

## BGE 68 II 116

Bundesgericht (BGE), 1942-01-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_68\\_II\\_116](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_68_II_116)

FR: ATF 68 II 116

IT: DTF 68 II 116

### Volltext

#### VII. MOTORFAHRZEUGVERKEHR CIRCULATION DES VEHICULES

AUTOMOBILES 20. Urteil der I. Zivilabteilung vom 29. April 1942 1. S. Basler Lebensversicherungsgesellschaft gegen Vock. Zusammenstoss mehrerer Motorfahrzeuge, Haftpflicht der beteiligten Halter für Körperschaden, Art. 39. MFG. Der Verweis von Art. 39 MFG auf dieses Gesetz. bezieht sich nicht auf Art. 38 Abs. 2, sondern auf Art. 37 MFG (Erw. 1-4). Art. 2 BRB vom 26. März 1934/26. Januar 1937, der innerorts das in Art. 27 MFG aufgestellte Vortrittsrecht auf der Hauptstrasse aufhebt, ist gesetzmässig (Erw. 5). Abwägung des Verschuldens und Quantitativ (Erw. 6 und 7). Collision de plusieurs véhicules automobiles. Responsabilité des détenteurs en raison des lésions corporelles subies. Art. 39 LA. Le renvoi de l'art. 39 LA à la « présente loi » ne vise point l'art. 38 al. 2 mais l'art. 37 (consid. 1 a. 4). Légalité de l'art. 2 ACF des 26 mars 1934/26 janvier 1937 qui supprime dans les localités la priorité instituée par l'art. 27 LA pour les véhicules circulant sur une route désignée comme principale (consid. 5). Appréciation de la faute et fixation des indemnités (consid. 6 et 7). Scontro di più autoveicoli, - responsabilità dei detentori per lesioni corporali subite, - art. 39 LCA V. Il rimando alla « presente legge » contenuto nell'art. 39 LCA V non si riferisce all'art. 38 cp. 2, ma all'art. 37 LCA V (Consid. 1-4). Legalità dell'art. 2 DCF 26 marzo 1934/26 gennaio 1937 che sopprime negli abitati il diritto di precedenza istituito dall'art. Motorfahrzeugverkehr. No 20. 117 27 LCA V per gli autoveicoli che circolano su UDS strade designata come principali (C, consid. 5). Apprezzamento della colpa e determinazione delle indennità. (Consid. 6 e 7). A. - Der Kläger Vock stiess am Nachmittag des 24. September 1938 auf seinem Motorrad bei der Einmündung der Mühlebachstrasse in die Seestrasse in Thalwil mit dem bei der Beklagten haftpflichtversicherten Personewagen des Hans Meier aus Basel zusammen. Vock kam aus der Mühlebachstrasse und bog nach links in die Seestrasse ein, um in der Richtung Zürich weiterzufahren. Meier kam auf der Seestrasse von Zürich her und beabsichtigte, die Einmündung der Mühlebachstrasse zu kreuzen. Die Verletzungen, die Vock beim Zusammenstoss erlitt, hatten ausser einer vorübergehenden Arbeitsunfähigkeit eine dauernde Teilinvalidität zur Folge. B. - Vock verlangte die Haftpflichtversicherungsgesellschaft Meiers 1) auf Ersatz seines Verdienstaufalles -vom Unfall bis zum 30. April 1939 im Betrag von Fr. 1500.-, 2) auf Bezahlung des Betrages von Fr. 14,883.75 nebst 3 % Zins seit 1. Mai 1939 als Barwertentschädigung für eine Dauerinvalidität von 30 %J eventuell auf Bezahlung einer monatlich zum voraus zahlbaren lebenslangen Rente von Fr. 112.50 ab 1. Mai 1939, 3) auf Bezahlung einer Genugtuungssumme von Fr. 2000.-. Die Beklagte beantragte Abweisung der Klage. O. - Das Bezirksgericht Horgen stellte auf Grund des von ihm durchgeführten Beweisverfahrens fest, dass der vorübergehende Verdienstaufall des Klägers vom 24. September 1938 bis zum 2. Februar 1942 Fr. 5915.- ausmache. Die dauernde Invalidität schätzte das Gericht auf 30 %. Das monatliche Einkommen des Klägers nahm es mit Fr. 266.60 an und kam so, unter Berücksichtigung

