

(Bestätigt mit VB.2021.00305 vom 27. September 2022, wobei das Verschulden nicht als grobfahrlässig qualifiziert wurde.)

Zu prüfen war die Kostentragungspflicht des Bahnunternehmens für den Einsatz der Feuerwehr von Schutz & Rettung Zürich bei einem Personenunfall. Der Verunfallte hatte, statt die in nächster Nähe befindliche Unterführung zu benutzen, eine viel befahrene Strasse, einen Grünstreifen sowie ein Gleis überquert, um einen auf dem zweiten Gleis verkehrenden Zug zu erwischen. Auf dem Mittelperron angelangt, eilte er dem abfahrenden Zug hinterher und versuchte dessen Tür zu öffnen, ehe er stürzte und unter den Zug geriet. Die Gebäudeversicherung Kanton Zürich hatte die Kosten für den Einsatz gestützt auf § 28 FFG der Bahnbetreiberin überbunden, welche dagegen rekurrierte.

Aus den Erwägungen:

3.1 Die Rekurrentin bringt vor, dass § 28 FFG dann nicht anwendbar sei, wenn die Bahnunternehmung für Folgen eines Unfalls nicht hafte, weil den Geschädigten ein grobes Selbstverschulden im Sinne von Art. 40c Abs. 2 lit. b des Eisenbahngesetzes (EBG) treffe, ohne dass ein Mangel im Bahnbetrieb zum Unfall beigetragen habe. Die Kosten könnten deshalb in einem solchen Fall der Bahnunternehmung nicht auferlegt werden. Eine frühere Praxis, die auch bei grobem Selbstverschulden des Verunfallten oder bei Suizid die Feuerwehrkosten der Bahnunternehmung auferlegt habe, sei durch die neue Rechtsprechung des Bundesgerichts (BGr, 18. Mai 2018, 2C_1096/2016) überholt. (...)

3.2 Die GVZ führt vernehmlassungsweise aus, dass es sich bei der Kostentragung nach § 28 FFG nicht um eine Haftung im Sinne des Haftpflichtrechts handle, sondern um das Einstehen des Halters für die zu seinen Gunsten vorgenommene Ersatzvornahme durch den «Staat», hier konkret durch Feuerwehreinsatzkräfte. Bei § 28 Abs. 1 FFG handle es sich um eine kantonale Sondernorm, die nur und erst dann nicht als Grundlage für die Verrechnung von Feuerwehreinsatzkosten herangezogen werden könne, wenn dies im Ergebnis vor dem verfassungsrechtlichen Willkürverbot nicht standhalten würde. Für den Fall des Suizides auf Schienen sei der GVZ die Kostenüberwälzung eines Feuerwehreinsatzes auf eine Bahnbetreiberin daher abgesprochen worden, weil es sich dabei nicht um ein für den Bahnbetrieb typisches Risiko handle. Der Bahnbetreiberin diese Kosten zu überbinden, die durch ein qualifiziertes, den Kausalzusammenhang unterbrechendes Drittverschulden – nämlich der absichtliche Missbrauch des Bahnbetriebs zu einem sachfremden Zweck – entstanden seien, sei mit dem Willkürverbot nicht zu vereinbaren. Gestützt auf den Bundesgerichtsentscheid sei entgegen der Auffassung der Rekurrentin die Anwendung und Kostenüberwälzung auf eine Bahnbetreiberin nach § 28 Abs. 1 FFG damit keinesfalls generell auszusetzen, sobald von einem grobfahrlässigen Handeln einer Drittperson auszugehen sei. (...)

4.1 Die von den Einsatzkräften getroffenen Massnahmen und damit die Höhe der Kosten sind unbestritten. Im Streit liegt hingegen im Wesentlichen, ob sich die Kostenaufgabe für den Feuerwehreinsatz auf § 28 FFG stützen lasse.

