

## BGE 72 II 198

Bundesgericht (BGE), 1946-03-07, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_72\\_II\\_198](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_72_II_198)

FR: ATF 72 II 198

IT: DTF 72 II 198

### Volltext

198 Eisenbahnhaftpflicht. N° 34, 34. Urteil der II. Zivilabteilung vom 7. März 1946 i. S. Ein- wohnergemeinde Oberhofen und Rechtsufrige Thunerseebahn gegen Haller. 1. Werkhaftl:hg des StraBseneige:ntümers. Art. 58 OR : a) Keine Pflicht, das verbotene Schlitteln auf der Strasse durch Sanden zu verunmöglichen. b) Verhältnis der Werkhaftung zur Haftung aus Art. 41/55 OR. 2. Eisenbahnhaftpflicht. Selh~tverschulden eines 8jährigen Knaben als Emiä.'>Sigungsgrund (Art. 5 EHG). 3. Invalidität&schaden. Ist geringer, wenu der verunfallte .Knabe sich auf die spätere Wahl eines Berufes vorbereiten kann, bei dem ihm die Fussprothese möglichst wenig hinderlich ist (Art. 3 EHG). 1. Responsabiliteoo propri&aire d'une route, art. 58 CO : . a) Il n'y 80 pas d'obligation de repandre du sabl~ pour faire observer une interdiction de luger. b) Rapports entre la. responsabiliM pour des batiments et autres ouvrages et la. responsabili1(e doooula.nt des art. 4~. a 55 CO. 2. ResponIjabilite 00 chemin de jer. Atteuuation en ralsion de la faute de la victime, un gar9Qn de huit ans (art. 5 LRC). 3. DomJmage MUSE par une invalidite. Ce dommage. est moindre lon;que legarQon peut se rreparer en vue de choisirun metier on une prothese du pied I empechera peu (art. 3 LRC). 1; ResponIjabilitd del proprietario Cl'una strada, Art. 58 CO : . a) Non esiste l'obbligo di spargere della sabbia per far nspet- ta.re un divieto di slittare. b) Rapporto tra. 180 responsabilitA 80 dipendenza. d'un edificio o d'un'a.1tra. opera. e la responsabilita. derivante dagli art. 41-55 CO. 2. ResponIjabilitd delZ'impresa ferroviaria. Attenuazione 80 motivo della colpa. della vittima (un ragazzo di otto anui). Art. 5 LRC. 3. Damno caWlato da un'invaliditd. Questo danno e minore, allorche il ragazzo pub prepararsi in vista di scegliere UD mestiere, nel cui esercizio la protesi del piede gli ~ara. di lieve impedimento (art. 3 LRC). A. - Am 20. Januar 1940 gegen 8 Uhr fuhr der damals 7 Jahre und 8 Monate alte Primarschüler Werner Haller in überhofen auf seinem Schlitten vom höher gelegenen Dorf- teil «Klösterli », wo er wohnt, die 9-10% abfallende, mit gutem Schlittweg versehene Strasse hinunter dem Schul- haus zu. Kurz vor deren rechtwinkliger Kreuzung mit der Staatsstrasse, auf welcher bergseits das Trace der Rechts- ufrigen Thunersee-Bahn liegt, und von diesem noch ca. 12 m entfernt hörte der Knabe die Pfeifensignale des von der Station überhofen, durch das Eckhaus der Bäckerei Eisenbahnhaft.pflieht. N° 34; 199 verdeckt herannahenden Zuges. Er suchte zu bremsen, konnte jedoch auf der glatten Strasse den Schlitten nicht anhalten, sondern lediglich etwas nach links ablenken. Auch der Wagenführer bremste nach Erblicken des Knaben sogleich mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln, ohne aber den Zug noch rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Der Knabe stiess seitwärts an den vordernTeil des Motor- wagens und wurde am rechten Fusse so schwer verletzt , dass nach einigen Tagen dessen vorderer Teil amputiert und in der Folge durch eine Prothese ersetzt werden musste und nach Beendigung des Wachstums eine Amputation des ganzen Fusses im Unterschenkel notwendig sein wird. Für die Unfallfolgen machte der Verunglückte einerseits die Einwohnergemeinde überhofen als Strasseneigen:- tümerin gestützt auf Art. 58 und wegen unerlaubter Hand-

lung gestützt auf Art. 41 ff. und 55 üR, andererseits die Rechtsufrige Thunerseebahn gemäss EHG verantwortlich und verlangte ihre solidarische Verurteilung zum Ersatz des auf über Fr. 40,000.- bezifferten Schadens undZah- lung einer angemessenen Genugtuungssumme. Die Beklagten bestritten ihre Haftung und bealitrugten, jede für sich, Abweisung der Klage.

