

HAFTUNG AUS SICHERHEITSMÄNGELN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Workshop anlässlich des Basler Risikotags vom 12. November 2010, Basel, Hilton Hotel

Dr. Peter Vetter, Advokat, M.C.L. (San Diego), Leiter VVST

1. EINLEITUNG: WOVON SPRECHEN WIR?

Schadhafte Isolationen, wackelige Haltestangen, sich plötzlich öffnende Türen, ungenügende Absturzsicherungen, nicht schliessende Schranken: Das sind lauter Sicherheitsprobleme, die auch im öffentlichen Verkehr zu Unfällen mit anschliessender Haftung eines Transportunternehmens führen und mit denen sich VVST gelegentlich zu befassen hat. Aber diese Art von Sicherheitsmängeln ist nicht unser heutiges Thema.

Dem Titel des vierten Basler Risikotags folgend, sprechen wir in diesem Workshop von Gefahren, die von gewaltbereiten Personen ausgehen, welche den öffentlichen Verkehr (öV) nutzen, und fragen, ob, beziehungsweise unter welchen Umständen, die öV-Unternehmen eine Haftung trifft, wenn es in ihrem Einflussbereich zu einer Gewalttat oder einem Vandalenakt gekommen ist.

2. EIN KRIMI ZUM EINSTIEG

(1) Die Hockeyfans Yannik Borer und Guido Christen machen sich am Samstagnachmittag auf zu einem Spiel ihres Lieblings-Eishockeyteams. Am Bahnhof in ihrem Heimatort lösen sie zwei Zweitklass-Billets zum Spielort und retour. Im Zug kippen sie je zwei Bierchen, vor dem Stadion ein weiteres und während des Spiels noch einmal zwei, drei.

(2) Das Spiel läuft unglücklich für Ihre Mannschaft. Nach einer 2:0-Führung nach zwei Dritteln muss sie gegen Ende des Spiels den Ausgleich hinnehmen. In der Nachspielzeit verliert ihr Team schliesslich 2:3. Borer und Christen verlassen das Stadion in gereiztem Zustand. Sie treten gegen leere Zuschauersitze und drängen durch die Menschenmenge zum Ausgang. Auf dem Weg zur Bushaltestelle wirft Borer einen Mülleimer um. Ein anderer Matchbesucher ermahnt ihn, es kommt zu einer verbalen Auseinandersetzung.

(3) Der Bus kommt nicht gleich, daher trinken Borer und Christen zwei weitere Dosen Bier. Dazu isst Borer eine Riesenbratwurst und ein Ketchup-Mayonnaise-Curry-Sandwich.

(4) Als der Bus einfährt, herrscht an der Haltestelle ein ziemliches Gedränge. Beim Einsteigen stösst Christen absichtlich einen älteren Herrn, ebenfalls einen Matchbesucher, zur Seite. Dieser stürzt aufs Knie und verletzt sich.

(5) Borer kann sich im Bus einen Sitzplatz ergattern. Unmittelbar bevor sich eine Frau neben ihn setzt, legt er den Rest seines Sandwichs auf den Sitz neben sich. Die Frau, die einen Wintermantel trägt, nimmt darauf Platz, ohne es zu merken.

(6) Während der Fahrt verliert der angetrunkene Christen in einer Kurve den Halt und rempelt eine Mitfahrende heftig an, die mit dem Kopf gegen eine Haltestange stösst.

(7) Beim Aussteigen an der Haltestelle „Bahnhof“ stolpert Borer, dem inzwischen schlecht geworden ist. Er fällt gegen einen wartenden Fahrgast und schlägt ihm einen Zahn aus. Ohne sich zu kümmern, gehen Christen und Borer weiter zum Zug.

(8) Auf dem Weg durch den Bahnhof muss Borer sich übergeben. Eine Passantin kann sich gerade noch retten, ihr Koffer wird jedoch in Mitleidenschaft gezogen.

(9) Christen und Borer sitzen schliesslich im Zug. Sie setzen sich in die erste Klasse, jeder eine halbleere Dose Bier in der Hand. Borer legt die Füsse auf den Sitz gegenüber, Christen zündet sich eine Zigarette an, spuckt auf den Boden und flucht vor sich hin. Ein sportlicher, jüngerer Herr mit Laptop, der im Abteil gegenüber sitzt, fordert die beiden auf, sich anständig zu be-

nehmen. Christen erhebt sich, geht zum dem Herrn und giesst ihm sein restliches Bier über den Laptop.

(10) Der Herr springt auf und versetzt Christen eine schallende Ohrfeige. Der betrunkene Christen fällt nach hinten über die Füße seines Kollegen und schlägt sich am Tischchen unter dem Fenster heftig den Kopf an. Er bleibt röchelnd liegen und blutet. - Borer ist inzwischen eingeschlafen.

