

VI. EISENBAHNHAFTPFLICHT

RESPONSABILITÉ CIVILE DES CHEMINS DE FER

63. Auszug aus dem Urteil der II. Zivilabteilung
vom 2. Juli 1924

i. S. Erben Meyer gegen Schweizerische Bundesbahnen.

Eisenbahnhaftpflicht: Erw. 1: Das Verbot des Überfahrens von Geleisen mit privaten Fuhrwerken im Gebiete eines Bahnhofes fällt nicht dahin, wenn es einige Male ungerügt übertreten wurde.

Erw. 2: Das Überfahren der Geleise zu einer Zeit, in der ein Bahnmanöver erwartet werden konnte, involviert ein schweres Verschulden.

Erw. 3: Mitverschulden der Bahn infolge mangelhaften Barrierendienstes.

Ingenieur Walter Meyer, der Erblasser der Kläger, fuhr am 1. März 1922, abends um 8¹/₄ Uhr, mit seinem Automobil über die Geleise des Niveau-Überganges beim Restaurant Diana in Turgi zum Aufnahmegebäude der Station, um dort einen von Waldshut kommenden Bekannten abzuholen. Sofort nach Ankunft des Zuges entfernte er sich mit seinem Fahrgast über den gleichen Übergang, noch während die Lokomotive des Waldshuter-Zuges zur Bereitstellung des Morgenzuges auf den dortigen Geleisen manövierte. Dabei wurde das Automobil von der manövrierenden Lokomotive zertrümmert und die beiden Insassen getötet.

Die Hinterbliebenen Meyer's, seine Witwe und seine zwei Kinder, belangten die Bahn auf Ersatz des erlittenen Sachschadens und der Beerdigungskosten, sowie auf Schadenersatz für den Verlust des Versorgers und auf Zusprechung einer Genugtuung.

Mit Urteil vom 11. April 1924 hat das Obergericht des Kantons Aargau, unter Abweisung des Begehrens um

Genugtuung, die Beklagte verurteilt, an die Kläger die Hälfte des erlittenen Schadens zu vergüten. Das Bundesgericht hat die hiergegen gerichtete Berufung der Kläger abgewiesen, die Berufung der Beklagten aber dahin gutgeheissen, dass es die Haftpflicht nur für einen Drittel des Schadens ausgesprochen hat, aus folgenden Erwägungen:

1. — Der Getötete ist zunächst durch Übertretung einer bahnamtlichen Vorschrift mit der Eisenbahn in Berührung gekommen. Nach der unanfechtbaren Feststellung der Vorinstanz steht die Benützung des Bahnüberganges, auf dem sich der Unfall ereignete, nur dem Post- und Expressgüterverkehr, sowie dem Transport von Personengepäck offen. Wer nicht den Güterverkehr mit dem sich im Innern des Bahngebietes befindlichen Aufnahmegebäude besorgt, hat die in der Nähe gelegene Unterführung zu benützen und ein Fahrzeug, das er allfällig bei sich hat, vor deren Eingang anzuhalten. In diesem Sinne sind nach der verbindlichen Feststellung der Vorinstanz die auf beiden Seiten des Überganges angebrachten Verbotstafeln (die in ihrem Wortlaut vielleicht nicht unzweideutig waren, da sie den Übergang einfach «für den Personenverkehr» untersagten), vom Publikum und namentlich auch von dem seit 1909 in der Nähe wohnhaften Verunglückten selbst verstanden worden. Indem dieser nun beim Abholen seines Bekannten statt mit dem Automobil vor der Unterführung anzuhalten und zu Fuss durch diese in den Bahnhof zu gehen, über den Niveauübergang gefahren ist, hat er das bestehende Verbot zum mindesten fahrlässig übertreten und damit die erste Bedingung zum Unfall gesetzt. Es steht allerdings fest, dass vom Bahnpersonal nicht immer auf genaue Beobachtung des Verbotes gehalten wurde. So sind schon einige andere Auto, mit oder ohne Erlaubnis, dort durchgefahren, und der Verunglückte selbst hatte schon zweimal, ohne bestraft zu werden, zum Zwecke des Personenverkehrs den Übergang mit

seinem Auto benützt. Durch dieses Gewährenlassen in einigen wenigen Ausnahmefällen ist indessen, wie die Vorinstanz zutreffend annimmt, das Verbot nicht dahingefallen; doch lässt es das mit der Übertretung des Durchfahrtsverbotes zusammenhängende Verschulden des Verunglückten in etwas milderem Lichte erscheinen.