B. - Mit Urteil vom 9. Mai 1945 hat der Appellationshof des Kantons Bern die Klage geschützt und die Beklagten solidarisch zur Zahlung einer Entschädigungvori Franken 32,000.- nebst Zins seit dem Unfalltage, überdies· die Einwohnergemeinde überhofen zur Leistung einer Genug- tuungssumme von Fr. 6000.- und beide Beklagten zur Tragung der Partei- und Gerichtskosten im Totalbetrage von Fr. 6476.05 verurteilt. O. - Gegen dieses Urteil legten beide Beklagten Berufung beim Bundesgericht ein mit den Anträgen auf Abweisung der Klagen; eventuell beantragt die Bahn, es sei bei der Berechnung der Erwerbseinbusse von: einem mutmass- lichen durchschnittlichen Jahreseinkommen von· höch- stensFr.5000.- (statt 6000.~) auszugehen, dieMiJ,lder~ erwerbsfähigkeit auf· höchstens 20% (statt 40%) zu be~ 200 Eisenbahnhaftpfliiht. N0 34. ziffern und wegen Selbst- und Drittverschuldens ein Abzug von mindestens 40% (statt 10%) zu maohen. Der Berufungsbeklagte trägt auf Abweisung beider Berufungen an. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. - Gegenüber der Einwohnergemeinde Oberhofen bejaht die Vorinstanz die Sohadenhaftung gestützt auf Art. 58 OR wie auoh auf Art. 41 ff. und 55 OR. Zur Be- gründung wird ausgeführt, zwar habe die Gemeinde in ihrem Polizeireglement das Sohmitteln und Sohmittsohuh- laufen auf allen sioh mit der Thun-Interlakenstrasse kreu- zenden Dorfstrassen verboten; auch habe das Beweis- verfahren ergeben, dass für die allgemeine Bekanntgabe des Verbotes, insbesondere auoh in den Schulen, genügend gesorgt worden sei. Die Lehrerin des verunfallten Knaben habe das Verbot ihren Sohulkindern klar dargelegt, sodass jener es im vollen :8ewu.sstsein übertreten habe. Um aber das Sohmitteln wirklich· zu, verhindern, wäre die praktisch einzig mögliche Massnahme gewesen, wenigstens die Aus- gänge der abfallenden Wege auf die Hauptstrasse tüchtig zu sanden oder zu kieseln. Eine Pflicht hiezu müsse deshalb bejaht werden, weil es, wie das Beweisverfahren ergebe, nicht gelu.ngen sei, dem Schlittelverbot wirklich Naoh- achtung zu, verschaffen ; sowohl Erwachsene als Kinder hätten es dauernd übertreten, und der Landjäger habe die von ihm dabei Betroffenen verwarnt, aber nie jemanden angezeigt. Die Übertretung sei also gewissermassen geduldet und deshalb das Verbot niobt mehr recht ernst genommen worden. Bei dieser Sachlage sei es geboten gewesen, der Gefahr auf dem einzigen noch verbleibenden Wege ent- gegenzutreten, nämlich durch Sanden eines Qu.erstreüens über die Strassenausgänge. Tatsächlioh habe der Weg- meister dies von sich aus auch in der Regel getan und am Unfallmorgen nach seiner Erklärung nur deshalb un~er lassen, weil es angeblich frisch gesohneit hatte. Letzteres treffe jedoch nicht zu" sodass die Unterlassung als fahr- Eisenbahnhaftpfliiht. N° 34. 201 lässig, also schuldhaft zu betrachten sei. Für das Ver- schulden ihres Angestellten hafte die Gemeinde nach Art. 41/55 OR. Dieselben Erwägungen ergeben, dass es zum richtigen Unterhalt der Strasse gehört hätte, sie {( nach dem Er- fordernis ihrer tatsächliohen Benutzung als Sohmittelweg» zu sanden oder zu bekieseln, weshalb die Gemeinde auoh aus Art. 58 OR haftet. Weder bezüglich des einen nooh des andern dieser Haftungsgründe kann indes~en der Vorlnstanz beigepflich- tet werden. a) Ob eine Pfliiht des StrasseneigentÜIDers zum Streuen von Sand oder dgl. bei Winterglätte besteht, ist naoh Doktrin und Reohtspreohung eine Frage des mangelfreien Unterhalts des Werkes im Sinne von Art. 58 OR und daher unter diesem Gesiohtspunkte zu prüfen. Dass der Werk- haftung auoh das Gemeinwesen niobt anders als ein priva- ter Strasseneigentümer untersteht, ist von der Praxis anerkannt (BGE 49 II 260,

