

Recht den Kantonen vorbehaltenen Rechtsverhältnisse wird dieses zum kantonalen Recht, da es kraft kantonalen Rechtes subsidiär angewendet wird (BGE 50 II 323 ; 55 II 210 ; 49 II 436).

*Demnach erkennt das Bundesgericht :*

Auf die Berufung wird nicht eingetreten.

## VI. EISENBAHNHAFTPFLICHT

### RESPONSABILITÉ CIVILE DES CHEMINS DE FER

#### 70. Urteil der II. Zivilabteilung vom 22. November 1929

##### i. S. Schweizerische Bundesbahnen gegen Kuster.

**Eisenbahnhaftpflicht:** Art. 1 u. 5 EHG. Zusammenstoss zwischen Eisenbahnzug und Automobillastwagen. Pflicht des Automobilführers zu entsprechend vermehrter Aufmerksamkeit bei angeblich durch Nebel, Scheibenbelag und Motorlärm erschwerter Wahrnehmungsmöglichkeit (Erw. 1). Die öffentliche Sicherheit kann unter Umständen auch ohne Schranken beim Bahnübergang hinreichend gewährleistet sein. Zugsverspätung (Erw. 2).

Derart schweres Selbstverschulden des Automobilführers, dass die erhöhte Betriebsgefahr nicht als relevante Mitursache des Unfalls gewertet werden kann (Erw. 1 u. 3).

**A.** — Am 8. November 1928 kurz vor 9 Uhr vormittags wurde auf dem Niveauübergang bei km 48,9 östlich der Station Schmerikon das beladene Lastautomobil des Vinzenz Kuster vom Personenzug St. Gallen-Rapperswil erfasst und vollständig zertrümmert. Kuster, der das Automobil führte, erlitt dabei so schwere Verletzungen, dass er noch gleichen Tages starb.

**B.** — Kuster war Inhaber eines Autotransportgeschäftes in dem in der Nähe gelegenen Neuhaus-Eschenbach.

**C.** — Die Witwe und die drei Kinder des Getöteten verlangten mit vorliegender Klage von den Schweizerischen Bundesbahnen eine Entschädigung von 57,000 Fr. nebst Zins zu 5 % seit 1. Januar 1929. Das Kantonsgericht von St. Gallen hiess die Klage grundsätzlich gut und sprach der Witwe eine jährliche Rente von 300 Fr. zu, zahlbar bis zum Tode oder bis zur Wiederverheiratung, und jedem der drei Kinder eine solche von 200 Fr., zahlbar bis zum vollendeten 18. Altersjahr.

**D.** — Gegen das Urteil des Kantonsgerichtes erklärten die Beklagten die Berufung an das Bundesgericht.

*Das Bundesgericht zieht in Erwägung :*

**1.** — Nach den für das Bundesgericht verbindlichen Feststellungen der Vorinstanz laufen die von Kuster befahrene Strasse und die Bahnlinie, auf welcher der Zug daherkam, zunächst in spitzem Winkel aufeinander zu, worauf dann die Strasse etwa 20—30 m vor der Kreuzung abbiegt, um die Geleise im rechten Winkel zu schneiden. Die Bahnlinie weist auf eine Strecke von etwa 3 km vor dem Übergang keine Kurve, keinen Einschnitt und keine Überführung auf und kann von der Strasse aus in Entfernungen von 120—100 und 40—0 m vor dem Übergang — zwischen diesen beiden Strecken liegt eine Sägerei mit Holzlagerplatz — auf mehrere Hundert Meter gut übersehen werden. Der Zug fuhr mit zirka 60—75 km und Kuster mit zirka 10—20 km Stundengeschwindigkeit.

Hieraus ergibt sich, dass der Zug, als sich Kuster dem Übergang bis auf 120 m genähert hatte, höchstens noch zirka 900 m (und mindestens zirka 350 m) vom Übergang entfernt war. Schon von jenem Punkte an bis zur Sägerei war er deshalb für Kuster sehr wahrscheinlich sichtbar. Unter allen Umständen traf dies zu, als Kuster die wieder offene, letzte Strecke von 40 m vor dem Übergang erreicht hatte ; denn von diesem Momente an bewegte sich der Zug aus einer Entfernung von höchstens 300 m auf den Übergang zu. Ausserdem hätte Kuster auch durch die

