

BGE 67 II 183

Bundesgericht (BGE), 1941-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_67_II_183

FR: ATF 67 II 183

IT: DTF 67 II 183

Volltext

DFR - BGE 67 II 183 - Haftungskonkurrenz BGE 67 II 183 - Haftungskonkurrenz Abruf und Rang: RTF-Version (Seiten , Linien), Druckversion (Seiten) Rang: 56% (656) Zitiert durch: BGE 76 II 321 - Erhöhte Betriebsgefahr Zitiert selbst: Regeste Sachverhalt A. B. C. Das Bundesgericht zieht in Erwägung : 1. Die Vorinstanz ist gemäss der geltenden Rechtsprech ... 2. Nach der ratio legis muss dieser Grundsatz auch gelten, ... 3. Diese grundlegende Verteilung der reinen Kausalhaftung& ... Demnach erkennt das Bundesgericht : Bearbeitung, zuletzt am 15.03.2020, durch: Sabiha Akagündüz , A. Tschentscher 42. Auszug aus dem Urteil der II. Zivilabteilung vom 26. Juni 1941 i. S. Arth-Rigi-Bahn A.-G. gegen Rickenbach Regeste Eisenbahnhaftpflicht : 1. Bei Schaden aus einem Unfall zwischen Eisenbahn und Motorfahrzeug tritt Konkurrenz der EHG- und der MFG-Haftpflicht ein. Der körpergeschädigte Motorfahrzeughalter muss (bei beiderseitiger Schuldlosigkeit) für den auf sein Fahrzeug entfallenden Anteil an Kausalität selbst aufkommen. 2. Bemessung der Verursachungsanteile entsprechend der Grosse der beiden Verkehrsmitteln inhärenten gegenseitigen Betriebsgefahren. 3. Modifizierung dieser Verteilung der reinen Kausalhaftung durch mitursächliches Verschulden (Art. 1 und 5 EHG, Art. 37, 38, 39 MFG). Responsabilitè des entreprises de chemin de fer : 1. En cas d'accident et de dommages provoques par un chemin de fer et un véhicule à moteur, il y a concours entre les règles qu'établit la LRC, d'une part, et la LA, de l'autre, touchant la responsabilité. Lorsqu'il n'y a eu aucune faute de part et d'autre et que le détenteur du véhicule automobile a subi des lésions corporelles, il Supporte lui-même le dommage dans la mesure où c'est son véhicule qui est cause de l'accident. 2. Appréciation de la mesure dans laquelle chacun des deux moyens de locomotion a cause l'accident ; appréciation fondée sur la comparaison des risques inhérents à l'emploi du véhicule automobile et à l'exploitation du chemin de fer. 3. Modification de cette répartition de la responsabilité purement causale en cas de fautes concurrentes. (Art. 1 et 5 LRC ; art. 37, 38 et 39 LA). Responsabilitd delle imprese di strade ferrate : 1. Nel caso d'infortunio e di danni causati da una ferrovia e da un veicolo a motore esiste concorso tra le regole della LRC e le regole della LCAV relative alla responsabilita. Se ambedue le parti non sono in colpa e il detentore dell'autoveicolo ha subito lesioni corporali, egli stesso sopporta il danno nella misura in cui il suo veicolo e causa del Pinfortunio. 2. Valutazione della misura in cui ciascuno dei due mezzi di locomozione ha causato l'infortunio, valutazione basata sul confronto tra i pericoli d'esercizio inerenti a ciascuno di essi. 3. Modifica di questa ripartizione della responsabilita puramente causale nel caso di colpa concorrente. (Art. 1 e 5 LRC ; art. 37, 38, 39 LCAV). Sachverhalt A. Am 13. Juni 1938 gegen Abend fuhr F. Rickenbach in Arth mit seinem Motorrad auf einem öffentlichen Strässchen über den ihm bekannten, nicht signalisierten, unübersichtlichen Niveauübergang der Arth-Rigi-Bahn bei deren Haltestelle "Kirchfeld" und wurde dabei vom Tramzuge Arth-Goldau erfasst und schwer verletzt ; die Folgen waren eine Spitalpflege von 72 Tagen, eine totale Arbeitsunfähigkeit von 6