eines 10 % igen \_Abzuges wegen Verringerung der Lebens- erwartung des Klägers, auf einen Barwert von Fr. 10,094.40. 118 Motorfahrzeugverkehr. N° 20. Von dem nach Abzug eines von der Beklagten bereits aus- bezahlten Betrages von Fr. 580.50 noch verbleibenden Gesamtschaden von Fr. 15,428.90 zog das Bezirksgericht wegen eigenen Verschuldens des Klägers  $1/4 = \text{Fr. } 3857.20$  ab und verpflichtete die Beklagte zur Bezahlung von Fr. 11,571.70 als Schadenersatz, sowie von Fr. 1000.- als Genugtuung. D. - Gegen das Urteil des Bezirksgerichts vom 27. Juni 1941 appellierten beide Parteien an das Obergericht des Kantons Zürich. Der Kläger verlangte Zusprechung des ganzen Schadensbetrages von Fr. 16,009.40, abzüglich der bereits bezahlten Fr. 580.50, nebst 3 Y2 % Verzugszinsen seit 1. Mai 1939, sowie eine Genugtuungssumme von Fr. 2000.-. Die Beklagte trug auf Abweisung der Klage an, soweit sie den Betrag von Fr. 4000.- überstieg. E. - Das Obergericht Zürich kam zum Schlusse, dass der Automobilist Meier das alleinige Verschulden am Unfall trage. Es verurteilte daher die Beklagte zur Be- zahlung des gesamten Schadens von Fr. 15,428.90 und einer Genugtuungssumme von Fr. 2000.-. Ferner sprach es dem Kläger 3 Y2 % Verzugszinsen zu von Fr. 2679.50 seit 1. Mai 1939, von Fr. 3935.- seit 1. Juli 1940, von Fr. 720.- seit 1. Januar 1942 und von Fr. 10,094.40 seit 1. Februar 1942. F. - Gegen das Urteil des Obergerichts vom 31. Oktober 1941 erklärte die Beklagte die Berufung an das Bundes- gericht mit dem Antrag auf Abweisung der Klage, soweit sie vor der oberen kantonalen Instanz noch streitig war. Der Kläger trägt auf Abweisung der Berufung und Bestätigung des angefochtenen Entscheides an. Das Bundesge'licht zieht in Erwägung : I. - Der Kläger, der selbst Motorfahrzeughalter ist, hat durch den Zusammenstoss seines Fahrzeuges mit dem- jenigen Meiers einen Körperschaden erlitten. Es liegt somit der Tatbestand des Art. 39 MFG vor, der bestimmt, Motorfahrzeugverkehr. No 20. 119 dass sich die Ersatzpflicht für Körperschaden, den ein Motorfahrzeughalter durch einen andern erleidet, « nach diesem Gesetz» richtet. Die primär anwendbare Gesetzes- bestimmung enthält also keine selbständigen Entschei- dungsnormen, sondern lediglich eIDe Verweisung, wo diese gefunden werden können, nämlich eben « in diesem Ge- setz », d. h. im Motorfahrzeuggesetz. Dagegen ermangelt die Verweisung insofern der Klarheit, als es sich fragen kann, ob die Grundsätze, deren Anwendung gerufen wird, diejenigen des Art. 37 oder des Art .. 38 Abs. 2 MFG sind. Diese Frage wird in der Literatur verschieden beant- wortet. Die einen Autoren beziehen den Verweis auf Art. 38 Abs. 2 MFG (so STREBEL, N. 1, 4 und 6 zu Art .. 39 MFG ; JÄGER in Schweiz. Jur. Ztg. 35 S. 1 ff.), die andern dagegen auf Art. 37 (STADLER, Komm. zum MFG, S. 85 ; BADERTscher, MFG S. 146; Bussy, Code federal de la. circulation, p. 90). Im Sinne einer Mittellösung endlich wird auch die Auffassung vertreten, dass Art. 39 grund- sätzlich auf Art. 38 Abs. 2 verweise, dass aber dort, wo Billigkeitsgründe eine gewisse Freiheit des richterlichen Ermessens als wünschbar erscheinen lassen, auch Art. 37 herangezogen werden könne (so BÜHLMANN, Die rechtliche Stellung des geschädigten Automobilhalters na.ch Art. 39 MFG, S. 20 ff., insbes. S. 41). Das Bundesgericht hat die Streitfrage bisher offen gelassen, da praktisch in den meisten Fällen das Ergebnis dasselbe ist, ob man von der einen oder von der andern Bestimmung ausgeht. Dieses Ausweichen hat jedoch eine gewisse Rechtsunsicherheit zur Folge gehabt. Es hat zudem den Nachteil, dass jeder Fall im Lichte beider Gesetzesbestimmungen geprüft werden muss zur Fest- stellung, ob das Ergebnis dasselbe sei. Im Interesse der Rechtssicherheit wie auch der Ökonomie der Kräfte ist es daher am Platze, die Kontroverse ein für allemal zu entscheiden. 2. - Art. 37 MFG sieht in seinem ersten Absatz für Schädigungen, die durch den Betrieb eines Motorfahrzeu- 120 Motorfv.hrzeugverkehr. N' 2Q ges verursacht werden, grundsätzlich die

