

Les CFF recourent contre le jugement du Tribunal de commerce de Zurich les condamnant à payer un tort moral à la victime poussée sous un train par une tierce personne reconnue pénalement irresponsable pour des raisons psychiatriques. Les CFF invoquent à cet effet la clause d'exonération de l'art. 40c LCdF pour faute grave d'un tiers.

Le TF interprète l'art. 40c LCdF de façon littérale, historique, systématique et téléologique, et rappelle qu'il ne privilégie aucune méthode d'interprétation, mais s'inspire d'un **pluralisme pragmatique pour rechercher le véritable sens de la norme** (c. 3.3). Il relève que selon les travaux préparatoires relatifs à la révision de la LCdF, **le législateur visait à l'art. 40c LCdF les personnes suicidaires en état d'incapacité de discernement** comme motif d'exonération des entreprises de chemins de fer. Selon le message du CF, l'introduction de la nouvelle disposition ne devrait pas modifier la jurisprudence antérieure sur les motifs d'exonération. Par ailleurs, le TF considère qu'il n'est pas possible de déduire clairement du message du CF l'extension des motifs d'exonération au-delà des cas de suicides de personnes incapables de discernement (c. 3.3.2).

L'interprétation de l'art. 40c LCdF permet également de retenir que **les principes généralement admis pour retenir une interruption du lien de causalité adéquate sont applicables**. Ainsi, pour admettre une interruption du lien de causalité adéquate, il faut que le fait non imputable au responsable causal ait contribué à l'accident de telle manière qu'il en devienne la cause principale (c. 3.3.3.1). A cet égard, le TF indique que parmi les éléments permettant d'apprécier l'interruption du lien de causalité adéquate, le législateur a voulu limiter l'influence des facteurs subjectifs, tels que la faute de tierces personnes pour lesquelles les CFF ne sont pas responsables (c. 3.3.4).

En l'espèce, le TF considère que **la gravité des blessures de la victime est due au fait qu'elle a été traînée sur plusieurs mètres par le convoi et que le risque d'être poussé sur un quai de gare n'est pas si extraordinaire. Ce risque est donc bel et bien inhérent aux chemins de fer** (c. 3.4.1). En conclusion, le cas d'espèce doit être distingué des cas de suicide pour lesquels la cause du dommage doit être imputée à la victime (c. 3.4.2).

Auteure : Me Muriel Vautier, avocate à Lausanne

Beschwerde gegen das Urteil des Handelsgerichts des Kantons Zürich vom 5. Oktober 2018 (HG170078-O)

Sachverhalt:

A.

A., geb. 1930, Jonen (Geschädigter, Kläger, Beschwerdegegner) wurde am 21. März 2016 schwer verletzt. Als er auf dem Bahnsteig im Bahnhof Affoltern am Albis/ZH wartete, wurde er von B. unter den einfahrenden Zug der S-Bahn gestossen und einige Meter vom Zug mitgeschleift. Der am Unfall beteiligte Personenzug gehört der Schweizerische Bundesbahnen SBB (Bahnunternehmung, Beklagte, Beschwerdeführerin).

B. wurde im Strafverfahren infolge einer Drogenabhängigkeit und einer psychiatrischen Erkrankung als schuldunfähig erklärt. Das Bezirksgericht Affoltern kam im Urteil vom

11. Januar 2017 zum Schluss, dass er den Tatbestand der versuchten Tötung (Art. 111 StGB i.V.m. Art. 22 Abs. 1 StGB) im Zustand völliger Schuldunfähigkeit erfüllte; es wurde eine stationäre Massnahme zur Behandlung der psychischen Störung angeordnet.

B.

Mit Klage vom 29. März 2017 beantragte der Geschädigte dem Handelsgericht Zürich, die Bahnunternehmung sei zu verpflichten, ihm unter dem Titel Genugtuung einen Betrag von Fr. 35'000.-- nebst Zins zu 5 % seit 21. März 2016 zu bezahlen. Er begründete seine Klage mit der Gefährdungshaftung gemäss Art. 40b des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101). Die Beklagte beantragte die Abweisung der Klage unter Berufung auf die Entlastungsgründe gemäss Art. 40c EBG.