Für die angestammten Aufgaben der Feuerwehr gemäss § 16a Abs. 1 lit. a FFG gilt der Grundsatz der Unentgeltlichkeit (§ 27 Abs. 1 FFG). Von diesem Grundsatz ausgenommen und damit kostenpflichtig sind Einsätze nach § 27 Abs. 2 FFG sowie § 28 FFG (Verkehrsunfälle und Fahrzeugbrände) und § 29 FFG (ABC-Ereignisse). Zu den kostenpflichtigen Einsätzen nach § 27 Abs. 2 FFG zählen namentlich solche, die durch eine vorsätzliche, rechtswidrige Handlung oder Unterlassung nötig gemacht oder veranlasst wurden (lit. a). Kostenpflichtig müssen selbstverständlich auch Einsätze bei Verkehrsunfällen sein, die absichtlich herbeigeführt wurden, wobei nach § 28 FFG der Fahrzeughalter die Kosten zu tragen hat.

§ 28 Abs. 1 FFG bestimmt, dass bei Unfällen im Strassen-, Schienen-, Schiffs- und Luftverkehr sowie bei Bränden von Fahrzeugen aller Art der Halter des Fahrzeuges die Kosten der Feuerwehr für den Einsatz und für Rettungen einschliesslich eines angemessenen Anteils für die Einsatzvorbereitung trägt. Sind mehrere Fahrzeughalter beteiligt, tragen sie die Kosten entsprechend ihren Anteilen an der Beanspruchung des Feuerwehreinsatzes (Abs. 2). Diese Vorschrift ist seit dem 1. Juni 2009 in Kraft. Zuvor erfolgte die Kostenaufgabe gegenüber dem «Verursacher bei Verkehrsunfällen» (§ 27 Abs. 1 lit. c altFFG in der Fassung vom 24. September 1978). Mit § 28 FFG wollte der Gesetzgeber bei Verkehrsunfällen und Fahrzeugbränden den Verursacherbegriff präzisieren und ermöglichen, dass die Einsatzkosten ohne eine vorgängige Abklärung der Schuldfrage zurückgeführt werden können. Auch sollte damit der Durchsetzung des Verursacherprinzips im Strassen-, Schienen-, Schiffs- und Luftverkehr verstärkt Geltung verschaffen werden. Zu diesem Zweck wurde bestimmt, dass die Kostenaufgabe neu gegenüber dem Fahrzeughalter als dem kausal haftbaren Verursacher (Zustandsstörer) erfolgt (vgl. Antrag des Regierungsrates vom 27. Februar 2008 zum Gesetz über die Anpassung des Feuerwehrwesens an das Konzept Feuerwehr 2010, Weisung S. 13 und 18 f.).

4.2 Der vorliegend streitgegenständliche Feuerwehreinsatz diene der Hilfeleistung für die Rekurrentin bei einem Schienenverkehrsunfall im Zusammenhang mit deren Bahnbetrieb. Die Feuerwehr hat mithin für die Rekurrentin als Bahnbetreiberin eine Dienstleistung erbracht, wofür jener die im Streit liegenden Kosten auferlegt wurden. Daraus erhellt, dass es sich bei den streitbetroffenen Einsatzkosten nicht um einen der Feuerwehr oder sonst wem entstandenen *Schaden* handelt, für den das Bahnunternehmen haftbar gemacht werden soll. Demgemäss stehen vorliegend – wie auch schon in dem von der Rekurrentin erwähnten BRGE IV Nr. 0036/2016 vom 31. März 2016, E. 3.3.3, festgehalten – keine Haftungsansprüche in Frage, die anhand der einschlägigen Vorschriften, etwa Art. 40b ff. EBG, zu beurteilen wären. Weil die Bestimmung von § 28 Abs. 1 FFG nicht die Haftung für Schäden regelt, steht sie auch nicht im Konflikt mit bundesrechtlichen Vorschriften über die Haftung, namentlich über Tatbestände der Gefährdungshaftung im Bereich Verkehr (vgl. etwa Art. 40b ff. EBG, Art. 58 ff. SVG, Art. 64 ff. Luftfahrtgesetz [LFG] oder Art. 30 ff. Binnenschiffahrtsgesetz [BSG]). Wie das Verwaltungsgericht in