Kausalhaftung des Halters vor. Absatz 2 sodann zählt für den Fall der Schuldlosigkeit des Halters gewisse Gründe der Haftungs- befreiung und der Haftungsbeschränkung auf. Abs. 3 endlich ordnet den Fall, in dem neben dem Verschulden des Geschädigten oder Dritten ein Verschulden des Hal- ters oder der Personen, für die er verantwortlich ist, oder fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeuges am Unfall mitgewirkt hat. Art. 37 MFG enthält mithin die allgemei- nen und grundlegenden Bestimmungen über die Haftpflicht des Motorfahrzeughalters, wobei die Kausalhaftung in den Vordergrund gerückt ist. Demgegenüber stellt Art. 38 zunächst in Abs. 1 für den Fall der Schädigung eines Dritten durch mehrere Motor- fahrzeughalter den Grundsatz der Solidarhaft auf. In Abs. 2 sodann wird beigefügt, dass unter die beteiligten (d. h. schädigenden) Halter die Ersatzpflicht nach der Grösse ihres Verschuldens und beim Fehlen des Naohweises eines solchen nach Hälften zu verteilen ist ; er befasst sich also lediglich mit der Regelung des Regresses unter den Haltern für den dem Dritten zugefügten Schaden. Da Art. 39 MFG schlechthin auf dieses Gesetz ver- weist, führt schon eine bloss grammatikalische Auslegung zum Ergebnis, dass im Falle der Schädigung eines Halters durch einen andern Halter die Grundregeln des MFG . anzuwenden sind. Diese finden sich aber unzweifelhaft in Art. 37 und nicht in dem bloss eine interne Regressregel enthaltenden Art. 38 Abs. 2 MFG. 3. - Zum gleichen Ergebnis gelangt man aber auch auf dem Wege der logischen Interpretation des Art. 39 MFG. Wenn Art. 37 MFG die Kausalhaftung in den Vordergrund stellt, so ist nicht einzusehen, wieso diese Ordnung nur platzgreifen soll, wenn der Geschädigte ein Nichthalter ist, nicht dagegen auch, wenn Schädiger und Geschädigter Halter sind. Die besondere Gefährdung durch ein Motorfahrzeug, in der die Kausalhaftung ihre innere Rechtfertigung findet, springt allerdings in beson- Motorfahrzeugverkehr. No 20. 121 derem Masse in die Augen, wenn ein Fussgänger durch ein Motorfahrzeug verletzt wird, weil in diesem Falle die besondere, dem Motorfahrzeug innewohnende Betriebs- gefahr nur auf der einen Seite mitwirkt. Gerechtigkeit und Billigkeit rufen aber einer gleichen Berücksichtigung der besonderen Betriebsgefahr von Motorfahrzeugen auch dann, wenn diese zwar auf beiden Seiten vorhanden ist, auf der einen aber in höherem Masse als auf der andern. Der Argumentation, das MFG wolle ausschliesslich den . gegenüber dem Automobil in inferiorer Stellung befind- lichen Strassenbenützer, der nicht über mechanische Kräfte verfüge, vor den mit dem Gebrauch der letzteren verbundenen vermehrten Gefahren schützen (vergl. in diesem Sinne JAEGGER a.a.O. S. 3 Spalte 2), kann daher nicht beigepflichtet werden. a) Die hier vertretene Auffassung leuchtet besonders ein im Falle des Zusammenstosse8 zweier schuldloser Halter, wobei der Schaden in der Hauptsache der besonderen Be- triebsgefahr des einen Fahrzeuges zuzuschreiben ist, wie z. B. beim Zusammenstoss eines 'schweren Motorlast- wagens mit einem kleinen Personenwagen, der vollständig zertrümmert wird und dessen Halter dabei den Tod erlei- det. Wäre der Personenwagen mit einem gleichartigen Fahrzeug zusammengestossen, so hätte der Zusammenstoss unter sonst gleichen Umständen für seinen Halter weit weniger schwerwiegende Folgen gehabt. Diese haben nur wegen der dem schweren Lastwagen eigenen Wucht ein so grosses Ausmass angenommen. Unter solchen Umstän- den drängt sich gebieterisch eine Heranziehung des in Art. 37 Abs. 1 MFG niedergelegten Grundsatzes der Kau- salhaft auf, wobei die beidseitige Ersatzpflicht nach dem Grade der Betriebsgefahr abzustufen ist. Sind die Betriebsgefahren ungefähr gleichbedeutend - und dies dürfte in der Mehrzahl der Fälle zutreffen -, so ergibt sich auf Grund von Art. 37 gleich wie nach Art. 38 Abs. 2 MFG eine hälftige Teilung, weil Art. 37, wie das Bundesgericht schon in BGE 64 II 436 ausgesprochen hat, 122 Motorfahrzeugverkehr. No 20. entgegen der Auffassung von