Das Handelsgericht des Kantons Zürich verpflichtete die Beklagte mit Urteil vom 5. Oktober 2018, dem Kläger Fr. 35'000.-- zuzüglich Zins zu 5 % seit dem 21. März 2016 zu bezahlen. Das Gericht gelangte zum Schluss, das mit dem Betrieb einer Eisenbahn verbundene charakteristische Risiko habe sich verwirklicht und eine Entlastung oder Kürzung der Genugtuung aufgrund der Dritteinwirkung sei ausgeschlossen.

C.

Mit Beschwerde in Zivilsachen stellt die Beklagte die Rechtsbegehren, das Urteil des Handelsgerichts des Kantons Zürich vom 5. Oktober 2018 sei aufzuheben und die Klage sei abzuweisen, eventuell sei die Sache an die Vorinstanz zur Neu Beurteilung zurückzuweisen. Der Beschwerdegegner beantragt in der Antwort, die Beschwerde sei abzuweisen. Das Handelsgericht hat auf Vernehmlassung verzichtet.

Erwägungen:

1.

Der angefochtene Entscheid betrifft eine Zivilsache (Art. 72 BGG), die Beschwerde richtet sich gegen den Entscheid eines oberen kantonalen Gerichts, das als Fachgericht für handelsrechtliche Streitigkeiten als einzige kantonale Instanz entscheidet (Art. 75 BGG), die Beschwerdeführerin ist mit ihren Anträgen unterlegen (Art. 76 BG), ein Streitwert ist nicht erforderlich (Art. 74 Abs. 2 lit. b BGG) und die Beschwerdefrist ist eingehalten (Art. 100 BGG). Die Beschwerde ist zulässig.

2.

Nach Art. 40b Abs. 1 des Eisenbahngesetzes in der Fassung gemäss Ziffer II. 13 des Bundesgesetzes vom 9. März 2009 über die Bahnreform haftet der Inhaber eines Eisenbahnunternehmens für den Schaden, wenn die charakteristischen Risiken, die mit dem Betrieb der Eisenbahn verbunden sind, dazu führen, dass ein Mensch getötet oder verletzt wird oder ein Sachschaden entsteht.

2.1. Die Vorinstanz führt im angefochtenen Urteil unter Verweis auf die Botschaft vom 8. Juni 2007 zur Güterverkehrsvorlage (BBl 2007 4479 Ziff. 1.7.3 und 4491 Ziff. 2.3.1) und die Beratungen des Nationalrates vom 19. Dezember 2007 (AB 2007, 1171) aus, dass unter die charakteristischen Risiken des Bahnbetriebs namentlich die Fortbewegung fällt, die insbesondere einen Zusammenstoss, eine Entgleisung oder ein Überfahren verursachen

könnten. Sie erwog mit Hinweis auf die Lehre (MIRINA GROSZ, in: Fischer/Luterbacher [Hrsg.], Haftpflichtkommentar, 2016, N. 11 zu Art. 40b EBG; ROGER KÖNIG, Die Gefährdungshaftung nach Eisenbahngesetz, 2012, S. 25-27), die Fortbewegung der Eisenbahn berge ein enormes Gefährdungspotential aufgrund ihrer Masse, ihres Gewichts, des langen Bremsweges und der Unmöglichkeit für den Lokführer, das Geschehen auf der gesamten Länge seines Gefährts im Blick zu behalten sowie dessen Schienengebundenheit; dieses Gefährdungspotential sei auch bei langsamer Fahrt und selbst unter Aufwendung grösster Aufmerksamkeit nicht vollends beherrschbar. Nach den Erwägungen der Vorinstanz vergrössert sich dieses Risiko, je mehr sich Personen den Schienen nähern. Es fällt danach ohne Weiteres unter das charakteristische Risiko, dass Personen gefährdet sind, wenn sie sich in Bahnhöfen in grosser Menge auf Perrons aufhalten und nahe den Schienen auf einfahrende Züge warten.