2. — Ein schweres Verschulden trifft diesen aber in seinem Verhalten bei der Rückfahrt aus dem Bahnhof. Der Unfall ereignete sich vier Minuten nach der Einfahrt des von ihm erwarteten Waldshuterzuges. Herr Meyer hat somit die Waldshuterlinie in einem Zeitpunkt überqueren wollen, wo er, falls er die Bewegung der Lokomotive infolge des herrschenden Sturmes und Regens nicht unmittelbar selbst wahrgenommen haben sollte, bei einiger Überlegung mit der Möglichkeit rechnen musste, dass der eben eingefahrene Zug noch manövrieren werde, und dass auf jeden Fall das Überfahren von Geleisen, auf denen unmittelbar vorher ein Zug eingefahren war, mit besonderer Gefahr verbunden sei. Diese Überlegung durfte von ihm um so eher erwartet werden, als ihm der Bahnhof Turgi nicht fremd war und ihm infolge des wiederholten Verkehrs daselbst die beschränkte Benutzungsmöglichkeit des Durchganges bekannt sein musste. Statt sich beim Bahnhofpersonal zu erkundigen oder sich selbst durch eigene Wahrnehmung zu vergewissern, ob ihm die Rückfahrt aus dem Bahnhof unter den gegebenen Verhältnissen offen stand, ist er ohne weiteres in die Geleise hineingefahren. Es mag dahingestellt bleiben, ob er die jenseits der Linie auf der Aussenseite des Bahngbietes angebrachte Barriere, (die nach seiner Einfahrt in den Bahnhof und vor der Ankunft des Waldshuterzuges wieder geschlossen worden war, und die ihn hätte erinnern müssen, dass in diesem Augenblicke an eine Ausfahrt aus dem Bahnhof nicht zu denken sei), unter den obwaltenden Umständen vom innern Bahnhofperron aus wahrgenommen habe oder nicht. Bei gehöriger Beleuchtung des Automobils (über

die indessen nichts festgestellt ist), hätte dies wohl trotz dem herrschenden Sturm und Regen und der Dunkelheit möglich sein sollen. Zum mindesten hätten ihn aber Unwetter und Dunkelheit veranlassen sollen, die Rückfahrt über den ohnehin gefährlichen Durchgang nur mit der äussersten Vorsicht zu bewerkstelligen. Dieser Pflicht ist er nicht nachgekommen, sonst würde er bei der Einschwenkung in den Übergang die dort von rechts her kommende Lokomotive so zeitig wahrgenommen haben, dass er sein Automobil noch vor der Berührung mit dem dritten Geleise, wo der Unfall geschah, hätte anhalten können.

3. — Bei diesem schweren Selbstverschulden des Verunglückten kann von der Zusprechung einer Genugtuung an seine Hinterbliebenen nicht die Rede sein. Das Verschulden ist aber andererseits nicht derart, dass die Beklagte im Sinne von Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes von der Haftpflicht gänzlich befreit werden könnte. Die Vorinstanz hat mit Recht angenommen, die Bahn habe den Unfall mitverschuldet. Zwar trifft die Lokomotivführer, wie die Vorinstanz ebenfalls zutreffend annimmt, keinerlei Verschulden. Für sie war das Automobil infolge der abgelösten und stehengebliebenen Wagen des angehaltenen Waldshuterzuges nicht sichtbar, solange es in gleicher Richtung wie die Lokomotive auf dem Bahnhofperron fuhr, und als es auf den Übergang abschwenkte, mussten Führer und Heizer der Lokomotive, die übrigens mit Recht auf ein so fahrlässiges Überfahren der Geleise nicht gefasst waren, in erster Linie auf die dortigen Weichenstellungen achtgeben, was sie von der Gesichtsrichtung gegen das Automobil ablenkte. Ein Verschulden der Bahn liegt vielmehr in der Art und Weise, wie sie die Barriere des Überganges bediente. Nach Art. 7 der Vorschrift für die Handhabung der zentralen Weichen- und Signaleinrichtungen in Turgi vom 4. August 1911 hätte die Barriere (die ein Stück beweglicher Abschränkung des Bahngbietes darstellt), in der Grundstellung geschlossen

