

Obligationenrecht Droit des obligations

Obligationenrecht - Transportvertrag - KGE (Einzelrichter der I. Zivilabteilung) vom 1. September 2021, X. AG c. Y. AG - C1 21 61

Haftung aus Transportvertrag

- Beim Autoverlad haftet das Transportunternehmen für Schäden an begleiteten Motorfahrzeugen bis zu Fr. 8 000.-; dabei wird vermutet, dass der Schaden durch den Transport verursacht wurde, soweit das Unternehmen nicht beweist, dass er auf ein Verschulden der geschädigten Person zurückzuführen ist oder auf Umständen ausserhalb seines Einflussbereiches beruht (E. 2.1).
- Anwendungsfall (E. 2.2 und 2.3).

Responsabilité résultant du contrat de transport

- Lors d'un transport automobile, l'entreprise de transport répond des véhicules à moteur accompagnés à concurrence de 8 000 fr. par véhicule ; le dommage est présumé avoir été causé par le transport, sauf si l'entreprise peut prouver que le dommage a été causé fautivement par la personne lésée ou qu'il résulte de circonstances indépendantes de sa volonté (consid. 2.1).
- Cas d'espèce (consid. 2.2 et 2.3).

Aus den Erwägungen

2.1 Am 30. Juni 2018, planmässige Abfahrt um 19.05 Uhr, nutzte ein Mitarbeiter der Berufungsklägerin in Begleitung seiner Ehefrau mit einem auf seine Arbeitgeber-Firma zugelassenen Personenwagen den von der Beklagten betriebenen Autoverlad durch einen Tunnel von einem Nachbarkanton ins Wallis. Am Zielort kam der Personenwagen beschädigt an. Laut Aussage des Mitarbeiters war eine Weiterfahrt nicht möglich, weshalb er dafür ein Ersatzfahrzeug für Fr. 1 226.52 mieten musste. Ein von der Berufungsklägerin eingeholtes Gutachten bezifferte den Sachschaden am Fahrzeug auf EUR 9 327.73. Das Schadensgutachten kostete EUR 1 153.30.

Nach Art. 27 Abs. 1 PBG (Bundesgesetz über die Personenbeförderung [Personenbeförderungsgesetz]) haftet das Transportunternehmen grundsätzlich aus Transportvertrag für Schäden an Motorfahrzeugen, welche es zusammen mit dem Passagier bzw. Lenker auf Autoverladezügen befördert. Ist ein Schaden entstanden, so

wird gemäss Abs. 3 der genannten Bestimmung vermutet, dass der Schaden durch den Transport verursacht worden ist. Abs. 2 befreit das Unternehmen von dieser Haftung, soweit es beweist, dass der Schaden auf ein Verschulden der geschädigten Person zurückzuführen ist oder auf Umständen beruht, die es nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte. Die Klägerin muss sich dabei das Handeln ihres Mitarbeiters bzw. Arbeitnehmers anrechnen lassen (vgl. Art. 55 und 101 OR). Art. 76 Abs. 1 VPB (Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung) mit der Marginalie "Begleitete Motorfahrzeuge (Autoverlad)" beschränkt die Haftung des Unternehmens für begleitete Motorfahrzeuge, die es zum Transport zugelassen hat, auf höchstens Fr. 8 000.- je Fahrzeug (vgl. zum Ganzen Klett/Baumeler/Daphinoff, Der öffentliche Personenverkehr - Haftung und Sicherheitsfragen, Bern 2017, S. 30 betreffend Haftung beim Autoverlad).

2.2 Die Beklagte stellt ihre grundsätzliche Haftbarkeit für Schäden an Motorfahrzeugen aus dem Betrieb des Autoverlads nicht in Frage, sieht jedoch im konkreten Fall das Verschulden am entstandenen Schaden alleine beim Fahrer des Personenwagens, welchem Standpunkt die Vorinstanz gefolgt ist. Diese erachtete es in tatsächlicher Hinsicht als erstellt, dass der Mitarbeiter der Klägerin das Fahrzeug zunächst im letzten Drittel des Verladezuges angehalten und dort ca. 30 Sekunden zugewartet hatte, bevor es sich entschloss, zu den vorderen Fahrzeugen aufzuschliessen (s. erstinstanzliche E. 3.2). Mit Hinweis auf die Bedienungsvorschriften für den Autoverlad folgerte das Bezirksgericht daraus, dass der Bahnangestellte dem Lokführer die Abfahrbereitschaft melden durfte, womit keine von der Beklagten zu vertretende Sorgfaltspflichtverletzung vorliege (s. erstinstanzliche E. 3.3, insbesondere E. 3.3.3). Die Beschädigung des Fahrzeugs der Klägerin sei ausschliesslich auf das Verhalten des Fahrzeuglenkers zurückzuführen, der sich nach einem ersten, rund 30 Sekunden dauernden Zwischenstopp entschlossen habe, weiterzufahren, um zu den vorderen Fahrzeugen aufzuschliessen. Der durch den Vorfall am Fahrzeug entstandene Schaden und der damit einhergehende Folgeschaden beruhe dementsprechend auf Umständen, die die Beklagte weder habe vermeiden noch abwenden können (s. erstinstanzliche E. 3.3.4). (...)