70 II 87) und vorliegend nicht bestritten. Die Unterhaltspflicht an der Strasse jedoch bezieht sich nur darauf, sie in einem Zustand zu erhalten, in dem sie für denjenigen Verkehr, wozu sie gewidmet ist, und bei Anwendung der nach den Umständen gebotenen Sorgfalt genügende Sicherheit bietet (BGE 56 II 92, 49 II 267). Nur soweit es die bestimmungsgemässe Benutzung der Strasse durch den ordentlichen, erlaubten Verkehr erfordert, ist aus Art. 58 OR eine Pflicht des Sandens bei Eis- und Schneeglätte abzuleiten. Die Vorinstanz bejaht jedoch vorliegend die Pflicht zum Sanden nicht im Hinblick auf den sonst üblichen Zweck dieser Massnahme, die Strasseneinmündungen trotz der Schneeglätte für die Überquerung benutzbar zu machen, sondern sie soll gegenteils dazu dienen, die bestreute Strecke der Fahrbahn für eine bestimmte Verkehrsart unbenutzbar zu machen. Es kann dahingestellt bleiben, ob unter dem richtigen Unterhalt einer Strasse im Sinne der Gewährleistung einer sicheren Benutzung derselben durch den 202 Eisenbahnhaftpflicht. NO 34. erlaubten Verkehr auch Massnahmen zur Verunmöglichung unerlaubten Verkehrs verstanden werden könnten. Denn wäre dies zu bejahen, so könnte sich jedenfalls auf die Vernachlässigung dieser Pflicht seitens des Strassenherrn nur ein Strassenbenützer berufen, der bei bestimmungsgemässer Benutzung des Werkes durch den zufolge der Unterlassung nicht verhinderten bestimmungswidrigen Gebrauch geschädigt worden wäre. Selbst wenn daher das vom Gemeindegemeister Santschi sonst nach seinem Ermessen nach Bedürfnis geübte Sanden eines Querstreifens über die Einmündung der Nebenstrasse in die Hauptstrasse ausser zur Erleichterung des Fussgängerverkehrs auch dazu bestimmt war, allfällige Schlitten vor der Hauptstrasse aufzuhalten, so kann darin doch noch keine notwendige Unterhaltmassnahme im Sinne des Art. 58 OR erblickt werden, weil eben diese Benutzungsart der Strasse verboten war und das Unbenutzbarmachen der Strasse gegen einen verbotenen Gebrauch nicht zum mangelfreien Unterhalt nach Art. 58 gehört. Aus diesem Titel lässt sich mithin eine Haftung der Gemeinde nicht ableiten. b) Neben Art. 58 ruft der Kläger der Gemeinde gegenüber Art. 41 ff. und 55 OR an. Dieser allgemeine Haftungsgrund ist neben der Werkhaftung nur dann gegeben, wenn über Art. 58 OR hinausgehende Sorgfaltspflichten verletzt wären (BGE 59 II 182). Zu Unrecht folgert die Vorinstanz eine solche weitergehende Verpflichtung des Werkeigentümers daraus, dass dem Verbot des Schlittens nicht gehörig Nachachtung verschafft worden sei. Es ist festgestellt, dass sowohl in den Schulen als auch durch Ermahnungen des Landjägers für die allgemeine Bekanntgabe des Verbots genügend gesorgt wurde und dass der Landjäger erappte Übertreter verwarnte. Unter diesen Umständen kann nicht gesagt werden, die Verbotsübertretung sei « gewissermassen » geduldet worden. Aus gelegentlicher heimlicher Übertretung hinter dem Rücken der Polizei darf nicht auf Nichtandhabung oder gar stillschweigenden Eisbahnhaftpflicht. NO 34. 203 Verzicht auf das Verbot geschlossen werden. Auch daraus, dass der Gemeindegemeister von sich aus die Ausgangsstellen der Seitenstrassen in die Hauptstrasse in der Regel sandete, lässt sich keine Rechtspflicht zu weitem Sicherheitsmassnahmen, als sie die Gemeinde durch Erlass des Verbotes erfüllte, begründen. Denn hierfür ist, wie bei der Werkhaftung, nicht die Übung massgebend, sondern was die Verkehrssicherheit erfordert. Diese aber verlangt vom Strassenherrn nur solche Vorkehrungen, wozu die gefahrlose Benutzung der Strasse bei Anwendung der nach den Umständen gebotenen Sorgfalt erlauben (BGE 49 II 267). An dieser Sorgfalt aber lässt es der Strassenbenützer fehlen, der sich wie der Kläger im Verkehr verbotswidrig benimmt. Inwieweit die erst vor Bundesgericht neu angerufenen Instruktionen für die Wegmeister der Staatsstrassen des Kantons Bern auf die Gemeindegemeistrassen anwendbar sind, ist eine Frage des kantonalen Rechts, deren Erörterung vor Bundesgericht nach Art. 55 lit. c