2.2. Die Beschwerdeführerin stellt zu Recht nicht in Frage, dass sich vorliegend die charakteristischen Risiken verwirklicht haben, die mit dem Betrieb der Eisenbahn verbunden sind. Nach den Feststellungen der Vorinstanz war der Zug der Beklagten im Begriff, in den Bahnhof einzufahren und bewegte sich - wenn auch nicht mehr mit allzu hoher Geschwindigkeit -, als der Beschwerdegegner vom Perron gestossen wurde. Der Zugführer konnte das Unfallgeschehen an der Zugseite nicht bemerken und erst recht nicht darauf reagieren. Die erheblichen Verletzungen, die der Beschwerdegegner erlitt, als er vom einfahrenden Zug mehrere Meter mitgeschleift wurde, sind auf die charakteristischen Risiken zurückzuführen, die mit dem Betrieb der Eisenbahn verbunden sind.

2.3. Die Beschwerdeführerin haftet nach Art. 40b EBG für den Personenschaden des Beschwerdegegners. Es handelt sich um eine strenge Kausalhaftung (sog. Gefährdungshaftung), die weder ein Verschulden noch eine Ordnungswidrigkeit bedingt, da sie an die besondere Gefahr des Betriebs einer Eisenbahn anküpft, welche - trotz der ausserordentlichen Anzahl und/oder des Ausmasses der zu befürchtenden Schäden - angesichts des Interesses der Allgemeinheit an der Fortführung der gefährlichen Tätigkeit erlaubt ist (vgl. WALTER FELLMANN, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. II, 2013, S. 34, 51; OFTINGER/STARK, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Allgemeiner Teil, Bd. I, 5. Aufl. 1995, § 1 Rz. 41). Die Beschwerdeführerin beruft sich denn auch nicht auf ihr fehlendes Verschulden, sondern auf den Entlastungstatbestand des Art. 40c EBG und bringt vor, als Hauptursache der Verletzungen des Beschwerdegegners sei das Verhalten des urteilsunfähigen Dritten zu qualifizieren, der den Beschwerdegegner gestossen hatte.

3.

Art. 40c EBG lautet wie folgt:

"1 Der Inhaber wird von der Haftpflicht entlastet, wenn ein Sachverhalt, der ihm nicht zugerechnet werden kann, so sehr zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, dass er als dessen Hauptursache anzusehen ist.

2 Derartige Sachverhalte sind insbesondere:

- a. höhere Gewalt; oder
- b. grobes Verschulden der geschädigten oder einer dritten Person."

3.1. Die Vorinstanz hat die Entlastung nach dieser Bestimmung abgelehnt. Insbesondere aus den Materialien hat sie geschlossen, es sei das Anliegen des Gesetzgebers gewesen, die Selbsttötung urteilsunfähiger Personen im Unterschied zur bisherigen Praxis als Entlastungsgrund zuzulassen, was der hauptsächliche Grund für die weite Umschreibung der Entlastungsgründe sei. Sie hat angenommen, die Entlastung bei Urteilsunfähigkeit sei nur ausnahmsweise zu gewähren, namentlich wenn die verletzte oder getötete Person eindeutig die Absicht hegte, sich das Leben zu nehmen. Das Handelsgericht erwog, die Norm knüpfe im Übrigen an die tradierte Lehre an, wonach zur Entlastung des Haftpflichtigen die Unterbrechung des Kausalzusammenhangs erforderlich sei. Es gelangte zum Schluss, das Verhalten des urteilsunfähigen Dritten rechtfertige keinen Haftungsausschluss der Beschwerdeführerin, zumal der Sphäre des Beschwerdegegners kein relevanter Faktor für das Unfallgeschehen zugerechnet werden könne und das charakteristische Risiko des Bahnbetriebs in der konkreten Unfallsituation keine unbedeutende oder zufällige Rolle gespielt habe. Denn der Stoss gegen den Beschwerdegegner hätte in kaum einer anderen denkbaren Situation derart schwerwiegende Folgen gehabt, wie sie durch den einfahrenden Zug verursacht wurden.