Pfeifensignale auf denselben aufmerksam werden müssen, die der Lokomotivführer nach der ebenfalls verbindlichen Feststellung der Vorinstanz zuerst in der vor allen Übergängen vorgeschriebenen Weise abgab, und, als er das Automobil auf der Strasse gewährte, so eindringlich wiederholte, dass sie auch Personen, welche den Vorgang bis dahin nicht verfolgt hatten, als aussergewöhnlich auffielen. Die Kläger wenden allerdings ein, das Wetter sei zur Zeit des Unfalles neblig gewesen, an den Fenstern des Führersitzes habe sich ein Niederschlag gebildet gehabt und die Pfeifensignale seien in den geschlossenen Führersitz hinein nicht hörbar gewesen. Demgegenüber stellt die Vorinstanz fest, um die kritische Zeit habe wohl ein leichter Dunst, aber kein Nebel auf der Landschaft gelegen, sodass der Zug gleichwohl auf Entfernungen von über einem Kilometer habe gesehen werden können; dass die Fenster des Führersitzes durch einen Belag getrübt gewesen seien, sei nicht als erwiesen anzunehmen. Allein auch wenn die Behauptungen der Kläger nicht nur in bezug auf den Lärm des Motors, sondern auch in bezug auf den Nebel und den Fensterbelag zuträfen, so wäre damit das Verhalten Kusters nicht entschuldigt. Denn unter solchen Verhältnissen wäre es eben elementare Pflicht des Automobilführers gewesen, ein entsprechend grösseres Mass von Vorsicht anzuwenden und nicht blindlings auf die ihm bekannte Gefahrstelle zuzufahren. Insbesondere hätte er bei belegten Scheiben das rechte Seitenfenster öffnen und, wenn infolge Nebels die nötige Sicht auch so nicht zu erlangen gewesen wäre, den lärmenden Motor abstellen müssen, um sich auch mit dem Ohr zu vergewissern, ob nicht das Heranrollen von Rädern und die vor Übergängen üblichen Pfeifensignale die Durchfahrt eines Zuges oder einzelner Bahnfahrzeuge ankündigen.

Der Zusammenstoss wäre demnach nicht nur vermeidbar gewesen — Kuster hätte den Lastwagen nach der das Bundesgericht bindenden Beweiswürdigung der Vorinstanz

sozusagen auf der Stelle anhalten können — sondern es bleibt geradezu ein Rätsel, wie er denselben allen Regeln instinkt- und vernunftgemässen Handelns zuwider überhaupt herbeiführen konnte. Die Frage, ob er den Zug nicht beachtete oder noch rasch vor demselben durchfahren wollte, wie er es nach den Aussagen des Stationsvorstandes von Schmerikon schon früher praktiziert und weswegen ihn dieser einmal verwarnt hatte, mag aber offen bleiben. Sein Verhalten stellt auf jeden Fall ein für den Unfall kausales Verschulden dar. Dieses Selbstverschulden des Getöteten schliesst die Haftbarkeit der Beklagten gänzlich aus, wenn es die einzige Ursache des Unfalles war (Art. 1 EHG), teilweise und verhältnismässig, wenn ein Verschulden der Bahn oder die von ihr zu vertretende besondere Betriebsgefahr damit konkurrierten (Art. 5 EHG; vgl. dazu BGE 53 II S. 86 und dort zitierte Urteile, insbesondere BGE 33 II S. 21).

2. — Die Vorinstanz hat ein Verschulden der Beklagten darin erblickt, dass sie die Schranken, welche beim Übergang angebracht waren, aufgehoben und auch nicht durch optische oder akustische Signale beim Übergang selbst ersetzt haben. Nicht entlastet von der Verantwortlichkeit gegenüber Dritten wären die Beklagten in der Tat durch die von der Orts- und der Aufsichtsbehörde erteilte Zustimmung zu dieser Massnahme (vgl. BGE 14 II S. 457). Eine Vorschrift, es seien alle Niveauübergänge zu sperren, besteht jedoch nicht. Art. 3 des Bundesgesetzes vom 18. Februar 1878 über die Handhabung der Bahnpolizei rechnet sogar ausdrücklich mit offenen Bahnübergängen. Dass die öffentliche Sicherheit (vgl. Art. 10 der Konzession und Art. 16 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen) die Absperrung dieses Überganges erfordern würde, ist zum mindesten nicht nachgewiesen. Abgesehen von der Bedeutung der Kreuzung für den Verkehr, worüber die Akten keine sichern Angaben enthalten, erscheint die öffentliche Sicherheit durch die beim Übergang angebrachte