Strebel und Jaeger das Prinzip der Selbsttragung des vom Halter selbst verursachten Schadens enthält. b) Liegt das Verschulden nur beim Geschädigten, so ist nach Art. 37 Abs. 2 MFG von Bedeutung, ob dieses grob oder leicht war. Bei grobem Verschulden des Geschädigten wird nach dem ersten Satz von Abs. 2 der Schädiger von seiner Haftpflicht befreit. Für das Verhältnis zwischen Haltern ergibt sich hieraus, dass grobes Verschulden des geschädigten Halters eine Mitberücksichtigung der beteiligten Betriebsgefahren ausschliesst. Für den Fall eines bloss leichten Verschuldens des Geschädigten, der nicht Halter ist, sieht Art. 37 Abs. 2 Satz 2 vor, dass der Richter die Ersatzpflicht des Halters unter Würdigung aller Umstände festzusetzen habe; er darf diese also kürzen, nicht dagegen ganz unterdrücken (vergl. JAEGER, a.a.O. S. 2 Spalte 2). Hat man es dagegen auf beiden Seiten mit Haltern zu tun, so muss natürlich auch auf Seiten des Geschädigten die von diesem zu vertretende Betriebsgefahr in Rechnung gestellt werden. Sind die beiden Betriebsgefahren ungefähr gleichwertig, so wird der Schaden in der Regel vom allein schuldigen Geschädigten zu tragen sein, was praktisch auf die auch von Art. 38 Abs. 2 vorgesehene Ordnung herauskommt. Eine Abweichung von dieser ergibt sich nur dann, wenn die vom schuldlosen Schädiger zu vertretende Betriebsgefahr diejenige des leichtschuldigen Geschädigten offensichtlich überwiegt. In diesem Falle hat der Richter die Ersatzpflicht des Schädigers unter Würdigung aller Verhältnisse festzusetzen. c) Trifft umgekehrt nur den Schädiger ein Verschulden, so ist wiederum je nach dem Grade seines Verschuldens die Lösung eine verschiedene. Grobes Verschulden des Schädigers schliesst die Mitberücksichtigung einer grösseren Betriebsgefahr auf Seiten des schuldlosen Geschädigten aus. Für den Schaden hat daher einzig der Schädiger einzustehen. Bloss leichtes Verschulden des Schädigers lässt dagegen bei Zugrundelegung des Art. 37 MFG für eine Reduktion der Ersatzpflicht in Anwendung von Art. 41 MFG in Verbindung mit Art. 43 Abs. 1 OR Raum. Bei Anwendung von Art. 38 Abs. 2 MFG dagegen käme man wohl nicht darum herum, selbst bei nur leichtem Verschulden des Schädigers diesen den ganzen Schaden tragen zu lassen (so JAEGER, a.a.O. S. 2 Spalte 2 Fall 2). Eine Heranziehung des Art. 41 MFG (wie sie STREBEL, N. 6 zu Art. 39 MFG in Betracht zieht), käme angesichts des kategorischen Wortlautes des Art. 38 Abs. 2 MFG kaum in Frage. Damit würde aber das allgemeine Prinzip verletzt, dass zwischen Schuld und Schadensersatz wenigstens «ein gewisser Rapport hergestellt werden soll» (vergl. darüber BECKER N. 5 zu Art. 43 OR). Die Anwendung von Art. 37 MFG führt daher auch in diesem Falle zu einer innerlich gerechtfertigteren Ordnung als Art. 38 Abs. 2 MFG. Liegt auf Seiten des leichtschuldigen Schädigers zudem noch die überwiegend~ Betriebsgefahr, so kann dies den Richter veranlassen, ihn zum Ersatz des vollen, dem schuldlosen Geschädigten erwachsenen Schadens zu verpflichten. überwiegt gegenteils die Betriebsgefahr, die der schuldlose Geschädigte zu vertreten hat, so kann das unter Umständen zu einer gänzlichen Befreiung des Schädigers führen. d) In den Fällen endlich, in denen beide Teile ein Verschulden tragen, hat nach Art. 37 Abs. 3 MFG der Richter die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände festzusetzen. Handelt es sich bei den Beteiligten um zwei Halter, so ist auch das Verhältnis der von ihnen zu vertretenden Betriebsgefahren mit in Rechnung zu stellen, sofern der des einen gegenüber der des andern eine überwiegende Bedeutung zukommt. In den Fällen, in denen beide Halter geschädigt sind, gelangen die vorstehenden Grundsätze entsprechend zur Anwendung. Das gleiche gilt für den Fall des Hineinspielens des Verschuldens eines Dritten. Höhere Gewalt hat entsprechend Art. 37 Abs. 2 MFG auch bei der Beteiligung zweier Halter die Befreiung von der Ersatzpflicht zur Folge.