VB.2016.00230 vom 24. Oktober 2016 betreffend den erwähnten Entscheid des Baurekursgerichts festgehalten hat, regelt § 28 FFG nur das Aussenverhältnis, während Art. 40c EBG das Innenverhältnis betrifft (E. 4.4.). Entsprechend stellt sich entgegen den Vorbringen der Rekurrentin im vorliegenden Fall aufgrund der verschiedenen Regelungsgegenstände der beiden Gesetzesbestimmungen die Frage nicht, ob § 28 FFG dem höherrangigen Art. 40c EBG widerspricht. Aus dem auf die Entscheide des Baurekurs- und Verwaltungsgerichts hin ergangenen Entscheid des Bundesgerichts 2C_1096/2016 vom 18. Mai 2018 ergibt sich diesbezüglich nichts Gegenteiliges. Die Rechtsprechung des Baurekurs- bzw. Verwaltungsgerichts kann entgegen der Auffassung der Rekurrentin insofern nicht als überholt betrachtet werden; im Gegenteil. Aus dem Entscheid des Bundesgerichts geht hervor, dass dieses der Bestimmung von § 28 Abs. 1 FFG den Status einer «Sondernorm für Verkehrsunfälle und Fahrzeugbrände» zugesteht und dabei gerade nicht beanstandet, dass der zürcherische Gesetzgeber die Tatsache der Schaffung einer Gefahr durch den Fahrzeughalter in den Vordergrund gestellt hat. Vielmehr hebt das Bundesgericht hervor, dass die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters die Verantwortlichkeit jener Personen verdrängt, welche nach § 27 Abs. 2 lit. a FFG ebenfalls kostenpflichtig werden, wenn sie schuldhaft Anlass zu einem Feuerwehreinsatz gegeben haben (s. E. 4.6). Die Rekurrentin vermag aus ihren Vorbringen betreffend den Vorrang von Bundesrecht vor kantonalem Recht mithin nichts für sich abzuleiten. Insbesondere ist für eine Kostenaufgabe zulasten der Bahnunternehmung nach kantonalem Recht irrelevant, ob daneben (auch) eine Haftpflicht nach den bundesrechtlichen Haftungsbestimmungen besteht.

4.3 Beanstandet wurde durch das Bundesgericht hingegen der Umstand, dass die Auflage der im Zusammenhang mit dem in jenem Verfahren gegenständlichen Suizid angefallenen Einsatzkosten zulasten der Bahnbetreiberin gestützt auf § 28 Abs. 1 FFG zur Folge hatte, dass diese dadurch ein Risiko zu tragen gehabt hätte, das nicht auf die Betriebsgefahr zurückzuführen war. Dies stufte das Bundesgericht als sachlich nicht gerechtfertigt und deshalb willkürlich ein (s. E. 4.5.).

Es stellte dabei zunächst fest, dass § 28 Abs. 1 FFG einzig auf die Haltereigenschaft abstelle und insoweit von der das Störprinzip betreffenden Konzeption abweiche. Der Zurechnungsnorm liege der Gedanke zugrunde, dass ein Bahnbetreiber Zustandsstörer sei, wenn sich ein typisches Risiko in seinem Herrschaftsbereich verwirkliche. Die Haltereigenschaft könne in solchen Fällen ein sinnvolles Zurechnungskriterium sein. In der Folge warf es die jenen konkreten Fall betreffende Frage auf, ob es mit dem Willkürverbot zu vereinbaren sei, den Suizid auf den Schienen als ein für den Bahnbetrieb typisches Risiko zu qualifizieren und der Betreiberin der Bahn die Kosten zu überbinden, welche als unmittelbare Folge des Geschehens anfielen (E. 4.4).

Es erwog hierzu, dass der Suizid auf den Schienen nicht mit anderen Bahnverkehrsunfällen vergleichbar sei, weil dabei der Bahnbetrieb absichtlich zu einem sachfremden Zweck missbraucht werde, ohne dass die Betreiberin der Anlage einen Einfluss auf das Geschehen hätte. Sie könne dieses Risiko nicht beherrschen, weil der Suizident sich über Schutzmassnahmen – etwa in

Form von Abschränkungen – hinwegsetzen würde. Es handle sich um ein qualifiziertes Drittverschulden, welches die Zustandshaftung zurückdränge. Der Suizid werde nicht unmittelbar durch die Bahnbetreiberin verursacht und könne daher keine Haftung derselben als Zustandsstörerin begründen. Dabei verwies das Bundesgericht auf die allgemeinen Grundsätze zur Begrenzung der Haftung des Zustandsstörers, wonach ein unbefugter Dritter durch missbräuchliche Benutzung der an sich ungefährlichen Sache die Gefahr herbeiführe (E. 4.5. mit Verweis auf E. 2.5.2.).

