist von ihnen zu verlangen, dass sie die Strassenbenützer durch akustische Signale vom Zug aus auf die im gegebenen Zeitpunkt sich verwirklichende Gefahr hinweisen. Mit dieser Vorkehrung, die an sich keine besonderen Anforderungen stellt, haben die Bahnen zur Verminderung der Gefahren beizutragen, die an sich jeder unbewachte und gar noch unübersichtliche Übergang mit sich bringt. Dass umso länger und kräftiger signalisiert werden muss, je schlechter die Sichtverhältnisse bei einem Übergang sind, versteht sich von selber. Art. 17 Ziff. 6 der Nebenbahnverordnung vom 19. März 1929 bestimmt zudem ausdrücklich, vor unbewachten und wenig übersichtlichen Übergängen sei in einem den

örtlichen Verhältnissen und den Höchstgeschwindigkeiten der Züge angemessenen Abstand eine weiss-schwarz gestrichene Tafel anzubringen, bei welcher der Lokomotivführer ein weit hörbares akustisches Signal zu geben habe, und Anhang I zum Dienstfahrplan der Bundesbahnen gibt dem Lokomotivführer hiezu die Wegleitung, «bei nebligem, unsichtigem Wetter und wo der Übergang vom Standort der Pfeiftafel aus nur schlecht überblickt werden kann, das Signal länger und möglichst kräftig, bei hellem Wetter und wo der Übergang und dessen Zufahrten vom Standort der Pfeiftafel aus gut überblickt werden können, kürzer» zu halten. Für die Seetallinien gilt die Weisung, vor unübersichtlichen und unbewachten Strassen- und Wegübergängen ein Achtungssignal abzugeben, gemäss

Seite: 125

besonderer Bestimmung auch dort, wo keine Pfeiftafeln aufgestellt sind.

Nach den Feststellung der Vorinstanz hat der Lokomotivführer des Unfallzuges ungefähr beim Hause Fries oder etwas näher beim Niveauübergang ein Pfeifensignal abgegeben. Dieses Signal war jedoch, wie die Vorinstanz selber erklärt, nur ganz kurz. Ein solcher «spitzer Pfiff» mag genügen, wenn es sich lediglich darum handelt, Strassenbenützer, deren Reaktion der Lokomotivführer beobachten und die er daher nötigenfalls noch ein zweites Mal warnen kann, vom Geleise wegzuweisen; er genügt aber nicht, wenn es gilt, an unübersichtlicher Stelle auch solche Strassenbenützer, die vom Zuge aus nicht sichtbar sind, auf diesen aufmerksam zu machen. Hiezu ist, wie die eigenen Dienstvorschriften der Bundesbahnen bestätigen, ein länger gehaltenes Signal erforderlich.

Der Umstand, dass vor der Kreuzung nicht lange genug signalisiert wurde, hat als Mitursache des dem Kläger widerfahrenen Unfalls zu gelten, da angenommen werden darf, der Kläger hätte sich durch ein Pfeifensignal von gehöriger Dauer trotz seiner mangelhaften Aufmerksamkeit noch rechtzeitig warnen lassen.

d) Dem Lokomotivführer ist im übrigen auch noch vorzuwerfen, dass er den Vorgängen auf der Kreuzung zu wenig Beachtung geschenkt hat. Er sah nach seiner eigenen Darstellung auf eine Entfernung von ungefähr 70 m, wie eine Frau mit drei Kindern das Bahngeleise überschritt. Die Radfahrerinnen, die unmittelbar vor dem Kläger über die Kreuzung fuhren, sah er dagegen ebensowenig wie den Kläger selber. Hätte er diese gesehen und ihretwegen das Signal wiederholt, wie es sich gehört hätte, so wäre dadurch möglicherweise auch der Kläger noch früh genug auf die ihm drohende Gefahr aufmerksam geworden.

4. Trifft somit die Bahn ein Mitverschulden am Unfall, so treten doch die dem Lokomotivführer vorzuwerfenden Unterlassungen gegenüber den vom Kläger selber begangenen Fehlern so weit zurück, dass die Haftung der

Seite: 126

Bahn auf ein Viertel des noch festzustellenden Schadens zu beschränken ist. Eine Genugtuungssumme im Sinne von Art. 8 EHG verlangt der Kläger mit Recht nicht.

Demnach erkennt das Bundesgericht:

Die Berufung wird dahin gutgeheissen, dass das Urteil des Obergerichtes des Kantons Luzern vom 5. März 1945 aufgehoben und die Sache zu neuer Entscheidung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückgewiesen wird