

Entscheidbesprechungen Discussions d'arrêts actuels

1052

1. Verfassungs- und Verwaltungsrecht/ Droit constitutionnel et administratif

1.18. Transport- und Verkehrsrecht/ Droit des transports et de trafic

BGer 4A_602/2018: Haftpflicht der Eisenbahnunternehmen bei Handlungen urteilsunfähiger Dritter

Bundesgericht, I. zivilrechtliche Abteilung, Urteil 4A_602/2018 vom 28. Mai 2019, Schweizerische Bundesbahnen SBB gegen A., Eisenbahnhaftpflicht.



MICHAEL HOCHSTRASSER*

Gefährdungshaftung nach Art. 40b Abs. 1 EBG. Unterbrechung des Kausalzusammenhangs durch grobes Drittverschulden (im vorliegenden Fall verneint).

I. Sachverhalt

Ein 85-jähriger Mann wartete auf dem Perron des Bahnhofes Affoltern am Albis/ZH. Als die S-Bahn einfuhr, wurde er von einem psychisch kranken Drogenabhängigen, der urteilsunfähig war, gegen den Zug gestossen. Er fiel zwischen Perronkante und Zug auf den Gleisschotter und wurde vom Zug mehrere Meter mitgeschleift. Dabei zog er sich schwere Verletzungen zu.

Der Geschädigte verlangte von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) als Inhaberin des Eisenbahnunternehmens eine Genugtuung von CHF 35'000 zuzüglich Zins. Er stützte seinen Anspruch auf die Gefährdungshaftung von Art. 40b EBG. Die SBB wandten ein, es liege ein grobes Verschulden einer dritten Person vor, das sie von der Haftung entlaste (Art. 40c EBG). Das Handelsgericht des Kantons Zürich hiess die Klage des Geschädigten gut. Die SBB erhoben Beschwerde an das Bundesgericht.

II. Urteil

Das Bundesgericht gab im Urteil zunächst die rechtliche Grundlage wieder: 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 (E. 2).

Wie zuvor das Handelsgericht nahm das Bundesgericht an, dass sich ein charakteristisches Risiko, das mit dem Eisenbahnbetrieb verbunden ist, verwirklicht hatte. Auch wenn der Zug bei der Einfahrt in den Bahnhof nicht mehr allzu schnell gefahren sei, so habe der Lokführer das Unfallgeschehen an der Seite des Zugs nicht bemerken und erst recht nicht darauf reagieren können. Art. 40b EBG setze als Gefährdungshaftung weder ein Verschulden noch eine Ordnungswidrigkeit des Haftpflichtigen voraus. Die Haftung knüpfe vielmehr an die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebs an (E. 2.2 f.). Dass sich ein charakteristisches Risiko verwirklicht hatte, war vor Bundesgericht nicht mehr strittig.

Die SBB machten jedoch geltend, das Verhalten des urteilsunfähigen Dritten sei die Hauptursache der Verletzungen. Sie beriefen sich auf den Entlastungsgrund von Art. 40c Abs. 1 EBG, wonach der Inhaber des Eisenbahnunternehmens von der Haftpflicht entlastet wird, wenn ein Sachverhalt, der ihm nicht zugerechnet werden kann, so sehr zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, dass er als dessen Hauptursache anzusehen ist. Art. 40c Abs. 2 EBG nennt beispielhaft das grobe Verschulden des Geschädigten oder einer dritten Person (E. 3).

Das Bundesgericht erinnerte daran, dass Art. 40b und Art. 40c EBG erst im Rahmen der Bahnreform 2 erlassen wurden und am 1. Januar 2010 in Kraft traten; sie lösten die zuvor im Eisenbahnhaftpflichtgesetz geregelte Haftung ab. Beim Erlass der Bestimmung, so das Bundesgericht, habe der Gesetzgeber die Verantwortung der Bahnunternehmen für Selbsttötungen urteilsunfähiger Personen ausschliessen wollen. Eine generelle Ausdehnung der Entlastungsmöglichkeiten sei damit aber nicht beabsichtigt gewesen (E. 3.3.2). Aus dem Sinn und Zweck der neu formulierten Entlastungsgründe leitete das Bundesgericht ab, dass es auch bei der Mitverursachung durch einen Dritten nicht auf die subjektive Zurechenbarkeit ankomme. Um zu beurteilen, ob ein Grund vorliege, der den adäquaten Kausalzusammenhang unterbreche, sei ausschliesslich das objektive Verhalten des Dritten in Beziehung zu setzen zum Einfluss der charakteristischen Risiken des Eisenbahnbetriebs (E. 3.3.4).