OG unzulässig ist. Ist mithin der Gemeinde gegenüber die Klag- weder unter dem Gesichtspunkt des Art. 58 noch dem der Art. 41 und 55 OR begründet, so kann dahingestellt bleiben, ob überhaupt der - von der Vorinstanz verbindlich bejahte - Kausalzusammenhang zwischen dem Unterbleiben des Sa'ndens an der fraglichen Stelle, dessen Pflichtwidrigkeit vorausgesetzt, und dem Unfall als adäquat anerkannt werden könnte. 2. - a) Grundsätzlich gegeben ist dagegen die Haft- pflicht derbeklagt::m Bahnunternehmung nach Art. 1 EHG. Dass es sich um einen Unfall im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb handelt, kann nicht fraglich sein. Das den verunfallten Knaben und dessen Eltern allenfalls treffende Selbst- bzw. Drittverschulden ist im Vergleich zu der im 'Unfall verwirklichten Bahnbetriebsgefahr auf keinen Fall so überwiegend, dass es die kausale Bedeutung der letztem gänzlich auszuschalten vermöchte und damit als die im Sinne der Praxis einzige rechtlich relevante Unfallursache 204 Eisenbahnha.ftpflicht. N° 34. ZU betrachten wäre. Ein solches Übergewicht des Selbst- oder Drittverschuldens liegt erst vor, wenn damit seitens der Bahn nach der Erfahrung des Lebens in keiner Weise zu rechnen war (BGE 68 II 259 f. und dort zit. Entscheide). Weder das verbotswidrige Schlitteln des nicht ganz acht- jährigen Knaben selbst noch das Verschulden der Eltern, darin bestehend, dass sie dem Knaben die Benützung des Schlittens für den Schulweg gestatteten bzw. nicht ver- unmöglichten, kann als ein so singuläres Verhalten be- zeichnet werden, dass daneben die Bahnbetriebsgefahr nur noch als rein tatsächliches, aber nicht mehr als rechtlich relevantes Glied in der Kausalkette in Betracht fiele. Was die Fahrlässigkeit der Eltern anbelangt, ergibt sich aus den Aussagen der Lehrerin, dass auch andere Kinder den Schlitten zur Schule mitnahmen, was gerade den Anlass der Ermahnungen der Lehrerin bildete, ihn nicht zum Überqueren der Staatsstrasse zu benutzen; also haben auch andere Eltern die dahierige Gefährdung der Kinder nicht für besonders in die Augen springend gehalten. Ein Haftpflichtausschlussgrund nach Art. 1 EHG liegt mithin nicht vor. b) Als Haftungsermässigungsgrund fällt nach Art. 5 EHG nur das Selbstverschulden des Verletzten, nicht aber das Verschulden Dritter in Betracht. Bezüglich der Be- messung des Selbstverschuldens des Knaben kann der milden Beurteilung der Vorinstanz, die wegen Selbst- und Drittverschuldens zusammen einen Abzug von nur 10% vornahm., nicht zugestimmt werden. Gewiss kann dem nicht ganz achtjährigen Knaben nur eine beschränkte Urteilsfähigkeit beigemessen werden. Mit Bezug auf den vorliegenden Sachverhalt kommt es indessen weniger auf eigentliche Urteilsfähigkeit als auf das Wissen um das Verbot an. Dieses war dem Knaben nach den wiederholten Hinweisen der Lehrerin festgestelltermassen bekannt, ebenso dessen Motiv. Die Gefährlichkeit des unübersichtlichen Bahnübergangs für schlittende Kinder lag durchaus im Bereich des Auffassungsvermögens eines Schulknaben ; Eisenbahnhaftpflicht. N° 34. er wusste, dass er es nicht tun durfte und was für eine Gefahr drohte. Nach der neuern Rechtsprechung darf gegenüber kleinen Kindern hinsichtlich der Beobachtung elementarer Vorsichtspflichten im Verkehr ein etwas strengerer Massstab angelegt werden, wenn sie in der Schule Verkehrsunterricht genossen haben (BGE 71 II 121) oder die örtliche Verkehrssituation aus täglicher An- schauung kennen (62 II 316), was hier zutrifft. Hielt der Kläger trotzdem, wie die Vorinstanz annimmt, die Über- tretung für einen gefahrlosen Bubenstreich, so 'schlug er die in ihm vorhandenen Gegenmotive einfach in den Wind, worin eben die Fahrlässigkeit liegt. Auf Seite der beklagten Bahn ist irgendwelches Ver- schulden, welches dasjenige des Klägers zu neutralisieren vermöchte, nicht ersichtlich. Eine Reduktion der Ersatz- pflicht wegen Selbstverschuldens um 25% ersieht unter den gegebenen Verhältnissen angemessen und billig. e) Mit der Feststellung, dass die Bahn kein Verschulden trifft, ist