(11) Der Zug fährt eben an; der Herr mit dem Laptop begibt sich etwas erschrocken auf die Suche nach dem Zugbegleiter. Er meldet ihm den Vorfall und setzt sich anschliessend woanders hin. Eine Viertelstunde später, nachdem der Zug bereits einmal gehalten hat, will der Zugbegleiter Borer's und Christen's Tickets kontrollieren. Er stellt fest, dass Christen zwischen den Sitzen liegt und stark blutet. Er versucht zunächst, Borer zu wecken, was nicht gelingt. Der Zugbegleiter funkt daraufhin die Lokomotivführerin an und bittet sie, an den nächsten Bahnhof eine Ambulanz zu bestellen. Als die Sanitäter 10 Minuten später, als der Zug im Bahnhof hält, zu Christen eilen, ist es bereits zu spät. Christen ist tot.

3. WELCHE FRAGESTELLUNGEN BESCHÄFTIGEN UNS?

Wir sprechen hier von den öV-Betrieben. Das schafft uns zumindest schon einmal ein paar Probleme vom Hals. Wir haben uns nicht mit der Haftung der Eishockeyvereine, des Stadionbetreibers, der öffentlichen Hand und auch nicht mit der Haftung der beteiligten Übeltäter selbst zu befassen. (Vgl. zur Veranstalterhaftung etwa Andrés Gurovits, „Die zivilrechtliche Haftung bei Zuschauerausschreitungen“, http://www.nkf.ch/de/attorneys/andrasa_gurovitskohli.php)

Wir unterhalten uns auch nicht in erster Linie über die strafrechtlichen Aspekte der Geschichte - entgegen üblicher Gepflogenheiten bei Krimis.

Unser Augenmerk gilt der zivilrechtlichen Haftung der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, die an den Ereignissen beteiligt sind, und ihrer Mitarbeitenden, sofern sie erwähnt sind.

4. EIN PAAR RECHTLICHE GRUNDSÄTZE VORWEG

4.1. Haftungsgrundlagen

Man haftet bekanntlich nicht einfach so. Haftung beruht stets auf einer gesetzlichen Grundlage. Diese kann zwar weit gefasst sein und viele Sachverhalte abdecken. Sie hat aber immer auch haftungsbegrenzende Wirkung und jenseits ihrer Grenze besteht eben keine Haftung mehr.

Die zivil- oder privatrechtliche Haftung von Bus- und Bahnunternehmen kann sich – wie die Haftung einer Privatperson oder irgendeines Rechtssubjekts – aus verschiedenen Rechtsgrundlagen ergeben.

Wir unterscheiden im Zivilrecht vertragliche und ausservertragliche Haftungstatbestände. Neben der allgemeinen Verschuldenshaftung (Obligationenrecht (OR), Art. 41), einer ausservertraglichen Haftung, der allgemeinen Vertragshaftung (OR Art. 97), obligationenrechtlichen ausservertraglichen Spezialhaftungen, wie der Werkeigentümerhaftung (OR Art. 58), der Geschäftsherrenhaftung (OR Art. 55) und anderen, bestehen in vielen Spezialgesetzen besondere ausservertragliche Haftungstatbestände.

4.2 Kausalhaftungen des Eisenbahngesetzes (EBG) und der Strassenverkehrsgesetzes (SVG)

Für Bahnbetriebe steht die Regelung des EBG, Art. 40 b und folgende, im Vordergrund. Sie hat das aus dem Jahr 1905 stammende Eisenbahnhaftpflichtgesetz per 1. Januar 2010 abgelöst und ordnet die Kausalhaftung der Eisenbahnen und Trams, aber auch der Seilbahnen.

Die Kausalhaftung der Bahnen greift bei Schäden, welche sich aus den besonderen, dh. den *technischen* Charakteristika des Bahnbetriebs ergeben.

Ähnlich verhält es sich bei der Haftung der Auto- und Trolleybusunternehmen. Das SVG sieht in den Art. 59 ff. eine Kausalhaftung für Schäden vor, die sich aus dem Betrieb eines Motorfahrzeugs ergeben. Der Begriff „Betrieb“ ist auch hier technisch zu verstehen. Nur Schäden, in welchen sich die typischen technischen Risiken eines Motorfahrzeugs verwirklichen, können zu einer Haftung nach diesen Bestimmungen führen.

Aus dem Umstand, dass die Kausalhaftungen des Eisenbahn- und des Strassenverkehrsrechts auf technischen Ursachen aufbauen, ergibt sich bereits, dass das Verhalten der Fahrgäste als Schadenursache der Haftung eines Bus- oder Bahnbetriebs nach diesen Bestimmungen nicht in Frage kommt.

4.3 Haftung aus „Beförderungsvertrag“

Die erwähnten Kausalhaftungen der Bahn- und Busunternehmen für den Betrieb ihrer Fahrzeuge sind jedoch, wie gesagt, nicht die einzigen Regeln, die zu einer Haftung der Unternehmen führen können.