Warnungstafel, die den heranfahrenden Züge vorgeschriebenen Pfeifensignale und vor allem durch den freien Überblick über eine weite Strecke des Bahnkörpers gegenteils hinreichend gewährleistet, sofern sich die Strassenbenützer vernünftig verhalten, womit auch die Bahn muss rechnen können. Übrigens wäre fraglich, ob auch starke Schranken den schweren Lastwagen Kusters hätten aufzuhalten vermögen. Als ausgeschlossen muss gelten, dass beim Übergang angebrachte optische oder akustische Signale den Unfall hätten verhüten können, nachdem auch die aussergewöhnlich scharfen Signale der Lokomotive und die von einem Passanten auf der andern Seite des Überganges mit der Hand gegebenen Warnungszeichen auf das Verhalten Kusters unwirksam geblieben waren.

Auch ein schuldhaftes Verhalten des Zugpersonals kann den Beklagten nicht zur Last gelegt werden. Dass die vorgeschriebene und durch die Umstände gebotene Signalisierung erfolgte, wurde schon mehrfach erwähnt. Ausserdem setzte der Lokomotivführer nach der verbindlichen Feststellung der Vorinstanz die Schnellbremse in Funktion, sobald die Gefahr erkennbar war. Den Zug schon beim Auftauchen des Automobils nach der Säge zum Stillstand zu bringen, hatte er keine Veranlassung, da er vernünftigerweise annehmen durfte, dieses werde vor der Kreuzung anhalten.

Mit besonderem Nachdruck machen die Kläger geltend, der Zug habe einige Minuten Verspätung gehabt, was für Kuster, der den fahrplanmässigen Verkehr genau gekannt und sich darauf verlassen habe, zum Verhängnis geworden sei. Allein ein Recht darauf, das Mass der Aufmerksamkeit gegenüber Vorgängen auf dem Bahnkörper nach dem Fahrplan zu richten, kann nicht anerkannt werden (vgl. BGE 33 II S. 20 Erw. 5). Das ginge schon deswegen nicht an, weil auch mit andern als fahrplanmässigen Zügen und mit der Durchfahrt einzelner Bahnfahrzeuge gerechnet werden muss und diese die gleiche Aufmerksamkeit erfordern wie jene.

3. — Zuzugeben ist den Klägern und der Vorinstanz, dass die der Eisenbahn eigentümlichen Betriebsgefahren — Unmöglichkeit, die Richtung zu ändern, Schnelligkeit und Wucht der Bewegung — auch in diesem Falle vorlagen. Damit ist aber nicht auch schon ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Betriebsgefahren und dem Unfall festgestellt. Der Nachweis dafür, dass der Unfall lediglich auf das Verschulden des Getöteten zurückzuführen sei, bleibt den Beklagten vielmehr offen.

Die Rolle, welche das eigene Verhalten des Getöteten beim Unfall gespielt hat, wurde oben dargetan. Es handelte sich dabei um mehr als um ein augenblickliches Versehen, das im wesentlichen nur Voraussetzung dafür gewesen wäre, dass sich das in der Eigenart des Bahnbetriebes liegende besondere und schwere Unfallrisiko hätte auswirken können. Kuster fuhr derart blind und unbekümmert um alle Warnungszeichen in die Gefahr hinein, dass angenommen werden muss, der Unfall wäre auch bei Kollision mit erheblich geringeren Risiken als gerade denjenigen eines heranfahrenden Eisenbahnzuges eingetreten. Dabei braucht man die Möglichkeit, dass die Betriebsgefahren auf die Schwere des Unfalls etwelchen Einfluss gehabt haben könnten, nicht zum vorneherein auszuschliessen. Denn auch bei dieser Annahme bleibt für die von den Beklagten zu vertretenden Risiken neben dem Selbstverschulden des Getöteten so wenig Raum, dass sie nicht als im Sinne von Art. 5 EHG relevante Mitursache gewertet werden können.

*Demnach erkennt das Bundesgericht :*

Die Berufung wird gutgeheissen, das Urteil des Kantonsgerichtes des Kantons St. Gallen vom 7. September 1929 aufgehoben und die Klage abgewiesen.