dem Klagebegehren auf Zuspreehung einer Genugtuungssumme nach Art. 8 EHG die Hauptvoraussetzung entzogen. 3. - a) Was die Schadensberechnung anbelangt, sind die Posten voll (abgerundet) Fr. 2000.- für bisherige Heilungs- und Prothesenauslagen, Fr. 930.- für künftige Fussamputation und Fr. 5000.- für die periodische Erneuerung der Prothese während der ganzen Lebensdauer des Verunfallten, zusammen Fr. 7930.-, auf Grund der tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz begründet und übrigens von der haftpflichtigen Berufungsklägerin nicht bestritten. b) Die Verminderung der Erwerbsfähigkeit bezifferte der ärztliche Experte theoretisch auf 60% und hielt an dieser Schätzung auch gegen Kritik von anderer ärztlicher Seite fest; er wies jedoch selber auf die Möglichkeit der Wahl eines Berufes hin, in welchem sich die verminderte Arbeitsfähigkeit nur in geringem Masse auswirken werde; z. B. bei Bureau- oder Banktätigkeit. Die Vorinstanz hat nach 206 Eisenbahnhaftpflicht. N° 84. freiem Ermessen in Abwägung aller Faktoren - nämlich einerseits der das Berufsleben ungünstig beeinflussenden seelischen Belastung, andererseits der zu erwartenden Anpassung an den körperlichen Mangel - eine Invalidität von 40% angenommen und daher ausgehend von einem wahrscheinlichen normalen Jahresverdienst von Fr. 6000.- den Barwert einer jährlichen Rente von Fr. 2400.- vom 20. Altersjahre an zugesprochen. Auf was für einen durchschnittlichen Jahresverdienst der Kläger im erwerbsfähigen Alter ohne die Unfallschädigung wahrscheinlich gekommen wäre, ist eine Frage tatsächlicher Natur bzw. des richterlichen Ermessens. An die von der Vorinstanz hierfür angenommene Ziffer von Fr. 6000.- ist daher das Bundesgericht gebunden (BGE 58 II 262). Gleicher Art ist grundsätzlich die Frage der Einschätzung der Verminderung der Erwerbsfähigkeit (a. a. O., BGE 60 II 231). Der bezüglich der Feststellung der Vorinstanz gegenüber steht jedoch dem Bundesgericht ein Recht der Überprüfung daraufhin zu, ob sie bei ihrer Ermittlung von den richtigen Gesichtspunkten ausgegangen ist und nicht bestimmte Faktoren zu Unrecht ausser Betracht gelassen bzw. mitberücksichtigt hat; denn dies ist Rechtsfrage. Dem Bundesgericht steht auch die Prüfung dahin zu, ob nicht trotz nachgewiesener Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit angesichts besonderer Verhältnisse eine materielle Schädigung nicht oder doch nur in geringerem Umfange vorliege (BGE 49 II 165). Ein solcher Umstand, den die Vorinstanz nicht in genügendem Masse berücksichtigt hat, liegt darin, dass der Kläger den Unfall in einem Alter erlitten hat, in welchem er nicht nur die Berufswahl, sondern auch die ganze Schulzeit noch vor sich hat. Er kann somit schon von jetzt an, d. h. im Alter grösster Adaptationsfähigkeit, seine physische und geistige Ausbildung auf seinen körperlichen Mangel einstellen und sich auf die künftige Wahl eines Berufes vorbereiten, bei welchem ihm jener möglichst wenig Eisenbahnhaftpflicht. N° 34. 207 hinderlich ist. Auf diese Möglichkeit weisen sowohl der ärztliche Experte als die Vorinstanz hin. Es gibt eine ganze Anzahl von Berufen, sowohl der Hand- als der Kopfarbeit, in denen eine Fussprothese der Leistungs- und damit der Erwerbsfähigkeit praktisch keinen Eintrag tut, zu denen der Kläger die übrigen Voraussetzungen besitzt und die ihm in Ansehung der sozialen Verhältnisse durchaus zugänglich sind. Es liesse sich sogar denken, dass ein Knabe mit Rücksicht auf ein in früher Jugend erworbenes Gebrechen zur Wahl eines Berufes geführt wird, in welchem er es mit Energie und Fleiss, rein wirtschaftlich betrachtet, weiter bringt, als es in einem andern möglich wäre, den er als näher liegend und aus Bequemlichkeit ohne das körperliche Hindernis vielleicht ergriffen hätte. Immerhin darf diese blosser Möglichkeit nicht in Rechnung gestellt werden. Die vorinstanzliche Schätzung der ökonomischen Folgen der Invalidität auf 40% ist aber selbst dann noch erheblich übersetzt, wenn man gestützt auf