In Betracht fallen weiters

- bei Schäden von Fahrgästen eine Haftung der Transportunternehmung aus Beförderungsvertrag und unerlaubter Handlung sowie
- bei Schäden Dritter eine Haftung aus unerlaubter Handlung - untechnisch ausgedrückt aus „Verschulden“ - der Unternehmung.

Das moderne Vertragsrecht nimmt an, dass neben den vertraglichen *Hauptpflichten*, den eigentlichen Leistungspflichten, viele Nebenpflichten bestehen, mit welchen die Vertragsparteien die Erreichung des Hauptzwecks unterstützt wollen. Typisch sind allgemeine Sicherungs- und Schutzpflichten, welche ein Dienstleister zugunsten seiner Kunden zu beachten hat.

Man könnte annehmen, auch einem Unternehmen des öffentlichen Verkehrs obliege eine umfassende Verpflichtung, Fahrgäste auf ihrer Reise vor absehbaren Gefahren zu schützen und ihnen zu Hilfe zu kommen, falls sie sich erkennbar in Not befinden.

Der Gesetzgeber ist betreffend den Beförderungsvertrag allerdings einen anderen Weg gegangen. In den Erläuterungen zum Entwurf des Transportgesetzes, veröffentlicht im Bundesblatt vom 23. Februar 1983, betont er, dass zur Regelung von Schäden von Fahrgästen allein die spezialrechtlichen EHG und SVG anwendbar seien. Auch bei Sicherheitsmängeln komme *keine* vertragliche Haftung der Schienen- und Strassentransportunternehmen in Betracht. Daraus ist zwingend abzuleiten, dass auch keine Vertragspflicht dieser Unternehmen besteht, ihre Fahrgäste *sicher* zu befördern.¹

Diese Rechtslage hat sich betreffend die Eisenbahnen auch mit der Einbettung der Regelung der Eisenbahnhaftpflicht in das Eisenbahngesetz nicht geändert. Nach wie vor verdrängen die speziellen Haftpflichtregeln allgemeine vertragliche Schutz-Ansprüche.

Beachtlich ist allerdings, dass sich das Eisenbahn-Haftpflichtrecht wie das Motorfahrzeug-Haftpflichtrecht auf die jeweilige Betriebsgefahr der Fahrzeuge bezieht. Für Schäden aus dem Fahrbetrieb gelten die besonderen Kausalhaftungen. Bezüglich dieser Gefahren bestehen keine Schutzpflichten aus Vertrag. Anders verhält es sich dagegen wohl bei Gefahren, welche die Spezialrechte ausdrücklich nicht erfassen. Realisiert sich eine solche, gilt demnach die Beschränkung auf die Spezialrechte als Haftungsgrundlagen nicht.

¹ Vgl. den Originaltext der Botschaft zum Transportgesetz in BBL 1983 II 167: Seite 186f.: „Die Haftung für Tod und Verletzung von Reisenden wird nicht im Transportgesetz geregelt. Nach schweizerischer Rechtsauffassung verpflichtet das Transportrecht die Unternehmungen nicht, die Reisenden «gesund und wohlbehalten an den Bestimmungsort» zu befördern. Daraus erwachsen Geschädigten jedoch keine Nachteile, da die Unternehmungen für die aus den Gefahren ihres Betriebes entstandenen Schäden nach den besonderen Grundsätzen der Kausalhaftpflicht einstehen (BG vom 28. März 1905 betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen und der Post (...)) oder Strassenverkehrsgesetz (...))“

Mit anderen Worten: Die Transportunternehmen haben die vertragliche Pflicht, die Fahrgäste vor Gefahren zu schützen, die sich *nicht* aus dem Betrieb ihrer Fahrzeuge ergeben. Erleidet ein Fahrgast einen Schaden aus einer nicht mit dem Fahrzeugbetrieb verbundenen Gefahr, kann er allenfalls gestützt auf den Beförderungsvertrag Ersatz fordern. Eine Ersatzleistung ist aber nur geschuldet, sofern das Transportunternehmen seine Schutzpflicht *ungenügend* beachtet hat.

Nachfolgend sprechen wir in erster Linie von Schäden, die sich Mitreisende gegenseitig zufügen. Mitreisende als Gefahrenquelle bilden offensichtlich nicht Bestandteil der Betriebsgefahr eines Fahrzeugs, die sich, wie erwähnt, auf dessen Technik konzentriert. Der Schutz vor Mitreisenden kommt daher als Teil der Pflichten eines Transportunternehmens aus Beförderungsvertrag in Betracht. Wann und in welchem Umfang die Pflicht tatsächlich besteht und wann sie verletzt ist, besprechen wir bei der Behandlung unseres „Krimis“.

Nebenbei bemerkt: Die erwähnte Schutzpflicht des Unternehmens korrespondiert mit der vertraglichen Nebenpflicht der Fahrgäste, alles zu unterlassen, was einer geordneten Beförderung abträglich wäre. Das bedeutet zum Beispiel, Fahrgäste haften (auch) aus Vertrag gegenüber dem Unternehmen für Sachbeschädigungen am Rollmaterial.