3.2. Die Beschwerdeführerin rügt, die Vorinstanz habe Art. 40c EBG verletzt, indem sie ein Kriterium des Todeswunsches eingeführt habe und bei der Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs der "Hauptursache" von falschen rechtlichen Kriterien ausgegangen sei. Sie hätte nach Ansicht der Beschwerdeführerin in Abwägung der Intensitäten der Ursachen zum Schluss gelangen müssen, dass die der Eisenbahn innewohnende Betriebsgefahr gegenüber der Intensität des mit Kalkül ausgeführten Stosses durch den urteilsunfähigen Dritten gänzlich zurücktrete. Diese Ansicht sieht die Beschwerdeführerin durch die Überlegung bestätigt, dass der Entlastungsgrund nach Art. 40c EBG zu bejahen wäre, wenn sich der urteilsunfähige Dritte selbst unter den einfahrenden Zug geworfen hätte. Sie fügt an, das Handeln des Dritten könne auch entgegen der Ansicht der Vorinstanz nicht mit dem in der Botschaft erwähnten Fall des Herumirrens einer geistig verwirrten Person auf dem Perron gleichgestellt werden. Die Beschwerdeführerin beanstandet auch die zusätzliche Erwägung der Vorinstanz, dass der Sphäre des Geschädigten kein einziger Faktor zugerechnet werden könne, der irgendwie für das Unfallgeschehen relevant sei. Eine solche Voraussetzung kann ihrer Ansicht nach Art. 40c EBG nicht entnommen werden, welcher demgegenüber ausdrücklich auch Drittverschulden oder höhere Gewalt als Entlastungsgründe nenne. Sie rügt als Bundesrechtsverletzung, dass die Vorinstanz das Risiko des Bahnbetriebs wegen der hohen Verletzungsgefahr als Hauptursache erachte.

3.3. Zur Auslegung von Gesetzesnormen verfolgt das Bundesgericht einen pragmatischen Methodenpluralismus. Es legt die Norm nach deren Wortlaut in den drei Amtssprachen, nach deren Entstehungsgeschichte, deren systematischer Stellung im Rahmen des Gesetzes bzw. der massgebenden Rechtsprinzipien und nach deren Sinn und Zweck im Lichte der Verfassung und übergeordneter Rechtsgrundsätze aus; es lehnt es namentlich ab, die einzelnen Auslegungselemente einer hierarchischen Prioritätsordnung zu unterstellen (vgl. BGE 144 III 100 E. 5.2 S. 103 mit zahlreichen Hinweisen).

3.3.1. Der Wortlaut von Art. 40c Abs. 1 EBG legt nahe, dass die Anforderungen an den hinzutretenden Sachverhalt insoweit tief anzusetzen seien, als ein Sachverhalt (der nicht dem Haftpflichtigen zuzurechnen ist) bereits von der Haftung entbinden soll, wenn er als

Hauptursache für die Entstehung des Schadens anzusehen ist, wobei als Beispiele höhere Gewalt sowie grobes Selbst- oder Drittverschulden genannt werden.

3.3.2. Der Entstehungsgeschichte der kürzlich erlassenen Norm hat die Vorinstanz das gesetzgeberische Anliegen entnommen, mit der Ausweitung der Entlastungsgründe in erster Linie die Verantwortung der Bahnunternehmen für Selbsttötungen im Zustande der Urteilsunfähigkeit auszuschliessen. Die Beschwerdeführerin bestreitet dieses Anliegen nicht, hält jedoch dafür, der Gesetzgeber habe darüber hinaus allgemein durch die offene allgemeine Formulierung (Hauptursache) weitere Entlastungsgründe zulassen wollen. Sie beruft sich dabei namentlich auf das in der Botschaft genannte Beispiel eines Autos, das wegen eines technischen Defekts auf einen fahrenden Zug stürzt (BBl 2007 4481 Ziff. 1.7.4, 4493 Ziff. 2.3.1). Der Beschwerdegegner hält dem in der Antwort zutreffend entgegen, dass der Bundesrat bei der Kommentierung von Art. 40c EBG in der Botschaft abschliessend erwähnt, die bisherige Rechtsprechung zu den Entlastungsgründen solle mit der neuen Bestimmung nicht geändert werden (BBl 2007 4494 Ziff. 2.3.1). Eine generelle Ausdehnung der allgemein anerkannten Entlastungsmöglichkeiten über die Selbsttötung urteilsunfähiger Personen hinaus lässt sich jedenfalls der Botschaft entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin nicht eindeutig entnehmen.