Monaten und eine bleibende Invalidität von 20 %. Er belangte die Bahn gestützt auf Art. 1 ff. EHG auf rund Fr. 20,000. Schadenersatz und Fr. 2000. Genugtuung. Die Beklagte lehnte jede Haftpflicht wegen ausschliesslichen Selbstverschuldens des Klägers ab. 1 B. Das Bezirksgericht Schwyz bezifferte den Gesamtschaden auf Fr. 12,753.50 und sprach, entsprechend dem ungefähr gleich hohen kausalen Verschulden des Klägers und der Bahn, dem ersteren 50 % dieses Betrages zu. 2 In teilweiser Gutheissung der Berufung des Klägers nahm das Kantonsgericht des Kantons Schwyz ein Selbstverschulden des Klägers von bloss 40 % an und verurteilte demgemäss die Bahn zur Zahlung von 60 % jenes Betrages. 3 C. Gegen dieses Urteil richtet sich die vorliegende Berufung der Beklagten mit den Anträgen auf gänzliche Abweisung der Klage, ev. Herabsetzung der Ersatzpflicht auf höchstens 1/5 des Schadens... 4 Das Bundesgericht zieht in Erwägung : 1. Die Vorinstanz ist gemäss der geltenden Rechtsprechung zum EHG davon ausgegangen, dass das Selbstverschulden des Verunfallten die Haftbarkeit der Bahn gänzlich ausschliesse, wenn es die einzige Ursache des Unfalls war (Art. 1), dagegen nur teilweise und verhältnismässig, wenn ein Verschulden der Bahn oder die von ihr zu vertretende besondere Betriebsgefahr damit konkurrieren (BGE 55 II 339) ; sie hat entsprechend dieser Fragestellung ein erhebliches, jedoch nicht die einzige Unfallursache bildendes Verschulden des Klägers, andererseits eine mitursächliche besondere Betriebsgefahr sowie ein leichtes Verschulden der Bahn in mehrfacher Hinsicht angenommen. 5 Diese nach der bisherigen Praxis alle massgebenden rechtlichen Faktoren berücksichtigende Würdigung lässt indessen ein wesentliches Element ausser Betracht, nämlich den Umstand, dass es sich um einen Unfall zwischen der Eisenbahn und einem Motorfahrzeug handelt, welches für den durch seinen Betrieb verursachten Schaden ebenfalls einer Kausalhaftpflicht, derjenigen nach Motorfahrzeuggesetz untersteht. Insofern befindet sich der mit seinem Motorfahrzeug verunfallte Halter gegenüber der nach EHG haftbaren Bahn in einer andern rechtlichen Situation als ein gewöhnlicher Reisender oder Fussgänger. Von der Seite des Motorfahrzeugrechtes aus betrachtet hegt ein dem Art. 39 MFG entsprechender Fall vor, indem der Fahrzeughalter selbst durch ein anderes (kausalhaftpflichtiges) Fahrzeug geschädigt ist. Ist der Schaden ein körperlicher, so richtet sich, nach dieser Bestimmung, die Ersatzpflicht nach dem MFG, während für Sachschaden das OR gilt. Bezieht man im Falle des Körperschadens die Verweisung des Art. 39 MFG auf "dieses Gesetz" auf Art. 38 Abs. 2 MFG, so ergibt sich bei Verschulden des verunfallten Halters eine Reduktion seines Ersatzanspruches entsprechend seinem Verschulden, wie sie auch aus Art. 5 EHG folgt, während bei beiderseitiger Schuldlosigkeit eine Haftung zu gleichen Teilen, also eine Selbsttragung der Hälfte des Schadens eintritt. Wird die Verweisung des Art. 39 auf Art. 37 MFG bezogen, der die Kausalhaftung statuiert, so folgt daraus, wie das Bundesgericht ausgesprochen hat (bei beiderseitiger Schuldlosigkeit), keineswegs, dass der geschädigte Halter vom andern Ersatz des ganzen Schadens beanspruchen könnte. In entsprechender Anwendung des im Gebiete der Verschuldenshaftung geltenden Grundsatzes, dass man für selbst verschuldeten Schaden selbst aufzukommen hat, auf das Gebiet der Kausalhaftung muss hier ein analoges Prinzip der Selbsttragung des vom Halter selbst verursachten Schadens angenommen, also der geschädigte Halter für den Anteil an Kausalität, der auf sein Motorfahrzeug entfällt, grundsätzlich als nicht ersatzberechtigt erklärt werden. Der geschädigte Halter hat als solcher eine Mitverursachung zu vertreten, die ihn, falls beim Unfall (statt er selber) ein Dritter verletzt worden wäre, diesem gegenüber zu Schadenersatz verpflichtet hätte. Die durch sein eigenes Fahrzeug vermittelte Verursachung, für die der Halter grundsätzlich haftet, darf auch im Verhältnis zum Halter des andern Fahrzeuges, das

