

II. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen.

Responsabilité des entreprises de chemins de fer en cas d'accident entraînant mort d'homme ou lésions corporelles.

96. Urtheil vom 9. November 1888 in Sachen
Müller gegen Nordostbahn.

A. Durch Urtheil vom 6. Juli 1888 hat das Obergericht des Kantons Aargau erkannt: Die Klagepartei ist mit ihrem Rechtsbegehren abgewiesen und verfällt, der Beklagten die sämtlichen Kosten des Streites zu ersetzen mit 418 Fr. 80 Cts.

B. Gegen dieses Urtheil ergriffen die Kläger die Weiterziehung an das Bundesgericht. Ihr Vertreter beantragt bei der heutigen Verhandlung: Es sei das angefochtene Urtheil des aargauischen Obergerichtes abzuändern und sei den Klägern der eine oder andere Schluß ihrer Klage zuzusprechen, eventuell insofern entscheidende Thatsachen noch des Beweises bedürfen sollten, so wolle vor Fällung des Urtheils noch eine Aktenvollständigung angeordnet werden. Alles unter Kostenfolge.

Der Anwalt der Beklagten trägt auf Abweisung der gegnerischen Weiterziehung und Bestätigung des zweitinstanzlichen Urtheils unter Kostenfolge an.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Thatsächlich ist durch die Vorinstanz Folgendes festgestellt: Eduard Müller, Bleichenmacher von Lenzburg, in Neuhausen, wollte am Abend des 4. Dezember 1885 den um 6 Uhr 5 Min. von Aarau nach Lenzburg abgehenden Eisenbahnzug benutzen, um nach Lenzburg, wo er auf Besuch weilte, zurückzukehren. Er langte in Gesellschaft seiner Schwester Emma und eines Betters Gyst zwischen 5¹/₂ und 5³/₄ Uhr, nach eingebrochener Dunkelheit, beim sogenannten Buchser-Strassenübergange an

der Ostseite des Bahnhofes Aarau an. Der die dortige Barriere besorgende Hülfswelchenwärter hatte die Barriere eben geschlossen und gab auf die Frage der Emma Müller, ob sie nicht noch hinüber könnten? die Antwort: „Nein, es wird manövriert.“ Auf die weitere Frage, wie lange es noch gehe, bis der Zug nach Lenzburg abfahre, erwiderte er, nachdem er seine auf 5 Uhr 42 Min. zeigende Uhr gezogen hatte: „Wohl noch 20 Minuten.“ Hierauf entfernte sich der Welchenwärter für einen Augenblick von der Barriere, um eine nahe gelegene Weiche zu bedienen. Diese momentane Abwesenheit des Wärters benutzten die drei des Wartens überdrüssigen Personen, um die geschlossene Barriere zu öffnen und den Uebergang über das (mit normaler Beleuchtung versehene) Bahngelände zu versuchen. Bei diesem Versuche wurde Eduard Müller durch Anprallen an einen manövrirenden Güterwagen zu Boden geworfen, überfahren und dadurch derart verletzt, daß er in der gleichen Nacht verstarb. Die Hinterlassenen des E. Müller (seine Wittve und drei minderjährige Kinder) belangten die Nordostbahn, gestützt auf das eidgenössische Eisenbahnhaftpflichtgesetz auf Schadenersatz, indem sie die Anträge stellten: „Die „Beklagte sei schuldig, an die Kläger insgesamt zu bezahlen: „1. An Heilungskosten 30 Fr.; 2. An Beerdigungskosten „164 Fr. 50 Cts.; 3. an Unterhaltskosten entweder a) der „Wittve Müller im Besondern eine lebenslängliche jährliche „Rente von 800 Fr. vom 4. Dezember 1885 hinweg; b) der „Seline Müller im Besondern eine jährliche Rente von 300 Fr. „vom 4. Dezember 1885 hinweg bis zum vollendeten 18. „tersjahr, also bis zum 2. Juli 1890; c) der Elise Müller „im Besondern eine jährliche Rente von 300 Fr. vom 4. Dezem- „ber 1885 hinweg bis zum vollendeten 18. Altersjahr, also „bis zum 12. Dezember 1891; d) der Anna Müller im Be- „sondern eine jährliche Rente von 300 Fr. vom 4. Dezember „1885 hinweg bis zum vollendeten 18. Altersjahre, also bis „zum 1. Juli 1901; oder an die Kläger insgesamt eine „Aversalentschädigung von 15,000 Fr.; 4. Die den Klägern „zugeprochenen Beträge seien von der Beklagten vom 4. De- „zember 1885 hinweg zu verzinsen. Bei allen Ansätzen wird

