

Rentenbeträgen zugemutet werden, nämlich im Umfange von 70 %.

4

Demnach erkennt das Bundesgericht :

Die Berufung wird dahin teilweise begründet erklärt, dass in Abänderung des Urteiles des Appellationsgerichtes des Kantons Basel-Stadt vom 30. November 1926 die Summen, welche die Beklagte an die Kläger zu bezahlen hat, je auf 70% der dort genannten Beträge herabgesetzt werden.

VI. EISENBAHNHAFTPFLICHT

RESPONSABILITÉ CIVILE DES CHEMINS DE FER

16. Auszug aus dem Urteil der II. Zivilabteilung vom 2. Februar 1927 i. S. Eigenmann gegen Politische Gemeinde St. Gallen.

Eisenbahnhaftpflicht: Zusammenstoss eines in zu raschem Tempo fahrenden Radfahrers mit einem Tramzug bei der Einmündung einer abschüssigen, schmalen Seitenstrasse in eine Hauptstrasse, unmittelbar nach einer erfolgten Tramzugkreuzung. Konkurrenz von Selbstverschulden mit erhöhter Betriebsgefahr. EHG Art. 1 und 5.

Tatbestand :

Am 5. August 1925, kurz vor nachmittags 2 Uhr, fuhr der zwanzigjährige Ernst Eigenmann in St. Gallen mit seinem Velo die etwas abschüssige Kanzleistrasse hinunter in der Absicht, sich zu seiner Arbeitsstätte bei Julius Ochsner, hintere Schützengasse, zu begeben, wo er als Schreibmaschinenreparateur tätig war. Im Momente, als er in die St. Leonhardstrasse einbiegen wollte, kam vom Broderbrunnen her ein westwärts, nach dem Helvetiaplatz fahrender, aus einem Motorwagen mit An-

hänger bestehender Tramzug, nachdem fast gleichzeitig ein in entgegengesetzter Richtung fahrender Tramzug die Einmündung der Kanzleistrasse gekreuzt hatte. Eigenmann, der das Herannahen des erstgenannten Zuges offenbar zu spät bemerkt hatte, fuhr mit diesem zusammen und wurde mit solcher Wucht zu Boden geschleudert, dass er an den dadurch erlittenen Verletzungen tags darauf starb.

In der Folge strengten die Eltern des Verunfallten, Karl Eigenmann und Frau Clementina Eigenmann geb. Studach, gegen die Politische Gemeinde der Stadt St. Gallen als Eigentümerin der städtischen Tramunternehmung auf Grund des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes eine Schadenersatzklage an, indem sie für die ihnen durch den Unfall entstandenen Kosten, für entgangene Unterstützung, die ihnen der Verunfallte hätte leisten können, sowie für Genugtuung insgesamt 12,000 Fr., eventuell einen Betrag nach richterlichem Ermessen geltend machten.

Mit Urteil vom 5. November 1926 hat das Kantonsgericht von St. Gallen die Klage (in Abweichung von der ersten Instanz, die den Klägern einen Betrag von 2500 Fr. zugesprochen hatte) abgewiesen, weil der Unfall ausschliesslich auf das Selbstverschulden des Verunglückten zurückzuführen sei.

Die von den Klägern hiegegen erhobene Berufung wurde vom Bundesgericht teilweise gutgeheissen.

Aus den Erwägungen :

Zu Unrecht hat die Vorinstanz das Vorliegen einer mit dem Selbstverschulden des Verunglückten konkurrierenden besonderen Betriebsgefahr verneint. Ihr Hinweis darauf, dass der Unfall auch dann sich ereignet hätte, wenn anstatt des fraglichen Tramzuges im selben Momente ein anderes Fahrzeug die Einmündung der Kanzleistrasse gekreuzt hätte, ist nicht schlüssig. Die Vorinstanz übersieht, dass infolge des Gewichtes der