Art. 3 EHG über die eigentliche Erwerbseinbusse hinaus unter dem Titel der «Erschwerung des wirtschaftlichen Fortkommens» eine Entschädigung zubilligen will, was sich deswegen rechtfertigt, weil jede Erwerbstätigkeit für den eines Fusses beraubten Mann einen grösseren Aufwand von Energie und Konzentration erfordert, ihn insbesondere aber im freien Wettbewerb gegenüber körperlich intakten Konkurrenten beeinträchtigt. In Würdigung aller dieser Umstände erachtet das Bundesgericht die Festsetzung der Invalidität auf 25% als angemessen. Der Kläger hat mithin auf eine mit dem 20. Altersjahr beginnende lebenslängliche jährliche Rente von Fr. 1500.- Anspruch. Ausser diesen rein wirtschaftlichen Nachteilen hat der Verlust des Fusses für den Kläger zweifellos weitere dauerliche Folgen seelischer Art; der Verzicht auf diese und jene Freuden des Lebens mag dem Jüngling und Manne oft bitter werden. Eine Entschädigung für Unfallfolgen dieser Art sieht indessen das Gesetz nur im Rahmen der Genugtuung vor, für welche nicht die Kausalhaftung gilt, 208 Eisenbahnhaftpflicht. N0 34. sondern ein Verschulden der Bahnunternehmung vorausgesetzt wird (Art. 8 EHG), das hier nicht vorliegt. c) Die von der Vorinstanz angewandte Methode der Berechnung der aufgeschobenen Rente entspricht der Praxis (BGE 63 II 63). Der Kapitalisierung ist jedoch, wie das Bundesgericht kürzlich entschieden hat (BGE 72 II i. S. Wiederkehr c. Diggelmann), angesichts der heute und aller Voraussicht nach für längere Zeit auf dem Geldmarkt herrschenden Verhältnisse der Zinsfuß von 3% zugrunde zu legen. 4. - Die Berechnung der Entschädigung stellt sich demnach wie folgt: 1. Fester Schaden gemäss Erw. 3 a. .. Fr. 7,930.- 2. Barwert der Rente (Fr. 1500.- jährlich): Lebenslängliche Rente ab 7. Jahr zu 3% (Piccard Interimsausgabe 1945) .. 2429 Rente 7.-20. Jahr (Piccard Tafel 10) . . . • . . . 1035 Differenz (Rente ab 20. Jahr) 1394 X 15 Fr. 20,910.- 3. Abzug 25% wegen Selbstverschuldens Schadenersatz Fr. 28,840.- Fr. 7,210.- Fr. 21,630.- Demnach erkennt das Bundesgericht: . ,Die Berufung der Einwohnergemeinde Oberhofen wird gänzlich, diejenige der Rechtsufrigen Thunerseebahn A.-G. teilweise gutgeheissen~ das angefochtene Urteil aufgehoben und a) die Klage gegenüber der Einwohnergemeinde Oberhofen abgewiesen; b) die Rechtsufrige Thunerseebahn A.-G. verurteilt, dem Kläger einen Schadenersatz von Fr. 21,630.- mit Zins zu 5% seit 20. Januar 1940 zu bezahlen. Motorfahrzeugverkehr. N0 35. 209 VIII.

