

BGE 72 II 209

Bundesgericht (BGE), 1946-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_72_II_209

FR: ATF 72 II 209

IT: DTF 72 II 209

Volltext

208 Eisenbahnhaftpflicht. No 34. sondern ein Verschulden der Bahnunternehmung vorausgesetzt wird (Art. 8 EHG), das hier nicht vorliegt. e) 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 Interimausgabe 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: 1. 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 Rechtsuhige Thunerseebahn A.-G. verurteilt, dem Kläger einen Schadenersatz von Fr. 21,630.- mit Zins zu 5% seit 20. Jafuar 1940 zu bezahlen. Motorfahrzeugverkehr. NO 36. 209 VIII.

MOTORFAHRZEUGVERKEHR CIRCULATION DES VEHICULES AUTOMOBILES

35. Auszug aus dem Urteil der I. Zivilabteilung vom 26. Mirz 1946 i. S. Hodel gegen Kneubühler. Strassenverkehr. Verkehrsregeln für «Fahrzeuge mit Tierbespannung»: 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 routière. Regles de circulation pour les véhicules à traction animale: Ceux-ci comprennent tous les véhicules construits pour être tirés par des animaux, même si, des animaux n'y sont pas attelés (an. 33, 19 LA; an. 72, 74 (49, 59) art. 1. LA). Circolazione stradale. Regole di circolazione per i veicoli a trazione animale, i quali comprendono tutti i veicoli costruiti per essere tirati da animali, anche se gli animali non sono attaccati ai veicoli (an. 33, 19 LCAV; art. 72, 74 (49, 59) deUa relativa. ordinanza d'esecuzione). A. --:- Am Spätnachmittag des 8. April 1943 liess der Landwirt Kneubühler in Gettnau zwei mit Stangenhorn 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 gerade verlaufenden Strasse stehen. Die längsten Stangen überragten 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 J. Birrer, links J. Hodel, ebenfalls aus Richtung Willisau angefahren.