4. - Die vorstehenden Überlegungen zeigen, dass die sinngemässe Anwendung von Art. 37 MFG überall dort, wo sie zu einer von Art. 38 Abs. 2 abweichenden Lösung führt, den Anforderungen der Gerechtigkeit und Billigkeit besser entspricht. Es rechtfertigt sich deshalb, die Verweisung des Art. 39 ein für allemal auf Art. 37 MFG zu beziehen. Damit wird die in BGE 64 II 438 aufgeworfene Frage gegenstandslos, ob der Sinn der Verweisung nicht der sei, dass für jede Gruppe von Fällen (beidseitiges Verschulden, Schuldlosigkeit beider Teile, Verschulden nur auf einer Seite) geprüft werden müsse, welche Auslegung die bessere Lösung ergebe. Da grammatikalische und logische Interpretation übereinstimmend dazu führen, die Verweisung auf Art. 37 zu beziehen, braucht auf die Entstehungsgeschichte des Art. 39 MFG (vergl. namentlich BÜHLMANN, a.a.O. S. 6 ff.) nicht eingegangen zu werden. Denn sollte sie eher auf die Anwendbarkeit von Art. 38 Abs. 2 hinweisen, so wäre dem entgegenzuhalten, dass massgebend nicht ist, was der Gesetzgeber gewollt hat, sondern was im Gesetze gesagt ist, d. h. was sich aus ihm auf Grund grammatikalischer und logischer Interpretation ergibt (BGE 63 II 155). Andererseits ist aber auch dem Umstand keine grosse Tragweite beizumessen, dass der Bundesrat in seiner Botschaft zum MFG die Verweisung des Art. 39 ausdrücklich auf Art. 37 und nicht auf Art. 38 Abs. 2 bezieht.