sein sollen, und die zur Überfahrt Berechtigten hätten das Öffnen der Schranke, die von einem nahe gelegenen Stellwerk aus bedient wurde, jeweilen durch eine beim Übergang angebrachte Zugglocke verlangen müssen. Seit einiger Zeit aber wurde dieser Vorschrift nicht mehr vollständig nachgelebt. In der Verkehrspause von abends 7 bis 8 Uhr 30 blieb die Barriere regelmässig offen, was es auch ermöglichte, dass Herr Meyer unbeachtet in den Bahnhof einfahren konnte. Gewiss war diese Handhabung der Barriere bei normalem Lauf der Dinge und zur Tageszeit für die Benützung des Überganges nicht gefährlich; bei der Einfahrt von aussen schon deshalb nicht, weil bei offener Barriere der Verkehr auf der Linie ruhte, und bei der Rückkehr während des wieder aufgenommenen Betriebes war die Gefahr, wie die Vorinstanz feststellt, schon vom Bahnhofperron aus an der geschlossenen Barriere erkennbar. Allein zur Nachtzeit und bei Unwetter, wo die Barriere vom Innern des Bahnhofes aus möglicherweise übersehen werden konnte, war dieser Barriendienst ungenügend. Während der Zeit, wo die Schranke offen stand, hätte die Bahn daher wenigstens dafür besorgt sein sollen, dass niemand unbeachtet den Übergang benutzen konnte.

Doch darf in der Unterlassung dieser an sich schon weitgehenden Vorsichtsmassnahme entgegen der Vorinstanz kein derartiges Verschulden der Bahn erblickt werden, dass sie verhalten werden könnte, die Unfallfolgen zu gleichen Teilen mit den Hinterbliebenen des Verunglückten zu tragen. Der Unfall hat sich ja nicht auf der Einfahrt ereignet, wo das Offenlassen der Barriere hätte unmittelbar kausal sein können, sondern erst bei der Rückfahrt, und auch hier hätte er trotz dem Verschulden der Bahn bei gehöriger Aufmerksamkeit des Verunglückten vermieden werden können. Dem Verschulden der Bahn ist somit genügend Rechnung getragen, wenn ihr die Haftpflicht zu einem Drittel überbunden wird.

VII. PROZESSRECHT

PROCÉDURE

64. Urteil der II. Zivilabteilung vom 19. März 1924 i. S. Messleny gegen Messleny.

Weiterziehung eines die Zuständigkeit bejahenden kantonalen Urteils an das Bundesgericht. Sie kann nicht mit der Berufung gegen das Haupturteil in der Sache verbunden werden.

A. — Die Klägerin hat den Beklagten, damals ungarischer Staatsangehöriger, im Jahre 1916 in Zürich geheiratet. Der erste eheliche Wohnsitz befand sich in der Schweiz. Später liessen die Parteien sich in das Schweizerbürgerrecht aufnehmen und in der Folge verlegten sie ihren Wohnsitz nach Berlin. Seit August 1921 stehen sie daselbst miteinander im Scheidungsprozess. Die Ehefrau ist vom dortigen Richter ermächtigt worden, getrennt zu leben, und hat daraufhin in Biel Wohnsitz genommen. Im November gleichen Jahres erhob sie in Biel gegen ihren noch in Berlin wohnhaften Ehemann Klage auf gerichtliche Gütertrennung gemäss Art. 183 ZGB und — zufolge nachträglicher Ergänzung — auf Anordnung der güterrechtlichen Auseinandersetzung. Der Beklagte beantragte, auf die Klage sei mangels örtlicher und sachlicher Zuständigkeit des Amtsgerichtes von Biel und wegen Rechtshängigkeit des nämlichen Streitgegenstandes vor Landgericht III in Berlin nicht einzutreten, die Klage sei aber auch materiell abzuweisen.

B. — Das Amtsgericht von Biel erklärte sich zuständig und verwarf die Einrede der Rechtshängigkeit, wies dagegen die Klage ab. Hiegegen appellierten beide Parteien. Am 26. Oktober 1922 bestätigte der Appellationshof des Kantons Bern das erstinstanzliche Urteil bezüglich der Einreden der Unzuständigkeit und der