Das Bundesgericht scheint mithin die Auffassung zu vertreten, dass jedenfalls dann, wenn sich ein bahntypisches Risiko verwirklicht und keine missbräuchliche Benutzung vorliegt, das Abstellen auf die Haltereigenschaft als Zurechnungskriterium nicht zu beanstanden ist. Aus dem Bundesgerichtsentscheid ist im Lichte der vorstehenden Ausführungen hingegen nicht abzuleiten, dass in analoger Anwendung des Haftungsausschlusses gemäss Art. 40c EBG, wonach insbesondere grobes Verschulden der geschädigten oder einer dritten Person die Haftung der Inhaberin des Eisenbahnunternehmens entfallen lässt (lit. b), bei grobem Verschulden der geschädigten oder einer dritten Person nebst der Haftung generell auch die Kostentragungspflicht gemäss § 28 Abs. 1 FFG entfallen würde. Dass das Bundesgericht bei seiner Argumentation den dem Haftungsausschluss gemäss Art. 40c Abs. 2 lit. b EBG zugrundeliegenden Gedanken aufgegriffen hat, ändert daran nichts, zumal es daraus lediglich für den Fall des Suizides auf ein willkürliches, d.h. sachlich nicht gerechtfertigtes («unbilliges») Ergebnis schloss. Es ist mithin jeweils im Einzelfall zu prüfen, ob die zur Diskussion stehenden Kosten Folge eines mit dem Betriebszweck nicht zu vereinbarenden, missbräuchlichen und nicht beherrschbaren Verhaltens einer aussenstehenden Person zu betrachten sind.

4.4 Demnach ist vorliegend zu prüfen, ob sich beim Personenunfall ein bahntypisches Risiko im Herrschaftsbereich der Bahnbetreiberin verwirklicht hat. In diesem Fall wäre eine Kostenaufgabe zulasten der Bahnbetreiberin auch im Lichte des vorliegend diskutierten Bundesgerichtsentscheids nicht zu beanstanden.

Vorab fällt hierzu in Betracht, dass der Verunfallte dem Zug einzig zum Zweck der Mitfahrt nacheilte, womit sein Verhalten klarerweise mit dem Bahnbetrieb zu vereinbaren ist. Es handelt sich dabei offenkundig nicht um einen absichtlichen Missbrauch des Bahnbetriebs zu einem sachfremden Zweck, wie dies etwa bei einem Suizid der Fall ist. Unfälle bei Haltestellen und Bahnhöfen während der Ein- und Abfahrt eines Zuges sowie auch beim Fahrgastwechsel sind leider nicht ausgeschlossen. Es gehört indes zum charakteristischen Risiko des Bahnbetriebs, dass dabei Personen auf dem Perron gefährdet werden. Nicht ungewöhnlich ist auch, dass Personen an Haltestellen und Bahnhöfen selbst Zügen nacheilen, die bereits losgefahren sind. Auch wenn ein solches Verhalten von aussen betrachtet nicht nachvollziehbar ist, so liegt die daraus resultierende Gefahr im Herrschaftsbereich der Bahnbetreiberin. Denn die daraus resultierende Gefährdung von Personen erscheint noch als von ihr beherrschbar; dies etwa durch den Einsatz von Bahnmitarbeitern oder durch bauliche Massnahmen (etwa durch

automatisch schliessende Schranken oder durch die Minimierung des Abstandes zwischen Zug und Perron gerade in Kurven). Anders verhält es sich bei einem Suizid, da sich ein Suizident – wie das Bundesgericht im vorliegend diskutierten Entscheid festgehalten hat – über Schutzmassnahmen hinwegsetzen würde. Es kann mithin nicht gesagt werden, dass die Bahnbetreiberin vorliegend keinerlei Einfluss auf den Vorfall gehabt hätte. Er ist damit als aus der Betriebsgefahr resultierend zu betrachten.