Im Moment, wo Birrer seinem Begleiter eine Warnung wegen des dastehenden Holzwagens 1. AS 72 n - 1946 210 Motorfahrzeugverkehr. N° 35. zurief, fuhr Hodel in eine vorstehende Stange hinein und zog sich eine schwere Bauchverletzung zu. B. ; - In der Folge belagte Hodel den Kneubühler auf Bezahlung von Fr. 13,139.- nebst 5% Zins seit dem Unfalltag. Das Amtsgericht Willisau hiess die Klage grundsätzlich gut, bezifferte den Schaden auf Fr. 5559.-, :u:-achte jedoch wegen Selbstverschuldens des Klägers einen Abzug von % und sprach ihm daher Fr. 1389.75 zu., In Gutheissung der Appellation des Beklagten hat das Obergericht des Kantons Luzern die Klage gänzlich abgewiesen. O. - Mit der vorliegenden Berufung hält Hodel an seiner Klage in der Höhe von Fr. 7418.-, eventuell einer nach richterlichem Ermessen festzusetzenden Summe, nebst Zins fest; eventuell verlangt er Rückweisung zur Festsetzung des Schadens an die Vorinstanz. Für die rechtliche Begründung seines Schadenersatzbegehrens beruft sich der Kläger auf Art. 41 ff. OR, auf verschiedene Bestimmungen des MFG und der MFV sowie auf strassenpolizeiliche Vorschriften des Kantons Luzern. Er macht geltend, der Beklagte habe nicht nur die allgemein im Verkehr und nach der besonderen Sachlage gebotenen Sorgfaltspflichten verletzt, sondern auch gegen die erwähnten eidgenössischen und kantonalen Spezialvorschriften verstossen, und darin liege die Schuldhaftigkeit seines für den Unfall kausalen Verhaltens. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 2. --' - Soweit Bundesrecht in Frage kommt, haben die Spezialvorschriften vor den allgemeinen Regeln des OR den Vorrang; es ist daher in erster Linie zu prüfen, ob das MFG und dessen VV Anwendung finden, und ob darin enthaltene besondere Vorschriften verletzt wurden. a) Art. 33 Abs. 1 MFG schreibt allgemein für «Fahrzeuge mit Tierbespannung» vom Beginn der Dämmerung an, mit gewissen Ausnahmen, Beleuchtung vor. Art. 19 Abs. 2 Motorfahrzeugverkehr. N° 31S. 211 MFG (in Verbindung mit Art. 33 Abs. 2 MFG) sowie Art. 74 Abs. 3 MFV stellen für Langholz und andere Fuhren von grosser Länge auf «Fahrzeugen mit Tierbespannung» Vorschriften über die Kenntlichmachung des Endes der Ladung bei Tag und bei Nacht durch Tuchwimpel, Strohkränze usw. und Schlusslicht auf. Die Vorinstanz hat die Anwendbarkeit dieser Bestimmungen verneint mit der Begründung, sie bezögen sich nur auf Fahrzeuge «mit Tierbespannung»; im Zeitpunkt des Unfalls habe aber der hintere Wagen mit der Stangenladung ohne Tierbespannung auf der Strasse gestanden. Dieser Auslegung kann indessen nicht beigelegt werden; weder zwingt der Wortlaut der erwähnten Bestimmungen dazu noch ist sie mit der ratio legis vereinbar. Vielmehr unterstehen alle für Tierbespannung bestimmten und gebauten Fahrzeuge, auch wenn gerade nicht eingespannt ist, den erwähnten Sonderbestimmungen, sofern sie an dem vom MFG geordneten Verkehr teilnehmen. Der italienische Text spricht überall von «veicoli a trazione animale», was generell auf die Fortbewegungsart, für welche das Fahrzeug konstruiert ist, und nicht auf die momentane Verbindung von Fahrzeug und Zugtier hinweist. Diese Auslegung ergibt sich mit aller Deutlichkeit aus dem Text des MFG und der MFV selber. Nach Art. 74 Abs. 3 MFV müssen bei Langholz- und Langwarenfuhrwerken, die auf der Strasse stehen bleiben, u. a. die Deichseln weggenommen oder hochgebunden werden. Diese Verkehr kommt natürlich nur für Fuhrwerke in Betracht deren Zugtiere ausgespannt sind. Damit ist der Wille des Gesetzgebers grundsätzlich dahin ausgelegt, dass Art. 33 MFG und 72/74 MFV auch dann anwendbar sind, wenn die Zugtiere nicht eingespannt sind. Sodann werden in Art. 33 Abs. 2 MFG und 72 MFV den «Fahrzeugen mit Tierbespannung» die Handkarren und Zugwagen, also die normalerweise durch menschliche Kraft fortbewegten Vehikel gleichgestellt. Die Tierbespannung ist also nicht ein massgebendes Kriterium, sondern