5. - Dabei Anwendung von Art. 37 MFG der Frage des Verschuldens entscheidende Bedeutung zukommt, so ist in erster Linie sie zu prüfen. Dabei ist vorweg abzuklären, welchem der beiden Fahrzeuge das Vortrittsrecht zustand. Nach Art. 27 Abs. I MFG hat der Führer eines Motorfahrzeuges bei Strassengabelungen und Strasseilkreuzungen einem gleichzeitig von rechts kommenden Motorfahrzeug den Vortritt zu lassen. Ist aber eine Strasse als Haupt-Motorfahrzeugverkehr. N0 20. 125 strasse gekennzeichnet; so hat nach Art. 27 Abs. 2 MFG das auf ihr verkehrende Fahrzeug den Vortritt. Mit Beschluss vom 26. März 1934/ 26. Januar 1937 hat der Bundesrat eine Liste von solchen Hauptstrassen mit Vortrittsrecht aufgestellt und sodann verfügt, dass innerorts bei allen Strassenkreuzungen und Strasseneinmündungen das Vortrittsrecht von rechts gelte. In der Literatur ist die Gesetzmässigkeit dieses BRB in Zweifel gezogen worden (vergl. namentlich STREBEL N. 18 zu Art. 27 MFG). Es ist zunächst die Frage aufgeworfen worden, ob es überhaupt Sache des Bundesrates und nicht vielmehr der Kantone sei, zu bestimmen, welche Strassen im Sinne des Art. 27 Abs. 2 MFG Hauptstrassen seien. Die Kompetenz des Bundesrates darf jedoch nach dieser Richtung hin unbedenklich bejaht werden. Zwar ist sie ihm in den Ausführungsbestimmungen des Art. 69 MFG nicht ausdrücklich zugeschrieben worden. Allein die dortige Aufzählung ist nicht abschliessend, wie ohne weiteres aus der Wendung ersichtlich ist, dass der Bundesrat « namentlich » über die nachher angeführten Punkte Vorschriften erlassen werde. Abgesehen hiervon ist die Bezeichnung der Hauptstrassen durch eine zentrale Stelle nach einheitlichen Gesichtspunkten auch sachlich gerechtfertigt. Es könnte zu Störungen des Verkehrs und möglicherweise sogar zu Gefährdungen führen, wenn ein und dieselbe durchgehende Strasse im einen Kanton als Hauptstrasse behandelt würde, im Nachbarkanton dagegen nicht. In der Bezeichnung der Hauptstrassen durch den Bundesrat selbst kann daher keine Gesetzeswidrigkeit erblickt werden. Im weiteren ist bezweifelt worden, ob der Bundesrat die Befugnis gehabt habe, das Vortrittsrecht auf der Hauptstrasse innerorts aufzuheben. Die Gültigkeit dieser Bestimmung; die von der I. Zivilabteilung des Bundesgerichts in BGE 64 II 157 noch offen gelassen wurde, ist im Tom Klissionshof in BGE 65 I 52 bejaht worden. Von diesem Entscheid, der dem nun schon seit Jahren bestehenden Rechtszustand Rechnung trägt und auch den 126 Motorfahrzeugverkehr. N0 20. praktischen Bedürfnissen entspricht, besteht kein Anlass abzuweichen. Die Kompetenz des