**MOTORFAHRZEUGVERKEHR CIRCULATION DES VEHICULES AUTOMOBILES**

35. Auszug aus dem Urteil der I. Zivilabteilung vom 26. März 1946 i. S. Hodel gegen Kneubiibler. Strassenverkehr. Verkehrsregeln für «Fahrzeuge mit Tierbespannung II»: Darunter fallen alle für Tierbespannung bestimmten und gebauten Fahrzeuge, auch wenn die Zugtiere gerade nicht eingespannt sind. (Art. 33, 19 MFG; Art. 72, 74 (49, 59) MFV). Circulation routiere. Regles de circulation pour leB vehicule8 a traction animale: Ceux-ci oomprennent tous les vehicules construits pour etl'e tires par des animaux, meme si. des animaux n'y sont pas atteles (art. 33, 19 LA; art. 72, 74 (49,59) regl. LA). Circolazione stradale. Regole di circolazione per i veicoli a trazione animale, i quall comprendono tutti i veicoli costrutti per essere tirati da animali, anohe se gli animali non sono .attaccati ai veicoli (art. 33, 19 LCAV; art. 72, 74 (49,59) della relativa ordinanza d'esecuzione). A. - Am Spätnachmittag des 8. April 1943 liess der Landwirt Kneubühler in Gettnau zwei mit Stangenholz beladene Wagen aus seinem Walde durch seinen Nachbarn Wey mit dessen Pferden nach Hause führen. Als Wey mit der Fuhre im Dorfe ca. um 17.30 Uhr auf der Höhe des rechts der Kantonsstrasse gelegenen Heimwesens Kneubühler angekommen war, hängte er den hintern Wagen ab und fuhr mit dem vordern zur Scheune. Der hintere Wagen blieb vorläufig unbespannt am linken Rande der dort 5,5 m breiten, fast .stetig verlaufenden Strasse stehen. Die längsten Stangen-i: iiherragten das hintere Wagenende nach

Annahme der Vorinstanz um etwa 2 m, nach Aussage zweier Zeugen dagegen um 3 bzw. 3-4 m. Es herrschte lebhaftes Schneetreiben. In dieser Situation kamen zwei Radfahrer nebeneinander, rechts B. Birrer, links J. Hodel, ebenfalls aus Richtung Willisau angefahren. Im Moment, wo Birrer seinem Begleiter eine Warnung wegen des dastehenden Holzwegens I' AB 72 11 - 1946

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