Das Bundesgericht prüfte deshalb, ob das Verhalten des urteilsunfähigen Dritten die Hauptursache für den Schaden darstellte – ob es, mit anderen Worten, einen Wirkungsgrad aufweise, der derart ausserhalb des normalen Geschehens liege, dass die charakteristische Betriebsgefahr von solch untergeordneter Bedeutung sei, dass sie nur noch als eine zufällige unbedeutende Teilursache erscheine (E. 3.4). Es kam zum Schluss, dass der Stoss des Dritten in kaum einer anderen Situation derart gravierende Verletzungen hätte

* MICHAEL HOCHSTRASSER, PD Dr. iur., Rechtsanwalt in Winterthur und Privatdozent an der Universität Zürich.

mitverursachen können wie bei der Bahn. Der Stoss vom Perron sei zwar völlig unsinnig gewesen, aber dennoch nicht so aussergewöhnlich, dass schlichtweg nicht damit zu rechnen gewesen sei. Auch bei einem Gedränge auf dem Perron könne es geschehen, dass eine Person auf das Gleis gestossen werde. Ein solches Geschehen liege im Rahmen des Betriebsrisikos der Eisenbahn (E. 3.4.1). Auch könne das Verhalten eines urteilsunfähigen Dritten nicht ohne weiteres mit dem Verhalten eines urteilsunfähigen Geschädigten (z.B. eines Suizidwilligen) gleichgesetzt werden. Das Verhalten des urteilsunfähigen Dritten könne – anders als jenes des Suizidwilligen – nicht der «Sphäre» des Geschädigten zugerechnet werden (E. 3.4.2).

Das Bundesgericht gelangte deshalb zum Schluss, dass sich das charakteristische Betriebsrisiko der Eisenbahn verwirklicht habe und der adäquate Kausalzusammenhang durch den Stoss als hinzukommende Teilursache nicht unterbrochen worden sei. Auch eine Reduktion des Schadenersatzes nach Art. 43 oder Art. 44 OR lehnte es ab (E. 4). Das Bundesgericht wies die Beschwerde der SBB deshalb ab.

III. Anmerkungen

Die Gefährdungshaftung knüpft an die besondere Gefahr an, die von einer Tätigkeit ausgeht. Beim Betrieb einer Eisenbahn, eines Motorfahrzeugs oder eines Luftfahrzeugs ist es die Gefahr, die von der nutzbar gemachten grossen Energiemenge ausgeht.¹ Die Gefährdungshaftung erfasst Tätigkeiten, die besonders häufig zu Schäden führen oder bei denen die Schäden besonders gross sind (oder beides) und bei denen sich der Schadenseintritt auch bei Anwendung maximaler Vorsicht nicht ganz verhindern lässt.² Die innere Rechtfertigung der Gefährdungshaftung besteht darin, das Risiko der gefährlichen Tätigkeit demjenigen zuzurechnen, der den wirtschaftlichen Nutzen aus ihr zieht.³

Man kann sich fragen, ob diese Motive eine Gefährdungshaftung auch heute noch rechtfertigen. Denn zum einen ist die vom Betrieb ausgehende Gefahr aufgrund des technischen Fortschritts heute kleiner als zur Zeit der Einführung der Gefährdungshaftungen. Zum anderen zieht zum Beispiel der Passagier (anders als der Dritte am Strassenrand) einen eigenen Nutzen aus dem Betrieb. Die Tendenz geht aber nicht zu einer mildereren, sondern eher zu

einer strengeren Haftung. Der Grund dafür dürfte der zunehmende Wunsch in Gesetzgebung und Praxis sein, das Unfallopfer abzusichern.⁴

Wenn man sich aber – wie hier bei Art. 40b Abs. 1 EBG – im Anwendungsbereich einer Gefährdungshaftung befindet, dann ist das Urteil des Bundesgerichts konsequent. Aufgrund ihrer Masse, des langen Bremswegs und der Schienengebundenheit (anders als beim Automobil ist ein Ausweichen nicht möglich) geht von der Eisenbahn eine besondere Gefahr aus. Diese Gefahr lässt sich auch bei langsamer Fahrt und unter Anwendung der grösstmöglichen Sorgfalt nicht vollständig beseitigen.⁵ Das Handelsgericht und das Bundesgericht haben deshalb zu Recht bejaht, dass sich ein charakteristisches Risiko des Eisenbahnbetriebs verwirklicht hat.