3.3.3. Systematisch werden in Art. 40c Abs. 2 EBG mit den konkret als Beispiele aufgeführten Entlastungsgründen (höhere Gewalt, grobes Selbst- oder Drittverschulden) die anerkannten Gründe genannt, welche nach Lehre und Rechtsprechung den adäquaten Kausalzusammenhang zwischen dem ursächlichen Verhalten des Haftpflichtigen und dem Schaden zu unterbrechen vermögen. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung unterbricht namentlich eine vom Geschädigten oder einem Dritten gesetzte Ursache den adäquaten Kausalzusammenhang zwischen der vom Schädiger gesetzten Ursache und dem Schaden nur, wenn sie einen derart hohen Wirkungsgrad aufweist, dass die vom Schädiger gesetzte Ursache nach wertender Betrachtungsweise als rechtlich nicht mehr beachtlich erscheint (BGE 143 II 661 E. 7.1 S. 671; 130 III 182 E. 5.4 S. 188; 116 II 519 E. 4b; Urteile 4A_189/2018 vom 16. August 2018 E. 4.5.1; 4A_469/2016 vom 19. Januar 2017 E. 3; vgl. auch REY/WILDHABER, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, 2018, Rz. 675). Das Verhalten eines Dritten vermag den Kausalzusammenhang nur zu unterbrechen, wenn diese Zusatzursache derart ausserhalb des normalen Geschehens liegt, dass damit nicht zu rechnen war (BGE 116 II 519 E. 4b S. 524 mit Hinweisen; vgl. auch VITO ROBERTO, *Haftpflichtrecht*, 2. Aufl. 2017, Rz. 06.43).

3.3.3.1. Art. 40c EBG übernimmt die allgemein anerkannten Prinzipien zur Unterbrechung des adäquaten Kausalzusammenhangs, indem die Entlastung des kausal haftpflichtigen Bahnbetriebs davon abhängig gemacht wird, dass der dem Kausalhaftpflichtigen nicht zurechenbare Sachverhalt so sehr zum Unfall beigetragen hat, dass er als Hauptursache erscheint (vgl. hierzu BGE 102 II 363 E. 3 S. 365 ff. mit Hinweisen; Urteil 5C.213/2004 vom 13. Januar 2006 E. 3.1; vgl. auch GROSZ, a.a.O., N. 2 zu Art. 40c EBG).

3.3.3.2. Der Entlastungstatbestand von Art. 40c EBG wurde zur Erfassung von Selbsttötungen durch Urteilsunfähige (vgl. BBl 2007, 4480 Ziff. 1.7.3) objektiv umschrieben, da nach einer älteren Praxis (BGE 93 II 89 E. 5d; 75 II 68 E. 3 S. 73; 71 II 117 E. 1.2 S. 121; 60 II E. 3; 53 II 433 E. 2; Urteil C.158/1976 vom 28. Oktober 1976 E. 4, nicht publ. in BGE 102 II 363), welcher die

Lehre zum Teil folgte (vgl. OFTINGER/ STARK, a.a.O., § 3 N. 155; vgl. für eine kritische Ansicht FELLMANN/ KOTTMANN, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. I 2012 Rz. 469 mit Hinweisen auf die verschiedenen Lehrmeinungen in Fn. 1106 und 1107), der adäquate Kausalzusammenhang durch Selbst- oder Dritteinwirkung nur unterbrochen werden kann, wenn die handelnde Person im massgebenden Zeitpunkt urteilsfähig war. Vor allem die neuere Lehre vertritt dagegen die Ansicht, auch die Tat eines urteilsunfähigen Dritten könne für die Unterbrechung des adäquaten Kausalzusammenhangs genügen (vgl. anstatt vieler REY/WILDHABER, a.a.O., Rz. 684 sowie WALTER FELLMANN, Haftpflichtrecht, Bd. II, 2013, Rz. 1283). Wie es sich damit allgemein verhält, kann vorliegend offen bleiben. Denn unter einen Sachverhalt, der im Sinne von Art. 40c Abs. 1 EBG so sehr zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, dass er als dessen Hauptursache anzusehen ist, kann auch das Verhalten eines urteilsunfähigen Dritten fallen (vgl. FELLMANN, a.a.O., Rz. 1283).