2.3 Aufgrund der in diesem Punkt übereinstimmenden Parteibehauptungen bzw. Aussagen der einvernommenen Personen,

ist aktenkundig, dass der Mitarbeiter der Klägerin in Begleitung seiner Ehefrau im Firmenwagen knapp vor der fahrplanmässigen Zugabfahrtszeit - oder sogar leicht verspätet - beim Billetthäuschen des Autoverlads vor- und als Letzter auf den Verladezug auffuhr. So gaben der klägerische Mitarbeiter und dessen Ehefrau an, nicht sicher gewesen zu sein, dass es ihnen für diesen Verladezug reiche; laut dem Fahrzeuglenker hatte der Zug wenig Verspätung. Somit waren sie sich bewusst, dass der Verladezug in Kürze abfahren würde. Der mit der Abfertigung betraute Bahnangestellte betätigte die Steuerelemente am Rampenwagen, um dessen Seitenbretter aufzuklappen sowie die bei Schmalspurbahnen nötigen Abstützungen einzufahren, sobald das letzte Fahrzeug, also jenes der Klägerin, auf den Verladezug gefahren war. Im Anschluss daran begab er sich in das in einer Entfernung von ca. 50 m positionierte Abfertigungshäuschen, um per Schlüssel und Tastatur die Abfahrtsbereitschaft des Verladezuges zu melden und dadurch (via Betriebszentrale) dessen Abfahrt auszulösen. Nicht ganz klar ist, ob der Verladezug schliesslich noch pünktlich oder mit leichter Verspätung losgefahren ist, wie dies der Fahrzeuglenker angab.

Strittig ist, wie sich der Lenker des klägerischen Fahrzeugs verhielt, nachdem er auf den Verladezug gefahren und der Bahnangestellte die Seitenbretter aufgeklappt sowie die seitliche Abstützung eingefahren hatte. In ihren Rechtsschriften hatte die Klägerin behauptet, ihr Mitarbeiter habe das Fahrzeug ohne Stopp in Richtung der vor ihm positionierten 4-5 Autos gesteuert, als der Verladezug plötzlich losgefahren sei, noch bevor ihr Mitarbeiter die Endposition erreicht gehabt habe. Demgegenüber hatte die Beklagte behauptet, der klägerische Mitarbeiter habe sein Fahrzeug angehalten, worauf ihr Angestellter die Abfahrtsbereitschaft gemeldet habe. Das Beweisverfahren hat dazu ergeben, dass der Mitarbeiter der Klägerin das Fahrzeug tatsächlich angehalten hatte, nach eigenem Bekunden, um auf die Einweisung durch das Zugpersonal zu warten. Ob er dabei den Motor abgestellt hatte oder nicht, wurde weder in den Tatsachenbehauptungen noch in den Beweiseinvernahmen thematisiert. Die Vorinstanz hielt dem Mitarbeiter der Klägerin das Anhalten vor, ohne sich festzulegen, ob der Motor während dieser Zeitspanne abgestellt war und danach neu gestartet werden musste oder ob er weitergelaufen war.

Nach den einschlägigen Betriebsvorschriften meldet der Bahnangestellte die Abfahrtsbereitschaft, sobald sämtliche Fahrzeuge