4.4 Unerlaubte Handlung und Gefahrensatz

OR Art. 41 schreibt vor, dass derjenige für den Schaden eines anderen aufzukommen hat, der diesen widerrechtlich und schuldhaft verursacht hat. Konkret: Wer nicht genügend aufpasst, bezahlt den Schaden.

Dabei bedeutet „nicht genügend aufgepasst“, dass dem Schädiger ein Verschulden vorgeworfen wird. Dafür muss ihm nachgewiesen werden, dass er eine Verhaltenspflicht verletzt hat, sei es, dass er etwas getan hat, was er nicht hätte dürfen, oder dass er etwas *nicht* getan hat, was er hätte tun müssen. Während aktives, schädigendes Verhalten (das nicht nur einen „reinen Vermögensschaden“ bewirkt) praktisch immer zur einer Haftung führt, gilt das bei der Unterlassung von Massnahmen, die einen Schaden wahrscheinlich verhindert hätten, nur sehr eingeschränkt: Ohne ausdrückliche Handlungspflicht gibt es keine Haftung aus Unterlassung. So haftet etwa nicht, wer einen Verletzten findet und ihn einfach liegen lässt. Denn es existiert keine allgemeine zivilrechtliche Hilfspflicht! Sie wissen vielleicht, dass demgegenüber das Strassenverkehrsgesetz in Art. 51 II für die Verkehrsteilnehmenden eine entsprechende Pflicht zur Hilfeleistung vorsieht.

Eine Haftung haben die Rechtslehre und die Gerichtspraxis zudem aus der Schaffung eines gefährlichen Zustands abgeleitet. Wer einen gefährlichen Zustand geschaffen hat, muss angemessene Massnahmen treffen, so dass die Gefahr nicht zu einem Schaden führt. Werden keine schadenverhütenden Vorkehrungen getroffen, haftet der Verursacher der Gefahr. Dieses Konzept wird in der Rechtswissenschaft „Gefahrensatz“ genannt. Der Gefahrensatz bildet einen Sondertatbestand der Haftung aus unerlaubter Handlung.

4.5 Kausalzusammenhang

Haftung gibt es unter allen Haftungsnormen nur, wenn ein Schaden auch tatsächlich eingetreten ist und wenn die Ursache, welche ein Haftpflichtiger zu verantworten hat, in einer *qualifizierten* Beziehung zum Schaden steht.

Konkret: Für eine Haftung eines Eisenbahnunternehmens muss der Bahnbetrieb „nach vernünftiger Auffassung“ in einem engen Zusammenhang mit dem Unfall stehen, damit es tatsächlich zu einer Haftung kommt. Man spricht von einem *adäquaten* im Gegensatz zum natürlichen Kausalzusammenhang.

Ich möchte versuchen, Ihnen dieses Begriffspaar mit einem Beispiel näher zu bringen: Nehmen wir an, ein Fahrgast kommt etwas zu spät auf das Perron. Er erreicht den Zug aber doch noch, da dieser mit Verspätung abfährt. Am Reiseziel verlässt der Mann den Bahnhof und wird – immer noch in Eile und daher etwas unaufmerksam - auf der Bahnhofstrasse an einer unüber-

sichtlichen Stelle von einem etwas zu schnell fahrenden Taxi angefahren. Die Verspätung des Zuges ist unzweifelhaft in einem natürlichen Sinn kausal – ursächlich - für den Unfall des Mannes. Wäre der Zug pünktlich abgefahren, hätte der Mann den Zug nicht mehr erreicht. Er hätte den nächsten nehmen müssen. Das Taxi wäre schon längst vorbei gewesen, als der Mann aus dem Bahnhof am Reiseziel getreten wäre. Es hätte den Mann nicht anfahren können. - Nun wäre es aber ziemlich unsinnig, in einem solchen Fall von der Haftung der Bahn auszugehen. Die Ursache, welche die Bahn für den Unfall gesetzt hat, ist im Ablauf der Geschehnisse viel zu weit entfernt vom Unfall selbst, als dass sie in haftpflichtrechtlicher Hinsicht eine Rolle spielen dürfte. Sie ist - mit anderen Worten - aus rechtlicher Sicht nicht unfall-relevant. Sie steht in keinem *adäquaten* Kausalzusammenhang mit dem Unfall.

Es lassen sich auch Fälle denken, in welchen die Bahn oder der Bus zwar eine nahe Ursache für einen Schaden bilden und doch kein adäquater Zusammenhang besteht. Ein Beispiel: Zwei Schüler schnappen sich die Farbschachtel eines Kollegen und legen diese vor das Hinterrad des abfahrbereiten Schulbusses. Fährt der Bus los und zermalmt die Farbschachtel, verursacht er ziemlich direkt einen Sachschaden. Auch hier wäre es aber absonderlich, wenn man nun den Busbetrieb für den Schaden auf Ersatz belangen könnte. Zwar ist der Betrieb für den Sachschaden kausal. Eine Drittorsache tritt aber so prominent in den Vordergrund, dass der Betrieb des Busses als Schadenursache rechtlich keine Relevanz haben soll: Man spricht von einer Unterbrechung des adäquaten Kausalzusammenhangs.