3.3.3.3. Systematisch reiht sich Art. 40c EBG in die Entlastungsgründe bei Gefährdungshaftungen in der Weise ein, als das Drittverhalten nur eine Hauptursache im Sinne der Bestimmung darstellt, wenn es einen derart hohen Wirkungsgrad aufweist, dermassen ausserhalb des normalen Geschehens liegt, dass die vom Haftpflichtigen gesetzte Ursache nach wertender Betrachtungsweise für die eingetretene Schädigung als rechtlich nicht mehr beachtlich erscheint. Denn indem der Gesetzgeber in Abs. 2 der Bestimmung die allgemein anerkannten Gründe zur Unterbrechung des adäquaten Kausalzusammenhangs aufführt, konkretisiert er den in Abs. 1 mit Hauptursache unpräzise umschriebenen Massstab, der an Ereignisse anzulegen ist, die geeignet sein sollen, den adäquaten Kausalzusammenhang zu unterbrechen (vgl. FELLMANN, a.a.O., Rz. 1267). Mit anderen Worten wird der Kausalzusammenhang weiterhin erst unterbrochen, wenn die Verwirklichung der Betriebsgefahr im Verhältnis zum hinzukommenden Sachverhalt von derart untergeordneter Bedeutung ist, dass sie nur noch als eine zufällige, unbedeutende Teilursache des Schadens erscheint (vgl. BBI 2007 4481 Ziff. 1.7.4; vgl. auch KÖNIG, a.a.O., S. 83 Rz. 180, S. 104 Rz. 230; GROSZ, a.a.O., N. 13 zu Art. 40c EBG; FELLMANN, a.a.O., Rz. 1262, 1267).

3.3.4. Der Sinn und Zweck der mit der Bahnreform neu formulierten Entlastungsgründe in Art. 40c EBG kann nicht darin gesehen werden, die Gefährdungshaftung der Eisenbahnen so einzuschränken, dass sie mit den allgemeinen Prinzipien der strengen Kausalhaftungen nicht mehr vereinbar erscheint. Der Gesetzgeber wollte nach den Materialien für die Würdigung der Unterbrechung des adäquaten Kausalzusammenhangs den Einfluss des subjektiven Faktors des Verschuldens von Personen beschränken, für welche das Eisenbahnunternehmen nicht einzustehen hat. Dieses Anliegen ergibt sich ausdrücklich für die Selbsttötung, bei der die Unterbrechung des Kausalzusammenhangs nicht mehr von der Urteils- und Schuldfähigkeit abhängen soll. Mit diesem Anliegen zur Objektivierung der beteiligten Teilursachen im Blick auf die gegenseitige Abwägung ist vereinbar, wenn entsprechend der neueren Lehre auch bei der Mitverursachung durch einen Dritten nicht auf die subjektive Zurechenbarkeit abgestellt wird. Wie die allgemeine Formulierung von Art. 40c Abs. 1 EBG zeigt, soll zur Beurteilung, ob ein Sachverhalt vorliegt, der den adäquaten Kausalzusammenhang unterbricht, ausschliesslich das objektive Verhalten des Dritten in Beziehung gesetzt werden zum Einfluss der charakteristischen Betriebsgefahr der Eisenbahn (vgl. FELLMANN, a.a.O., Rz. 1283).

3.4. Es ist zu prüfen, ob das Verhalten des urteilsunfähigen Dritten im vorliegenden Fall nach wertender Betrachtung insoweit die Hauptursache für den Schaden darstellt, als es einen Wirkungsgrad aufweist, der derart ausserhalb des normalen Geschehens liegt, dass die von der Beschwerdeführerin zu verantwortende charakteristische Betriebsgefahr im Vergleich damit von solch untergeordneter Bedeutung ist, dass sie nur noch als eine zufällige, unbedeutende Teilursache des Schadens erscheint. Die Vorinstanz hat dies im Ergebnis verneint.