Bei der Unterbrechung des Kausalzusammenhangs (richtigerweise fehlt es an der Adäquanz) ist die entscheidende Frage, ob der Stoss des urteilsfähigen Dritten derart im Vordergrund steht, dass der Betrieb der Eisenbahn nur noch als nebensächliche, bloss zufällige Mitursache erscheint. Die Erwägung des Bundesgerichts, dass der Stoss unter anderen Umständen nicht zu solch schweren Verletzungen geführt hätte, überzeugt. Nur in Verbindung mit der Masse der Eisenbahn sowie mit der Unmöglichkeit für den Lokführer, das Geschehen an der Seite des Zugs wahrzunehmen und (wenn er es wahrgenommen hätte) den Zug sofort zum Stehen zu bringen, hatte der Stoss derart schlimme Folgen. Die Kraft des Zugs, die vom Betrieb ausgehende Gefahr, hat deshalb entscheidend zur Verletzung beigetragen, auch wenn den SBB kein Vorwurf gemacht werden konnte.⁶

Freilich stellt sich die Frage, ob es überhaupt noch Fälle gibt, in denen der Inhaber des Eisenbahnunternehmens *nicht* haftet. Viele Fälle verbleiben nicht. Eine Entlastung dürfte aber namentlich bei einem terroristischen Anschlag

¹ Vgl. KARL OFTINGER/EMIL W. STARK, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. II/2, 4. A., Zürich 1991, § 24 N 9 f., welche die Situation mit der des Zaublerlehrlings vergleichen, der die gerufenen Geister nicht mehr beherrscht.

² Vgl. HGer ZH (Vorinstanz des Bundesgerichts im besprochenen Fall), HG170078-O, 5.10.2018, E. 5.2.2.

³ BGE 129 III 102 E. 2.2; HEINZ REY/ISABELLE WILDHABER, Ausservertragliches Haftpflichtrecht, 5. A., Zürich 2018, N 104.

⁴ JÜRGEN BASEDOW, Der Transportvertrag, Habil. Hamburg, Tübingen 1987, 431. Die Gefährdungshaftung geht häufig einher mit einem Versicherungsobligatorium (z.B. Art. 63 SVG, Art. 70 f. LFG). Auch dort findet ein Bedeutungswandel statt: Sollte die Haftpflichtversicherung des SVG ursprünglich den Halter vor finanzieller Belastung schützen, so dient sie heute in erster Linie dem Schutz des Geschädigten vor der Zahlungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen; vgl. REY/WILDHABER (FN 3), N 1616.

⁵ HGer ZH (FN 2), E. 5.2.2.

⁶ Das Handelsgericht (Vorinstanz) überlegte, ob sich das Risiko durch technische Vorkehrungen minimieren liesse, indem gewisse Bereiche der Perrons mit Abschränkungen versehen und erst freigegeben würden, wenn der eingefahrene Zug stillstehe; es verwarf dies jedoch mit der Begründung, in der Schweiz schienen solche Massnahmen aus wirtschaftlichen und räumlichen Überlegungen unverhältnismässig, wenn nicht unmöglich (HGer ZH [FN 2], E. 5.3.8; vgl. auch BGer, 4A_602/2018, 28.5.2019, E. 3.4.2).