5. UND NUN SCHRITT FÜR SCHRITT DURCH DEN KRIMI

5.1 Erste Phase: die Anreise.

Unsere beiden Hockeyfans, Borer und Christen, lassen sich auf der Anreise noch nichts zu Schulden kommen. – Keine Schäden, keine Haftung.

Das gilt übrigens auch ganz grundsätzlich: Wo kein materieller Schaden eintritt, gibt es keine Haftung. Während rücksichtsloses Verhalten strafrechtlich relevant sein kann, hat es haftpflichtrechtlich keine Folgen. Beispiel: Wer zu schnell fährt und beinahe einen Unfall verursacht, kann erheblich bestraft werden. Demgegenüber kann das Fast-Kollisions-Opfer aber keinen Schadenersatz geltend machen, da es gar keinen Schaden erlitten hat.

Retrospektiv könnte man sich fragen, ob der Transport der beiden Betrunkenen zu einem Sportanlass nicht zur Haftung der Transportbetriebe für die Schäden führen müsste, die sie Dritten verursacht haben. – Das würde natürlich viel zu weit führen. Das Transportunternehmen fördert die Schadenverursachung der beiden Fahrgäste in keiner vorhersehbaren Weise. Die Taten der beiden, Borer und Christen, und ihr Transport stehen zwar in einem natürlichen, aber niemals in einem adäquaten Kausalzusammenhang. Hier kann also Entwarnung gegeben werden: Bahn und Busbetrieb haften sicher nicht für Schäden, die ihre Fahrgäste irgendwo verursachen, nur weil sie diese transportieren.

5.2 Erste Grobheiten beim Verlassen des Stadions

Yannik Borer und Guido Christen treten gegen die Sitze im Stadion. Sie werfen einen Müllkübel um und geraten in eine verbale Auseinandersetzung. Strafrechtlich liegen wahrscheinlich bereits Tatbestände vor. Zivilrechtlich fehlt es noch an einem Schaden. Daher ergibt sich noch keine Haftung – schon gar nicht der Transportbetriebe, die in keiner relevanten Weise zu allfälligen Schäden beigetragen hätten. (S. auch 5.1).

5.3 Beginn der Rückfahrt: Das Gedränge beim Einsteigen in den Bus

Als der Bus einfährt, der Borer und Christen zurück zum Bahnhof bringen soll, herrscht Gedränge an der Haltestelle. Christen stösst absichtlich einen älteren Herrn, der fällt und sich verletzt.

- a) Eine Haftung des Busunternehmers aus Strassenverkehrsgesetz, Halterhaftung, ist ausgeschlossen. Der Schaden des älteren Herrn ist nicht auf ein charakteristisches Risiko des Fahrzeugs zurückzuführen.
- b) Der ältere Herr besitzt ein Ticket. Davon gehen wir aus. Er hat demnach einen Beförderungsvertrag mit dem Busunternehmen geschlossen. Das Unternehmen hat damit auch die Pflicht übernommen, ihn während des Transports vor nicht betrieblichen Gefahren zu schützen. Wenn das Unternehmen den Einstieg in seine Fahrzeuge nicht so organisiert, dass keine Gefahren bestehen, haftet es für entstandenen Schaden. Denn dann hat es seine Vertragspflicht schuldhaft verletzt. Allerdings muss ein Busbetrieb nicht jedes Gedränge beim Einsteigen verhindern. Bis zu einem gewissen Grad ist eine überfüllte Haltestelle nach einem Sportanlass etwas Normales und bei sich einigermaßen diszipliniert verhaltenden Fans auch ungefährlich. Daher hat das Busunternehmen grundsätzlich nur zu intervenieren, wenn aus besonderen Gründen tatsächlich Schwierigkeiten zu erwarten sind.

In unserem Fall ist besonders zu beachten, dass der ältere Herr ja gar nicht wegen des Gedränges gestürzt ist, sondern weil Christen ihn gestossen hat. Einzige relevante Ursache des Schadens ist demnach Christens Handlung, so dass die Busunternehmung, die höchstens das Gedränge zu verantworten hat, gar keine Haftung treffen *kann*.

- c) Schliesslich stellt sich die Frage, ob das Unternehmen nach den allgemeinen Grundsätzen der unerlaubten Handlung haftet. Besteht eine gefährliche Situation, welche die Busunternehmung hätte entschärfen müssen? Kommt der Gefahrensatz zur Anwendung? Auch hier gelten die Grundsätze, die bereits zur vertraglichen Haftung unter b) ausgeführt wurden. Allein eine überfüllte Haltestelle verlangt noch keine Sondermassnahmen.