Tramwagen und ihrer Anhänger sowie des Umstandes, dass diese auf Geleisen fahren (was die Reibung stark vermindert), ein Zusammenstoss mit solchen Zügen naturgemäss mit ungleich stärkerer Wucht erfolgt, als ein Zusammenstoss mit irgendeinem gewöhnlichen auf der Strasse verkehrenden Fahrzeug, ganz abgesehen davon, dass ein Tramzug, weil er auf Schienen fährt, im Gegensatze zu andern Fahrzeugen auch nicht in der Lage ist, durch Änderung seiner Fahrtrichtung einem Zusammenstoss auszuweichen oder doch wenigstens den Anprall zu vermindern. Infolge dieser für das auf der Strasse verkehrende Publikum durch den Trambetrieb verursachten erhöhten Gefahren rechtfertigt es sich, die Tramunternehmung auch dann haften zu lassen, wenn zwar den durch einen derartigen Zusammenstoss Verunfallten ein Selbstverschulden trifft, es sich hiebei aber mehr nur um ein augenblickliches Versehen, eine momentane Unaufmerksamkeit handelt, d. h. um eine Erscheinung, mit der nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge beim Strassenverkehr in der Stadt gerechnet werden muss. Bei Unfällen dieser Art ist der Erfolg als durch die Gefährlichkeit des Betriebes begünstigt anzusehen und diese als rechtlich relevante Mitursache zu werten (vgl. BGE 33 II S. 22 ff. ; S. 500 f. Erw. 4 ; 34 II S. 453 f. Erw. 8 ; 35 II S. 21 f. Erw. 3 ; 37 II S. 466 f. Erw. 4). Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Eine Strassenbahnunternehmung, die ihre Tramzüge auf Strassen verkehren lässt, in welche abschüssige, schmale Seitenstrassen einmünden, muss damit rechnen (besonders wenn die Geleise auf der Strassenseite liegen, wo jene Einmündungen sind), dass gelegentlich Fussgänger oder Fahrer, die von einer solchen Seitenstrasse herkommen, in momentaner Unachtsamkeit unerwartet, kurz vor dem Herannahen eines Tramzuges, die Geleise überqueren ; dies besonders dann, wenn, wie dies hier der Fall war, unmittelbar vorher zwei Tramwagen bzw. Tramzüge sich gekreuzt haben. In

einer solchen Situation, wie sie hier vorlag, liegt eine derartige Häufung von Gefahrmomenten, dass auch bei grobem Verschulden des Verunfallten die durch den Trambetrieb geschaffene erhöhte Betriebsgefahr als rechtlich relevante Mitursache nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, solange das unsachgemässe Verhalten des betreffenden Verunfallten nicht direkt auf besonders grobe Unachtsamkeit bzw. Leichtsinn zurückzuführen ist. Das kann hier jedoch nicht angenommen werden. Aus den Aussagen des Zeugen Weber ergibt sich nämlich, dass Eigenmann — der nicht etwa den Ruf eines ausgesprochenen Schnellfahrers genoss — kurz vor dem Unfall noch in mässigem Tempo gefahren ist. Die Vermutung liegt daher nahe, dass er — wie auch der Zeuge Weber glaubt — bei der Unfallstelle deshalb ein rascheres Tempo angeschlagen hat, weil er durch ein schnelles Überqueren der Geleise der ihm drohenden Gefahr eines Zusammenstosses mit dem von ihm wegen der Unübersichtlichkeit des Ortes zu spät entdeckten Tramzuge entgehen zu können hoffte, ein Verhalten, das wohl unsachgemäss und regelwidrig war, das aber, wenigstens zum Teil, auf die infolge des Zusammentreffens von verschiedenen Gefahrmomenten bei ihm entstandene Verwirrung zurückzuführen ist.

VII. SCHULDBETREIBUNGS- UND KONKURSRECHT

POURSUITE ET FAILLITE

Vgl. III. Teil Nr. 10. — Voir III partie n° 10.