„die richterliche Ermächtigung vorbehalten. Alles unter Kosten-
folge.“

2. Nach dem festgestellten Thatbestande erscheint die klageabweisende Entscheidung der Vorinstanz ohne weiters als gerechtfertigt. Der Verunglückte hatte sich in wissentlicher Uebertretung polizeilicher Vorschriften mit der Transportanstalt in Berührung gebracht. Der Bahnübergang, bei dessen Ueberschreitung der Unfall sich ereignete, ist ein „bewachter“ im Sinne des Art. 3 des Bahnpolizeigesetzes vom 18. Februar 1878, denn er wird regelmässig von einem Bahnbediensteten überwacht, d. h. die denselben abschließende Barriere wird jeweilen beim Herannahen eines Zuges von einem Bahnbediensteten geschlossen und hernach wieder geöffnet. Nach Art. 3 cit. darf derselbe also nicht überschritten werden, so lange die Schranken geschlossen sind und nicht von Bahnbediensteten geöffnet werden. Dieses Verbot war dem Verunglückten ohne Zweifel bekannt, liegt ja doch im Schließen der Barrieren eines öffentlichen Bahnübergangs das sichtbare und jedem irgend lebenserfahrenen Menschen verständliche Verbot, denselben zu überschreiten und konnte der Verunglückte hierüber um so weniger im Zweifel sein, als seiner Gesellschaft vom dienstthuenden Weichenwärter noch ausdrücklich bemerkt worden war, sie können jetzt nicht passieren. Danach ist aber gemäß Art. 4 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes der Schadenersatzanspruch von vorneherein ausgeschlossen, auch wenn der Unfall selbst ohne Verschulden des Verunglückten eingetreten, ja unmittelbar durch ein Verschulden von Bahnangestellten verursacht sein sollte. Denn wenn der Verunglückte sich durch bewusst widerrechtliches Handeln mit dem Bahnbetriebe in Berührung gebracht und damit den mit letztem verbundenen Gefahren ausgesetzt hat, so haftet nach Art. 4 des eidgenössischen Eisenbahnhaftpflichtgesetzes die Bahnunternehmung für ihm zustößende Unfälle überhaupt nicht, mag deren unmittelbare Ursache welche immer sein (vergl. Motive zum Entwurf des Bundesgesetzes im Beilagenhefte zur Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht Bd. XIX, S. 64 u. 149 u. ff.). Es kann übrigens auch nicht zweifelhaft sein, daß in concreto der Unfall selbst unmittelbar durch das Verschulden

des Verunglückten herbeigeführt wurde und von einem Mitverschulden der Bahn oder ihrer Angestellten nicht die Rede sein kann. Der Anwalt der Reurrenten hat ein solches darin gefunden, daß der Barrierenwärter nicht nur die Barriere, sondern auch eine Weiche habe bedienen müssen, und daher nicht beständig bei der Barriere habe verbleiben können, sowie darin, daß überhaupt im Bahnhofgebiete ein Niveauübergang sei angelegt worden. Weder das eine noch das andere ist richtig. Die Beschaffenheit des Bahnüberganges sowie die momentane Entfernung des Barrierewärters wären ja völlig einflußlos geblieben, wenn nicht eben der Verunglückte muthwilligerweise, in wissentlicher Uebertretung der bahnpolizeilichen Vorschriften, das Ueberschreiten des Uebergangs, trotz geschlossener Barriere, versucht hätte. Es kann aber übrigens auch offenbar den Bahngesellschaften nicht zugemuthet werden, dafür zu sorgen, daß das Verbot des Ueberschreitens von Bahnübergängen bei geschlossener Barriere jedem Passanten stets noch durch einen Barrierenwächter mündlich eingeschärft oder gar dessen Ueberschreitung allfällig durch Gewalt verhindert werde; sie erfüllen vielmehr ihre Pflicht, wenn sie für regelmäßige pünktliche Bedienung der Barriere sorgen. In vorliegendem Falle dann vollends ist klar, daß der Barrierenwärter in keiner Weise verpflichtet war oder Veranlassung hatte, stetsfort neben dem Verunglückten und seiner Gesellschaft stehen zu bleiben, nachdem er dieselben bereits gemahnt hatte, sie können jetzt nicht passieren.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Weiterziehung der Kläger wird als unbegründet abgewiesen und es hat demnach in allen Theilen bei dem angefochtenen Urtheil des Obergerichtes des Kantons Argau vom 6. Juli 1888 sein Bewenden.