Zudem auch hier gilt es die Kausalität im Auge zu behalten: Das Gedränge ist eben gerade nicht Ursache des Sturzes und damit auch nicht der Knieverletzung des älteren Herrn. Christen hat absichtlich gestossen. Er allein hat den Schaden zu verantworten. Der Busbetrieb aber kann nicht belangt werden.

5.4 Beschädigung fremder Objekte im Bus

Borer verschmutzt mit dem Rest seines Sandwichs den Wintermantel einer Frau, die sich neben ihn setzt.

Die Analyse dieses Vorfalles gleicht derjenigen des Schadens beim Einsteigen.

- a) Zunächst besteht wiederum klar keine Haftung aus SVG. Die Verschmutzung des Wintermantels hat nichts mit den charakteristischen Risiken des Busses im Sinne des SVG zu tun.
- b) Frage: Hat die Frau einen Ersatzanspruch gegen das Busunternehmen, der sich aus der vertraglichen Nebenpflicht herleitet, sie bei der Beförderung vor nicht betrieblichen Gefahren zu schützen? - Wie festgestellt, besteht diese Pflicht. Sie ist objektiv auch verletzt. ABER: Ein Verschulden des Busunternehmens, ohne das hier keine Haftung gegeben ist, besteht natürlich nicht. Das Busunternehmen hat keine Sorgfaltspflichten verletzt, bei deren Einhaltung der Schaden vermieden worden wäre. Der Busbetrieb hat keine Pflicht, lückenlos zu überwachen, welchen Unfug seine Fahrgäste treiben, und diesen zu unterbinden. Hier hat das Unternehmen die Schadenverursachung schuldlos nicht erkannt. Es haftet nicht.

Anders wäre übrigens wohl zu entscheiden, wenn ein ähnliches Problem regelmässig auftreten würde. Es gibt den schlechten Witz der Verschmutzung von Haltestangen mit Leim. Würden Übeltäter regelmässig auf einer bestimmten Buslinie unbeobachtet Stangen mit Leim verschmieren und käme es infolge dessen öfters zur Verschmutzung der

Kleider von Fahrgästen, müsste das Busunternehmen etwas unternehmen, um mit der Zeit nicht doch haftpflichtig zu werden.

- c) Im Falle des Sandwichs ist auch eine Haftung des Busbetriebs aus unerlaubter Handlung nicht gegeben. Den Busbetrieb trifft in einem solchen Einzelfall kein Vorwurf. Auch aus dem Gefahrensatz liesse sich hier keine Haftung ableiten.

5.5 Sturz Christens in der Kurve

Während der Fahrt verliert der angetrunkene Christen in einer Kurve den Halt und rempelt eine Mitfahrende heftig an, die mit dem Kopf gegen eine Stange stösst.

Hier nun liegen die Dinge anders als bisher. Der Fahrbetrieb setzt für den Unfall eine wesentliche Ursache. Das Unternehmen haftet folglich kausal – nach SVG - für den Schaden.

Der Betrieb kann immerhin teilweise auf Christen regressieren, falls er den Unfall mit seinem Verhalten mitverursacht hat. Der Sachverhalt gibt allerdings nicht genügend Auskunft, um diese Frage zu entscheiden.

5.6 Beim Aussteigen an der Haltestelle „Bahnhof“ stürzt Borer, dem inzwischen schlecht geworden ist. Er fällt gegen einen wartenden Fahrgast und schlägt ihm einen Zahn aus.

Nachdem der Bus angehalten hat und die Türen offen sind, spielt die Betriebsgefahr des Fahrzeugs wieder *keine* Rolle mehr für die Geschehnisse. Borer stolpert offensichtlich aus eigenem Ungeschick, allenfalls wegen seines Zustandes. Nichts deutet darauf hin, dass die Haltestelle schlecht organisiert wäre, Borer wegen eines Gedränges aus dem Bus stürzt oder dergleichen.

Dem Busunternehmen ist für den Unfall keine Verantwortung anzulasten.

5.7 Im Bahnhof: Auf dem Weg durch den Bahnhof muss Borer sich übergeben. Eine Passantin kann sich gerade noch retten, ihr Koffer wird jedoch in Mitleidenschaft gezogen.

Nehmen wir an, die Bahn sei Eigentümerin des Bahnhofs. Bei Mängeln am Gebäude, die zu einem Schaden führen, haftet die Bahn zB. als Werkeigentümerin. Hat die Bahn aber auch die Sicherheit der Bahnhofsbenutzer zu garantieren?

- a) Man könnte argumentieren, dass der Beförderungsvertrag einer Reisenden auch die sichere Benutzung des Bahnhofes erfasse. Aus meiner Sicht ginge das aber zu weit. Bahnhöfe sind heute multifunktionale Zentren mit unterschiedlichen Trägerschaften, die der Öffentlichkeit fast frei zugänglich sind. Der Beförderungsvertrag erstreckt sich nicht auf ihre Benutzung.
- b) Es existiert aus meiner Sicht auch keine weitere Handhabe, gegen den Inhaber eines Bahnhofs Ansprüche zu erheben, wenn darin ein Dritter eine schädigende Handlung begeht.