gelingen. Einen solchen Fall hat das Bundesgericht bereits 1911 (unter dem früheren Eisenbahnhaftpflichtgesetz) beurteilt.⁷ Im Zug von Lausanne nach Sion entdeckte ein Passagier eine in Packleinwand eingewickelte Flasche mit einer rauchenden Zündschnur. Er wollte die Bombe an einen sicheren Ort bringen, wo die Explosion nichts ausrichten konnte, traute sich aber nicht, sie zum Fenster hinauszurwerfen, weil Personen auf dem Perron standen. So stieg der Passagier mit der Bombe in der Hand aus. Bevor er eine Lösung gefunden hatte, explodierte die Bombe und riss ihm die linke Hand ab. Das Bundesgericht warf die Frage auf, ob die Ansammlung von Menschen und Zügen im Bahnhof eine Eigenart des Bahnbetriebs sei.⁸ Es konnte sie dann aber offenlassen, weil es zum Schluss kam, dass der Unfall allein auf das Verschulden eines (nicht auffindbaren) Dritten zurückzuführen war, das den Kausalzusammenhang unterbrach.

Das Bundesgericht macht im vorliegenden Fall eine interessante Bemerkung. Es führt aus, der Stoss des Dritten hätte in kaum einer anderen denkbaren (Alltags-)Situation derart gravierende Verletzungen hervorrufen können – *«zumal eine Eisenbahn mehr (Zerstörungs-)Kraft aufweist, als ein Automobil, wo ebenfalls eine Gefährdungshaftung greift»*.⁹ Was will das Bundesgericht damit sagen? Hätte es anders entschieden, wenn derselbe urteilsunfähige Dritte den alten Mann vor ein Auto gestossen hätte? Meines Erachtens müsste das Urteil gleich ausfallen. Es wären dann die Masse des Autos und die Unmöglichkeit, rechtzeitig zu bremsen, die dem Stoss erst die verheerende Wirkung geben. Das Bundesgericht scheint beim Automobil aber tatsächlich einen anderen Massstab anzulegen als bei der Eisenbahn. Dies zeigt der folgende Fall:¹⁰ Ein betrunkenen Fussgänger trat plötzlich auf die Strasse, direkt vor ein Auto. Um den Fussgänger nicht zu überfahren, bremste der Lenker und wich nach rechts in eine Wiese aus. Dabei stiess er mit dem rechten Vorderrad gegen einen im Gras verborgenen Markstein, das Auto überschlug sich, der Lenker und seine Ehefrau wurden verletzt. Nach der Ansicht des Bundesgerichts trat die Betriebsgefahr im Vergleich mit dem grob schuldhaften Verhalten des Fussgängers derart in den Hintergrund, dass sie nicht mehr als rechtserhebliche Unfallursache angesehen werden konnte. Der Kausalzusammenhang sei deshalb unterbrochen bzw. es fehle ein recht-

lich erheblicher Kausalzusammenhang. Dieses Ergebnis stimmt nicht mit dem hier besprochenen Entscheid überein. Bei Anwendung des gleichen Massstabs hätte das Bundesgericht zum Schluss kommen müssen, dass das Fehlverhalten des Fussgängers nur deshalb eine derartige Wirkung hatte, weil das Auto mit 85–90 km/h unterwegs war.

Bei der Haftung nach EBG scheint demnach, zumindest in der Praxis des Bundesgerichts, ein strengerer Massstab zu gelten als bei der Haftung nach SVG. Noch strenger ist im Übrigen die Gefährdungshaftung von Art. 64 des Luftfahrtgesetzes (LFG).¹¹ Der Halter eines Luftfahrzeugs kann sich zu seiner Entlastung weder auf höhere Gewalt noch auf grobes Drittverschulden berufen.¹²

⁷ BGE 37 II 237 E. 4.

⁸ M.E. ist die Frage zu bejahen. Auch das HGer ZH (FN 2), E. 5.2.2, und das BGer, 4A_602/2018, 28.5.2019, E. 3.4.1, erwähnen in ihrer Begründung das Gedränge auf dem Perron.

⁹ BGer, 4A_602/2018, 28.5.2019, E. 3.4.1.

¹⁰ BGE 85 II 516 E. 3; vgl. auch BGE 95 II 344 E. 6 f. und BGE 102 II 33 E. 1.b.

¹¹ Haftung des Halters für Schäden, die von einem im Flug befindlichen Luftfahrzeug einer Person oder Sache auf der Erde zugefügt werden.

¹² JUDITH BAUMANN, in: Willy Fischer/Thierry Luterbacher (Hrsg.), Haftpflichtkommentar, Zürich/St. Gallen 2016, Art. 64 LFG N 16.