zusammen mit seinem eigenen zu seiner Körperschädigung Anlass gegeben hat, nicht unberücksichtigt bleiben (BGE 64 II 438 f). Denn indem der körpergeschädigte Motorfahrzeughalter, kraft seiner Kausalhaftung nach MFG, für den auf sein Fahrzeug entfallenden Verursachungsanteil sich selber haftet, wird der andere Halter von seiner Kausalhaftpflicht entsprechend entlastet. 6 2. Nach der ratio legis muss dieser Grundsatz auch gelten, wenn das andere am Unfall beteiligte Fahrzeug nicht ein Motorfahrzeug, sondern eine Eisenbahn ist, die Motorfahrzeughaftpflicht des verunfallten Halters also mit der Eisenbahnhaftpflicht der Bahn konkurriert. Dabei ist prinzipiell im Verhältnis Motorfahrzeug-Eisenbahn die verschiedene Grosse der den beiden Verkehrsmitteln inhärenten Betriebsgefahren zu berücksichtigen (a.a.O. 440), in dem Sinne, dass die von jedem zu vertretende Verursachung proportional dieser Gefährlichkeit bemessen wird. Dabei ist nicht die allgemeine Betriebsgefahr jedes derselben in Betracht zu ziehen, sondern die gegenseitige, also diejenige des Motorrades für die Trambahn und umgekehrt. Während für die übrigen Strassenbenützer, die Fussgänger, den Fahrgast etc. das Motorrad wohl das gefährlichere Verkehrsmittel ist als die Überlandtrambahn mit eigenem Tracé, hat zweifellos das Motorrad die Trambahn mehr zu fürchten als diese jenes, sowohl hinsichtlich der Ursachen als der Folgen einer Kollision (Wucht der bewegten Masse, Ausweichmöglichkeit, Bremsweg); wird doch in der Regel bei einer Kollision das Motorrad der leidende Teil sein. Mit Rücksicht auf diese verschiedene Betriebsgefahr rechtfertigt es sich, grundsätzlich (und abgesehen von der Verschuldensfrage) dem Motorrad ca. 1/3 und der Trambahn 2/3 der zu vertretenden Verursachung anzurechnen. 7 3. Diese grundlegende Verteilung der reinen Kausalhaftung wird nun modifiziert, wenn Verschulden mitspielt. Dies ergibt sich bezüglich eines Verschuldens des Motorfahrzeughalters aus Art. 1 und 5 EHG, bezüglich eines solchen der Bahn aus Art. 38 Abs. 2 Satz 1 bzw., wenn man den Hinweis des Art. 39 auf Art. 37 bezieht, aus dessen Abs. 2 und 3, indem die Kausalhaft des Halters gegenüber sich selbst durch das Mitverschulden eines Dritten - - als welcher die Bahn in dieser Beziehung dasteht gemindert und damit die Haftpflicht der letztern entsprechend erhöht wird. 8 Vorliegend kann hinsichtlich der Bewertung des beiderseitigen Verschuldens der Vorinstanz im ganzen zugestimmt werden. Der grössere Fehler liegt auf Seite des Klägers, der sich dem Bahnübergang, dessen Vorhandensein und schlechte Sichtverhältnisse ihm als Ortsansässigem bekannt waren, ohne die gebotene Aufmerksamkeit genähert hat. Dass der Übergang nicht signalisiert war, kann der Bahn, nachdem das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement sie ausdrücklich und unter stillschweigender Zustimmung der Lokalbehörde von der Signalisierung dispensiert hatte, nicht als Verschulden angerechnet werden, fällt jedoch als mildernder Umstand im Sinne der Verminderung desjenigen des Klägers in Betracht, der durch ein Signal wahrscheinlich an den ihm bekannten Niveauübergang noch erinnert worden wäre. Die reduzierte Sehkraft des Tramführers hat keine nachweisbare kausale Rolle gespielt, indem auch von einem vollsichtigen Tramführer nicht verlangt werden könnte, dass er gerade im Moment des Passierens der einzigen Haglücke, die einen Blick auf das Strässchen erlaubt, seine Augen dort habe, abgesehen davon, dass der Führer des überall vortrittsberechtigten Zuges die Strassen ausserhalb der Niveaureuzungen nicht zu überwachen hat. Dagegen wäre ein Glockensignal in grösserer Nähe des Übergangs am Platze gewesen, gerade weil ein optisches Kreuzungssignal fehlte. 9 Rechnet man das angenommene Verhältnis der beidseitigen Kausalhaft von 1/3 (Motorrad) zu 2/3 (Bahn) und dieses klägerischerseits erhebliche, bahnseits leichte Verschulden ineinander, so erscheint eine Entschädigung von 50 % des Gesamtschadens

übrigens in Übereinstimmung mit dem erstinstanzlichen Urteil der Sach- und Rechtslage angemessen. 10 Demnach erkennt das Bundesgericht : Die Hauptberufung der Beklagten wird teilweise gutgeheissen und das angefochtene Urteil in Disp. 1 dahin abgeändert, dass die Beklagte den Kläger unter allen Titeln und ohne Vorbehalt eines Nachklagerechts mit Fr. 6304.75 nebst Zins zu 5 % seit 3. Juni 1938 zu entschädigen hat. Im übrigen wird die Hauptberufung abgewiesen. 11 © 1994-2020 Das Fallrecht (DFR) .

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.