Daran ändert nichts, dass der ortskundige Verunfallte anstatt die in nächster Nähe liegende Fussgängerunterführung zu benutzen, zunächst die Fahrbahn der A.-strasse und danach das von der Strasse aus betrachtet erste Gleis der Haltestelle B. überquerte, um auf den Mittelperron zu gelangen und alsdann den auf dem zweiten Gleis bereits losfahrenden Zug doch noch zu erwischen. Soweit die Rekurrentin gerade dieses Annäherungsverhalten als wesentlich zum Unfall beitragend erachtet, ist festzustellen, dass es sich nicht vollständig ausserhalb ihres Herrschaftsbereichs bewegt. Ihre diesbezügliche Einflussmöglichkeit besteht darin, dass etwa die Gleise durch bauliche Massnahmen gegen aussen, d. h. gegen die A.-strasse, abgesperrt würden. Soweit die Rekurrentin das Annäherungsverhalten des Verunfallten indes zur Begründung einer groben Fahrlässigkeit heranzieht, welche die Betriebsgefahr nach ihrer Auffassung zurückdrängt und mithin den adäquaten Kausalzusammenhang zwischen Betriebsgefahr und dem Unfall unterbricht, ist dem entgegenzuhalten, dass § 28 Abs. 1 FFG – wie bereits angedeutet – eine ausschliessliche Kostentragungspflicht des Fahrzeughalters eingeführt hat, wobei die Umstände des Einzelfalls für diese Kostentragungspflicht unbeachtlich sind («Sondernorm für Verkehrsunfälle und Fahrzeugbrände»). D.h. der Fahrzeughalter trägt ungeachtet des Verursacherzusammenhangs stets die gesamten Kosten des Feuerwehreinsatzes. Diese Regelung ist auch im Lichte des vorliegend diskutierten Bundesgerichtsgerichtsentscheids – wie erwähnt – nicht zu beanstanden; jedenfalls dann nicht, wenn sich – wie vorliegend – ein typisches Risiko im Herrschaftsbereich der Bahnunternehmung verwirklicht und kein Missbrauch vorliegt. Mithin stellt sich die Frage der Unterbrechung des Kausalzusammenhangs vorliegend nicht.

Gleichwohl ist hinsichtlich des von der Rekurrentin in diesem Zusammenhang angeführten Entscheids des Bundesgerichts BGr 5C_213/2004 vom 13. Januar 2006, worin es um die Befreiung der Haftung nach dem damals noch geltenden Eisenbahnhaftungsgesetz (Bundesgesetz über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Schweizerischen Post vom 28. März 1905 [EHG]) bei schwerem Selbstverschulden ging, festzuhalten, dass dort im Unterschied zur vorliegenden Fallkonstellation Einflussnahmen von aussen (Zurufe sowie laute Pfliffe der Bahnangestellten) auf die einem Zug nachteilende Person erfolgten. Diese liess sich indes nicht einmal dadurch von ihrem Tun abhalten. In jenem Fall war im Vergleich zum vorliegenden Fall mithin ein weiteres Element zu berücksichtigen, sodass die von jener Verunfallten gesetzte Ursache in jener Konstellation die Betriebsgefahr zurückzudrängen vermochte. Dem im vorliegenden Fall fraglichen, vorstehend geschilderten Verhalten des Verunfallten würde im Hinblick auf die Frage der Unterbrechung des

Kausalzusammenhangs deshalb nicht dasselbe Gewicht zukommen wie demjenigen der in jener Konstellation verunfallten Person.

4.5 Zusammenfassend steht fest, dass sich beim fraglichen Unfall ein bahntypisches Risiko verwirklicht hat. Die Rekurrentin hat deshalb als Inhaberin des Eisenbahnunternehmens und als Halterin im Sinne von § 28 Abs. 1 FFG des vom Verkehrsunfall betroffenen Schienenfahrzeugs die Kosten des Feuerwehreinsatzes zu tragen.