3.4.1. Nach den Feststellungen der Vorinstanz hat der urteilsunfähige Dritte den Beschwerdegegner vom Perron auf die Gleise gestossen, als der Zug einfuhr. Die schweren Verletzungen des Beschwerdegegners sind darauf zurückzuführen, dass er vom Zug einige Meter mitgeschleift wurde. Die Vorinstanz hat zutreffend erwogen, dass der Stoss des Dritten in kaum einer anderen denkbaren (Alltags-) Situation derart gravierende Verletzungen hätte mitverursachen können wie hier; zumal eine Eisenbahn mehr (Zerstörungs-) Kraft aufweist, als ein Automobil, wo ebenfalls eine Gefährdungshaftung greift. Dass der urteilsunfähige Dritte die Gefährlichkeit der Bahn ausgenutzt hat, um dem Beschwerdegegner schwere Verletzungen zuzufügen, bemerkt denn auch die Beschwerdeführerin. Ihr Schluss, dass aus diesem Grund die Gefährlichkeit bzw. Betriebsgefahr der Eisenbahn als Unfallursache gegenüber der Intensität des Stosses als weitere Unfallursache gänzlich in den Hintergrund trete, ist dagegen nicht überzeugend. Zwar ist der Stoss gegen den Geschädigten auf dem Perron vorliegend völlig unsinnig erfolgt. Aber dass Personen, welche auf dem Bahnsteig auf einen Zug warten, um von diesem befördert zu werden, von anderen Passagieren auf die Geleise gestossen werden können, weicht nicht derart vom normalen Geschehen ab, als damit schlichtweg nicht zu rechnen wäre; zumal eine Person aus unterschiedlichen Gründen auf die Geleise gestossen werden kann, etwa zufolge eines Gedränges. Ein derartiges Geschehen liegt im Rahmen des Betriebsrisikos der Eisenbahn, die zur Beförderung von Personen von jedermann benützt werden kann. Die Vorinstanz hat entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin das charakteristische Risiko des Bahnbetriebs zu Recht nicht als unbedeutend und zufällig erachtet. Denn es hat sich eine trotz aller Sorgfalt schwierig zu beherrschende Gefahr verwirklicht, welche der Inhaberin der Eisenbahn zuzuschreiben ist (vgl. dazu BBl 2007 4480 Rz. 1.7.3).

3.4.2. Wie bereits aus der in Art. 40c Abs. 1 EBG verwendeten Formulierung "anzusehen ist" hervorgeht, setzt die Beurteilung eines allfälligen Haftentbindungsgrundes eine gerichtliche Wertung voraus (BBl 2007 4493 Ziff. 2.3.1; vgl. auch KÖNIG, a.a.O., S. 89 Rz. 194; FELLMANN, a.a.O., Rz. 1267), die bei Selbstverschulden durchaus anders ausfallen kann, als im Zusammenhang mit einem Drittverschulden oder höherer Gewalt. Mithin kann entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin das Verhalten des urteilsunfähigen Dritten nicht ohne Weiteres mit dem Verhalten einer urteilsunfähigen Person gleichgesetzt werden, die sich in Tötungsabsicht selbst unter den einfahrenden Zug wirft. Die suizidwillige Person wird gerade nicht von anderen Personen vom Perron gestossen (wie dies auch in anderen Konstellationen denkbar wäre), sondern sie bewegt sich selbst. Der Geschehensablauf einer Selbsttötung unterscheidet sich vom Stoss auf den wartenden Passagier, der zusammen mit der verwirklichten Betriebsgefahr des einfahrenden Zugs zu schweren Verletzungen führt. Wenn es darum geht, die objektive Intensität von Teilursachen gegeneinander abzuwägen, so ist entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin sehr wohl von Bedeutung, ob eine Teilursache dem Risikobereich bzw. der "Sphäre" des Geschädigten zuzurechnen ist. Dies ergibt sich schon