Bundesrates lässt sich darauf stützen, dass Art. 69 Abs. 4 MFG ihn ermächtigt, einheitliche Vorschriften für den Lokalverkehr aufzustellen und damit auch eine sinngemässe und praktisch vernünftige gegenseitige Abgrenzung der beiden ihm zustehenden Kompetenzen zur Bezeichnung der Hauptstrassen einerseits und zur Regelung des Lokalverkehrs andererseits vorzunehmen. 6. - Da nun die Mühlebachstrasse innerorts in die Seestrasse einmündet, stand das Vortrittsrecht unzweifelhaft dem auf ihr von rechts kommenden Kläger zu, wie auch die beiden Vorinstanzen übereinstimmend angenommen haben. Dies schliesst jedoch nicht ohne weiteres jedes Verschulden seinerseits aus. Es fragt sich vielmehr, ob er sein Recht mit der Sorgfalt ausgeübt hat, die demjenigen zugemutet werden muss, der aus einer Nebenstrasse in eine Hauptverkehrsader einmündet, wie dies gerade hier der Fall war (vergl. BGE 64 II 157 Erw. 2). Diese Frage ist mit der Vorinstanz zu bejahen. Dann als der Kläger, der nach den verbindlichen Feststellungen der Vorinstanz mit der sehr mässigen Geschwindigkeit von 15 km fuhr, soweit Einblick in die Seestrasse gewonnen hatte, dass er einen Entschluss fassen konnte, ob er die Überquerung vornehmen dürfe oder nicht, erblickte er das Automobil Meiers noch nicht, obwohl er sich pflichtgemäss nach jener Seite orientierte; dieses war also noch hinter der leichten Kurve, die die Seestrasse dort beschreibt, verborgen. Unter diesen Umständen kann dem Kläger aber kein Vorwurf gemacht werden, wenn er die Strasse zu überqueren begann. Als er dann, um den Bruchteil einer Sekunde später, das Auto Meiers auftauchen sah, war er schon so weit in der Strassenkreuzung drin, dass sich für ihn die Frage gar nicht mehr stellen konnte, ob er auf die Ausübung seines Vortrittsrechtes verzichten solle oder nicht; es konnte sich vielmehr für ihn nur noch darum handeln, durch Ausweichen den Zusammenstoss zu verhüten. Bei Motorfahrzeugverkehr. N<sup>o</sup> 20. 127 dieser Sachlage kann daher dem Kläger auch nicht eine Verletzung des Grundsatzes zur Last gelegt werden, wonach der Vortrittsberechtigte, der sieht, dass der Unberechtigte sein Recht missachtet, selber alles tun muss, um einen Unfall zu verhüten und nicht auf der Ausübung seines Vortrittsrechtes beharren darf (BGE 66 I 118); denn da er im entscheidenden Moment das herankommende Auto nicht sehen konnte, lag für ihn kein Anhaltspunkt dafür vor, dass ein Zusammenstoss drohe. Der Unfall muss vielmehr, wie die Vorinstanz zutreffend angenommen hat, ausschliesslich auf die unvorsichtige Fahrweise des Meier zurückgeführt werden, der das vor der Einmündung angebrachte Signal übersah, mit der ganz erheblich übergesetzten Geschwindigkeit von 55 km innerorts in eine unübersichtliche Rechtskurve fuhr und zuletzt nach links, also ausgerechnet gegen den Kläger zu, abschwenkte. Zu dieser Linksschwenkung will Meier allerdings durch ein falsches Manöver des Klägers veranlasst worden sein, das den Eindruck erweckt habe, er wolle links ausweichen. Demgegenüber hat jedoch die Vorinstanz festgestellt, dass der Kläger korrekt weit ausholend in die Seestrasse eingefahren sei. Wenn sie eine durch den Schreck über das plötzliche Auftauchen Meiers verursachte momentane Unsicherheit als entschuldbar ansah, so ist ihr darin ohne weiteres beizupflichten. Schliesslich war dem Kläger auch nicht zuzumuten, dass er hätte bremsen sollen, da er mit einem vorschriftswidrigen Ausweichen Meiers in der Tat nicht zu rechnen brauchte. 7. - Das Verschulden des Meier kann nun nicht als leicht angesprochen werden. Zudem barg sein Auto im Verhältnis zum Motorrad des Klägers die überwiegende Betriebsgefahr in sich. In Anwendung der eingangswickelten allgemeinen Grundsätze ergibt sich daher ohne weiteres, dass Meier, bzw. die Beklagte als sein Haftpflichtversicherer, für den ganzen Schaden des Klägers einzustehen hat. Dieser beläuft sich nach den Feststellungen der Vorinstanz, die von rechtlich zutreffenden und 128 Schuldbetreibungs- und Konkursrecht. daher von der Beklagten mit Recht nicht angefocht-

tenen Gesichtspunkten ausgegangen ist, auf insgesamt Fr. 15,428.90. Als Genugtuun~ssumme sodann, auf die der Kläger nach den von der Vorinstanz richtig angewendeten Grundsätzen des Art. 42 MFG Anspruch hat, erscheint der im angefochtenen Entscheid zugesprochene Betrag von Fr. 2000.- als angemessen. Demnach erkennt das Bundesgericht: Die Berufung wird abgewiesen und das Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich vom 31. Oktober 1941 be- stätigt.

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