Zunächst findet sich keine besondere gesetzliche Regelung, welche den Inhaber eines öffentlich zugänglichen Gebäudes für Schäden verantwortlich macht, welche die Benutzer des Gebäudes einander zufügen. Insbesondere kennt auch das Eisenbahnrecht keine entsprechende Bestimmung.

Sodann lässt sich die Haftung des Gebäudeeigentümers auch nicht auf OR Art. 41 stützen. Der Eigentümer handelt ja nicht selbst. Daher käme allenfalls eine Haftung aus Unterlassung in Frage. Dem Gebäudeeigentümer obliegt aber gerade keine Schutzpflicht, so dass ihm auch keine Unterlassung vorgeworfen werden könnte.

Schliesslich kommt auch die Anwendung des „Gefahrensatzes“ hier nicht in Frage. Denn der Gebäudeherr schafft ja allein mit der Öffnung des Gebäudes keinen gefährlichen Zustand. Der Umstand, dass Dritte die Situation für eigene unerlaubte Handlungen „nutzen“, darf gerade nicht als gefährlicher, haftungsbegründender Zustand gewertet werden.

- c) Fazit: Die Bahn haftet nicht für Übergriffe Dritter in Bahnhöfen. Die Reisende, deren Koffer in unserem Fall beschmutzt wird, hat demnach wohl einen Anspruch gegen Borer, nicht aber gegen die Bahn als Bahnhofseigentümerin.

5.8 Die Vorfälle im Zug

Zunächst die Auseinandersetzung Christens mit dem jüngeren Herrn, bei welcher Christen erst den Laptop des Herrn zerstört und dieser Christen anschliessend niederschlägt:

- a) Was für das Busunternehmen gesagt wurde, gilt dem Prinzip nach auch hier. Das neue Eisenbahnhaftpflichtrecht bietet keine Grundlage für eine Haftung der Bahn für Schäden, die ein Fahrgast dem anderen zufügt. Es hebt – wie bereits erwähnt - hervor, dass nur ein Schaden, der sich aus den „charakteristischen“, technischen Risiken des Bahnbetriebs ergibt, eine Haftung nach sich ziehen kann.

Es gibt, soweit ich gesehen habe, nur einen juristischen Autor, Alfred Keller, der zumindest unter altem Eisenbahnhaftpflichtgesetz noch erwog, ob Straftaten wie „Beraubung und Vergewaltigung im Zug zu Betriebsgefahr“ gehören. Keller liess die Frage sogar noch offen, verneinte aber immerhin eindeutig eine Haftung der Bahn für entstehenden Schaden infolge Unterbrechung des Kausalzusammenhangs. (Keller, Haftpflicht im Privatrecht, 6. A., Bd. 1, S. 250).

- b) Hingegen ergibt sich, wie festgestellt, aus den Beförderungsverträgen eine Schutzpflicht der Bahn gegenüber den Reisenden für nicht betriebliche Gefahren.

Die Schutzpflicht ist jedoch nicht immer verletzt, wenn es zu einem Übergriff kommt. Die Bahn hat ihre Schutzpflicht mit den Umständen angemessenen Massnahmen wahrzunehmen. Im Normalfall genügen dafür die bekannten gelegentlich Kontrollen der Zugbegleiter oder des Wagenführers ohne weiteres.

Eine Pflichtverletzung könnte erst angenommen werden, wenn das Unternehmen Kontrollen und Massnahmen unterlässt, welche aufgrund der Umstände klar indiziert sind, oder gar Umstände schafft, welche Übergriffe begünstigen.

Beispiel: Eine Bahn genügt ihrer Schutzpflicht wohl nicht, wenn sie Horden gewaltbereiter Fussballfans in gewöhnlichen Zügen mit anderen Reisenden mischt und die Züge ohne besondere Begleitung verkehren lässt. - Die Situation muss aber eindeutig sein. Allein die Gefahr, dass einzelne Betrunkene wie in unserem Fall einen Zug besteigen und dort Probleme machen, genügt klar nicht, damit die Bahn ihr Sicherheitsdispositiv erhöhen muss.

In unserem Fall lagen keine so aussergewöhnlichen Umstände vor, so dass die Bahn den Zug hätte besonders begleiten müssen. Es bestanden keine Anzeichen, dass es im Zug zu Sachbeschädigungen und Körperverletzungen zwischen Reisenden kommen könnte.

Für den Schaden am Laptop des jüngeren Herrn kann die Bahn demnach nicht verantwortlich gemacht werden. Aber auch für den Schaden, der aus dem Tod Christens entsteht, ist die Bahn - vorerst - nicht verantwortlich. Vorerst, das bedeutet: Ohne Berücksichtigung der Tatsache, dass der Herr mit Laptop den Zugbegleiter informiert hat.