aus dem Wortlaut von Art. 40c EBG, der umgekehrt für die Entlastung verlangt, dass der mitursächliche Sachverhalt der Bahnunternehmung nicht zuzurechnen ist. Das Verhalten des Suizidwilligen, der sich ohne jegliche Fremdeinwirkung selbst unter den Zug wirft, ist objektiv einzig ihm selbst als Geschädigten zuzuschreiben. Insoweit kann der kalkulierte Stoss des Urteilsunfähigen gar eher mit einem die Eisenbahnhaberin grundsätzlich ebenfalls nicht entlastenden unabsichtlichen Stoss eines unvorsichtigen Dritten verglichen werden, als mit einer Selbsttötung. Der vorliegende Sachverhalt unterscheidet sich nämlich auch insoweit grundlegend von der Selbsttötung, als kein Umstand dargetan oder ersichtlich ist, welcher der Risikosphäre des Geschädigten zuzurechnen wäre; zumal er gewöhnlicher Bahnbenutzer war und sich zu diesem Zweck ordnungsgemäss am Zugperron aufhielt. Der Gesetzgeber, der den Betrieb der Eisenbahn als äusserst gefährlich ansieht, verbietet denn auch zu Recht nicht den Aufenthalt in der Nähe von Bahngleisen. Es mag schliesslich zutreffen, dass in der Schweiz die Errichtung weiterer Absicherungsmöglichkeiten der Zuggeleise unzumutbar ist; doch ging die Vorinstanz weder von einer erhöhten Betriebsgefahr noch von einer entsprechenden Erstellungspflicht aus, sondern erwog einzig, das verwirklichte Risiko lasse sich seitens der Bahnhaberin zumindest theoretisch durch technische Vorkehrungen minimieren. Dieser Schluss überzeugt insoweit, als aufgrund der (theoretischen) Möglichkeit der Erstellung spezieller Vorrichtungen denn auch Steinschläge und gar Lawinen in aller Regel keinen derart hohen Wirkungsgrad aufweisen, dass sie den adäquaten Kausalzusammenhang (als höhere Gewalt) unterbrechen und die Eisenbahnhaberin von ihrer Haftung entbinden würden (vgl. dazu BBl 2007 4493 Ziff. 2.3.1 mit Hinweisen).

3.4.3. Die Vorinstanz hat im Ergebnis zutreffend geschlossen, dass sich im vorliegenden Fall das charakteristische Betriebsrisiko der Eisenbahn verwirklicht hat (Art. 40b Abs. 1 EBG) und der adäquate Kausalzusammenhang durch den Stoss als hinzukommende Teilursache nicht unterbrochen wurde, womit sich die Beschwerdeführerin nicht gestützt auf Art. 40c EBG von ihrer Kausalhaftpflicht entbinden kann.

4.

Die Beschwerdeführerin beruft sich schliesslich auf Art. 40f EBG, wonach sich die Haftung nach dem OR richtet, soweit das EBG nichts anderes bestimmt. Sie vertritt die Ansicht, die Vorinstanz hätte den Schadenersatz (gemeint wohl: die Genugtuung) wegen des Drittverhaltens gemäss Art. 43 OR reduzieren müssen. Sie bezieht sich dabei auf BGE 130 III 182 E. 5.5.1, der die Herabsetzung nach Art. 44 OR und damit aus einem dem Geschädigten zuzurechnenden Grund betrifft. Dass der Geschädigte das Verhalten des Dritten in irgendeiner Weise zu vertreten oder sonstwie den Unfall mitverursacht hätte, hat die Vorinstanz abgelehnt und stellt auch die Beschwerdeführerin nicht in Frage. Der Herabsetzungsgrund von Art. 44 OR kommt daher nicht zur Anwendung. Nach Art. 43 OR verringert sich jedoch die Haftung gegenüber dem Geschädigten nicht durch den Umstand, dass auch andere Personen für denselben Schaden einzustehen haben (BGE 130 III 591 E. 5.5.1 S. 603 mit Hinweisen). Die andere Teilursache kann im - vom vorliegenden Verfahrensgegenstand nicht erfassten - Regress-Verhältnis der Haftpflichtigen (Art. 50 Abs. 1 i.V.m. Art. 51 Abs. 1 OR), nicht jedoch im Verhältnis zum Geschädigten berücksichtigt werden. Die Vorinstanz hat kein Bundesrecht verletzt, wenn sie die Kürzung der Genugtuung verweigerte.

5.

Die Beschwerde ist als unbegründet abzuweisen. Bei diesem Verfahrensausgang sind die Gerichtskosten der Beschwerdeführerin aufzuerlegen (Art. 66 Abs. 1 BGG). Sie hat den Beschwerdegegner, der sich durch die von seinem Anwalt verfasste Klageantwort vernehmen liess, für das Verfahren vor Bundesgericht zu entschädigen (Art. 68 Abs. 1 und 2 BGG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.

Die Beschwerde wird abgewiesen.

2.

Die Gerichtskosten von Fr. 2'000.-- werden der Beschwerdeführerin auferlegt.

3.

Die Beschwerdeführerin hat den Beschwerdegegner für das bundesgerichtliche Verfahren mit Fr. 2'500.-- zu entschädigen.

4.

Dieses Urteil wird den Parteien und dem Handelsgericht des Kantons Zürich schriftlich mitgeteilt.