auf dem Verladezug angehalten haben. Auf diesem werden die Lenker auf Tafeln wiederholt darauf hingewiesen, dass für die Fahrt die Handbremse anzuziehen, der 1. Gang oder Park-Gang einzulegen und der Motor abzustellen ist. Die Berufungsklägerin hat nie geltend gemacht, dass ihr Mitarbeiter darüber nicht ausreichend informiert war bzw. von der Berufungsbeklagten als Betreiberin des Autoverlads nicht gehörig informiert worden wäre. Bei seiner Befragung hat der klägerische Mitarbeiter denn auch ausgesagt, dass er bereits zuvor einmal die Dienste des Autoverlads in Anspruch genommen habe, womit er die Verladeregeln kennen musste und offensichtlich auch kannte. Der Bahnangestellte sagte seinerseits aus, er habe sich auf dem Weg vom Rampenwagen zum Abfertigungshäuschen und auch dort nochmals vergewissert, dass alle Fahrzeuge auf dem Verladezug angehalten hatten und dass keine Brems-/Rücklichter zu sehen waren. Dass der Bahnangestellte im Falle einer Haftung seiner vormaligen Arbeitgeberin einen Rückgriff zu gegenwärtigen hätte, was die Berufungsklägerin gegen dessen Glaubwürdigkeit vorbringt, erscheint wenig wahrscheinlich, weil die Akten dafür keinerlei Anhaltspunkte enthalten und eine Versicherungsdeckung besteht. Hingegen ist nicht von der Hand zu weisen, dass der Bahnangestellte über sein eigenes - korrektes oder eben unkorrektes - Handeln Auskunft gibt und dass dieses für die Haftungsfrage von Bedeutung sein kann. Insoweit ist er mittelbar am Ausgang des Verfahrens interessiert, selbst wenn er persönlich kaum finanzielle Folgen zu befürchten hat. Allerdings genügt das so umschriebene Interesse für sich allein nicht, um seine Aussage als unwahr oder nicht verwertbar erscheinen zu lassen. Die Berufungsklägerin hat es ihrerseits unterlassen, ihrem Mitarbeiter Fragen dazu zu stellen, wie er den Personenwagen in der Halteposition gehalten hat. Es gibt also keine Zweitaussage, welche jener des Bahnangestellten widersprechen würde, wonach keine Brems-/Rücklichter mehr zu sehen waren. Überdies war laut Klageschrift sowie Aussagen des Mitarbeiters und dessen Gattin der fragliche Personenwagen, ein VW Passat, mit einem Auto-Hold-System ausgestattet und dieses auch aktiviert. Die eingeschaltete Auto-Hold-Funktion sichert als Erweiterung der elektronischen Parkbremse das Fahrzeug im Stillstand automatisch gegen ein Wegrollen, ohne dass das Fahrzeug mit der Fußbremse gehalten werden muss (vgl. statt vieler <https://www.rosier.de/volkswagen-assistenzsysteme/> besucht am 26. August 2021). In diesem Falle leuchtet das Bremslicht nicht, was für die Richtigkeit der Aussage des Bahnangestellten spricht. Aus

den von der Beklagten hinterlegten Videoaufnahmen zur Abfertigung von Verladezügen lässt sich schliesslich nichts Konkretes für den vorliegenden Fall ableiten.

Nach dem Gesagten ist erstellt, dass der Bahnangestellte die Abfahrbereitschaft meldete, nachdem der Lenker des letzten Autos auf dem Verladezug angehalten hatte und keine Bremslichter mehr sichtbar waren. Dies durfte er tun. Eine Sorgfaltspflichtverletzung hat er dadurch nicht begangen. Er musste nämlich vernünftigerweise und aufgrund der Hinweisschilder zum korrekten Verhalten auf dem Verladezug (Handbremse anziehen, 1. Gang oder Park-Gang einlegen und Motor abstellen) nicht damit rechnen, dass der zeitlich knapp auf den Verladezug gefahrene Lenker sein zuvor angehaltenes Fahrzeug plötzlich wieder in Bewegung setzt. Ein solches Verhalten ist völlig unverständlich und unvernünftig, zumal die Zugsabfahrt unmittelbar bevorstand, was der Fahrzeuglenker sehr wohl wusste. Gut denkbar ist dabei, dass der Mitarbeiter das Firmenfahrzeug neuerlich in Fahrt gesetzt hat, nachdem der Bahnangestellte am Rampenwagen die Seitenbretter aufgeklappt und die seitlichen Abstützungen eingefahren sowie die Abfahrbereitschaft gemeldet und dadurch die Abfahrt initiiert hatte, aber bevor sich der Verladezug in Bewegung setzte. An der Beurteilung ändert dies indessen nichts. Denn mit einem solchen Verhalten eines Autolenkers, welcher sich bewusst war, dass es nur äusserst knapp auf den Verladezug gereicht hatte, und deshalb jederzeit mit der Zugsabfahrt rechnen musste, so dass ein nachträgliches Aufschliessen zu den vorstehenden Personenwagen nach einem mindestens halbminütigen Stopp als äusserst unvernünftig zu taxieren ist, musste der Bahnangestellte und damit auch die Berufungsbeklagte als Betreiberin des Verlags nicht rechnen. Eine Haftung der Berufungsbeklagten ist selbst bei dieser Sachverhaltsvariante nicht gegeben, ohne dass geprüft werden müsste, ob der Fahrzeuglenker beim langsamen Anfahren des Verladezuges richtig reagiert hat. Vielmehr hat der Lenker des Fahrzeugs den Schaden verschuldet. Klage und Berufung sind demzufolge abzuweisen.