- 5.9 Und nun das dicke Ende: Der Herr mit dem Laptop meldet dem Zugbegleiter den Vorfall. Der Zugbegleiter kümmert sich aber erst darum, als bei den Ticketkontrollen zu Christen gelangt. Da ist es schon zu spät.

- a) Wir haben festgestellt, dass die Bahn für die Folgen der Auseinandersetzung keine Verantwortung trägt, solange sie davon – durch ihren Zugbegleiter - nicht Kenntnis nimmt. Sobald der Zugbegleiter aber informiert ist, muss er angemessen handeln.

Vorliegend wissen wir aus dem Sachverhalt nicht so genau, was der Mann mit dem Laptop dem Zugbegleiter berichtet hat. Hat er nur gesagt, dass er von Betrunkenen in der

ersten Klasse angepöbelt worden sei, dem einen eine Ohrfeige gehauen und sich anschliessend umgesetzt habe, hatte der Kontrolleur wohl noch keinen Grund, die Betrunkenen rasch aufzusuchen. Er musste nicht annehmen, dass jemand verletzt sein könnte. Sein Verhalten wäre der Situation angemessen gewesen, für den Schaden hätte die Bahn nicht aufzukommen.

Hätte der Herr mit Laptop aber informiert, dass wohl etwas Schlimmes passiert sei und ein Verletzter rasch Hilfe benötige, hätte das Verhalten des Zugbegleiters den Pflichten der Unternehmung aus Beförderungsvertrag nicht genügt. Er hätte rasch handeln müssen, den Verletzten sofort aufsuchen und zugleich die Sanitäter bestellen müssen. War der Zugbegleiter in unserem Fall voll informiert, würde seine Unterlassung der Hilfe der Bahn angerechnet und zu ihrer zur Haftung führen.

Der Zugbegleiter selbst müsste sich übrigens sogar wegen fahrlässiger Tötung verantworten!

- b) Ein Umstand könnte Bahn und Begleiter noch retten: Sollte sich herausstellen, dass Christen sich bereits beim Sturz das Genick brach und sofort tot war, hätte auch ein rasches Eingreifen des Zugbegleiters den Tod Christens nicht verhindern können. Es würde am kausalen Zusammenhang zwischen Unterlassung und Tod fehlen. Damit würde die zivilrechtliche Verantwortlichkeit der Bahn ebenso wegfallen wie die strafrechtliche des Zugbegleiters – den Versuch einer fahrlässigen Tötung gibt es nicht.
- c) Bei der Festsetzung der Haftungsquote der Bahn wäre in jedem Fall beachtlich, dass sich Christen mit seinem Verhalten selbst in Gefahr brachte und ein Mitverschulden am eigenen Schaden trägt. Diese Überlegung lässt sich generalisieren: Wenn ein Fahrgast in einem Wagon Platz nimmt, in dem es erkennbar zu Schwierigkeiten kommen könnte, muss er sich dies im Schadensfall vorhalten lassen. Er trägt selbst auch Verantwortung, einen Schaden von sich abzuwenden. Niemand kann sich bedingungslos in Gefahr begeben und sich anschliessend darauf berufen, die Bahn hätte ihn schützen müssen.

Zum Selbstverschulden hält das Bundesgerichts etwa fest: "*Damit von einem Selbstverschulden des Geschädigten ausgegangen werden kann, muss diesem vorgehalten werden können, er habe die in seinem eigenen Interesse aufzuwendende Sorgfalt nicht beachtet, d.h. er habe nicht genügend Sorgfalt und Umsicht zu seinem eigenen Schutz aufgewendet. Vorwerfbar ist ihm dieses Verhalten allerdings nur, wenn er die Möglichkeit einer Schädigung hätte voraussehen können und sein Verhalten dieser Voraussicht nicht angepasst hat [...].*" (Bundesgerichtsentscheid, 4A.520/2007, E. 5.3)

6. ZWEI ERGÄNZUNGEN ZUM SCHLUSS

- 6.1 Unterlässt ein Zugbegleiter, aber auch ein Buschauffeur eine gebotene Hilfeleistung, so führt dies regelmässig zur Haftung des Unternehmens.

Im Falle einer Auseinandersetzung zwischen Fahrgästen im Bus ist aber nicht erforderlich, dass sich der Chauffeur einmischt und die Streithähne trennt, um sie vor Schaden zu schützen. Er muss sich nicht selbst in Gefahr bringen. Mit einer raschen Information der Leitstelle und der Polizei kommt er seiner Pflicht ohne weiteres nach und verhindert auch eine Haftung des Betriebs.

- 6.2 Seit Oktober 2003 kennt das Strafgesetzbuch eine Bestimmung, welche vorsieht, dass ein Unternehmen selbst mit einer Busse bestraft werden kann, wenn sich im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit eine Straftat ereignet hat, für welche mangels genügender Organisation kein Täter bezeichnet werden kann. Etwa bei ungenügendem Schutz der Fahrgäste könnte gestützt auf diese Regel eine Bestrafung einer Unternehmung in Frage kommen.