dieses liegt darin, 212 Motorfahrzeugverkehr. No 35. dass es sich sowohl bei Fuhrwerken als bei Handkarren und Zugwagen um Fahrzeuge von erheblichen Dimensionen handelt, die gemeinsam mit Automobil und Fahrrad am Verkehr teilnehmen und dadurch zusammen mit diesen und in Anpassung an ihren Betrieb für die Verkehrssicherheit Bedeutung haben. b) Auch die ratio legis lässt keine andere Auslegung zu. Ob die fraglichen Fuhrwerke und Fahrzeuge mit oder ohne Tierbespannung am Verkehr teilnehmen, ob sie dabei in Fahrt sind oder stillstehen : in allen Fällen sind sie Strassenbenützer, die neben den Motorfahrzeugen und Radfahrern einen erheblichen Teil der Fahrbahn und Platz beanspruchen, durch die Art ihres Fahrens Kollisionen herbeiführen können und im Stillstehen Verkehrshindernisse darstellen sogar wie im Fahren. Zur Regelung und möglichst reibungs- und gefahrlosen Abwicklung des Verkehrs müssen sie deswegen bestimmten Minimalforderungen Genüge tun, die eben durch das MFG und die VV im Zusammenhang und Einklang mit den Verkehrsregeln für Auto und Fahrrad aufgestellt sind. Von diesen Minimalforderungen beziehen sich einige gerade auch auf stillstehende Fahrzeuge, so insbesondere Art. 33 Abs. 1 MFG, wonach « Fahrzeuge mit Tierbespannung » vom Beginn der Dämmerung an mit Licht zu versehen sind, ausser wenn sie im Bereich der Strassenbeleuchtung oder auf behördlich angewiesenem Parkplatz stillstehen. Stehen sie ansonst im Verkehrsbereich still, so müssen sie mit Licht versehen sein, das von vorn und hinten sichtbar ist; dies offenbar nicht deswegen, weil sie allenfalls mit Tierbespannung parkieren, sondern weil sie für sich allein als Fahrzeug ohne Beleuchtung ein gefährliches Verkehrshindernis bilden. Das gleiche gilt hinsichtlich der Regeln bezüglich der Orte, wo Motorfahrzeuge und die in Art. 33 genannten Fahrzeuge aufzuhalten haben und aufzustellen bzw. nicht aufzustellen sind (Art. 49/72 MFV). Letztere Fahrzeuge sind diesen Regeln zweifellos nicht oder nicht allein wegen allfälliger Tierbespannung unterstellt, sondern in erster Linie weil Motorfahrzeugverkehr. N° 30. 213 sie an sich platzbeanspruchende, verkehrshindernde Vehikel sind, die daher, auch wenn die Zugtiere ausgespannt sind, nach einheitlicher Regel dort anhalten und parkieren sollen, wo sie am wenigsten stören und Gefahr bringen. Es wäre widersinnig anzunehmen, vor dem Einspannen oder nach dem Ausspannen der Pferde könne man einen Brückenwagen oder ein Heufuder im Bereich des allgemeinen Verkehrs beliebig wo stehen lassen. Der Zweck und Sinn der für die andern Strassenbenützer aufgestellten Regeln würde geradezu teilweise in sein Gegenteil verkehrt, wenn man unter Fahrzeugen mit Tierbespannung im Sinne von Art. 33 MFG /72 MFV immer nur solche verstehen wollte, bei denen die Zugtiere im fraglichen Zeitpunkt gerade eingespannt sind. e) Übrigens verwendet die MFV im gleichen Art. 72, wo eingangs von « Fahrzeugen mit Tierbespannung » die Rede ist, im Nachsatz noch einen andern Ausdruck, nämlich « bespannte Fuhrwerke » (während der französische und der italienische Text an beiden Stellen den gleichen Ausdruck - « vehicules a traction animale », « veicoli a trazione animale » - brauchen). Dass aber auch unter « bespannten Fuhrwerken » nicht nur solche mit gerade eingespannten Zugtieren verstanden sind, ergibt sich daraus, dass jener Nachsatz für diese Fuhrwerke den Art. 59 Abs. 2 MFV entsprechend anwendbar erklärt, ein samt eingespannten Zugtieren im Schlepptau eines andern - motorisch oder animalisch fortbewegten - Fahrzeugs fahrendes Fuhrwerk aber nicht wohl vorstellbar ist. 3. - Auf den im vorliegenden Falle auf der Kantonsstrasse stehen gebliebenen stangenbeladenen Wagen : finden demnach die genannten Bestimmungen grundsätzlich Anwendung. Es ist daher zu prüfen, ob und welche Vorschriften der Beklagte bzw. der für die Fuhre Verantwortliche verletzt haben kann. Zu dieser Prüfung muss die Sache an die Vorinstanz zurückgewiesen werden, da sie

zuzufolge der grundsätzlichen Verneinung der Anwendbarkeit der bundesrechtlichen Ver- 214
 Motorfahrzeugverkehr. N° 36. kehrsregeln den Tatbestand nicht erschöpfend rechtlich
 gewürdigt hat und ihre tatbeständlichen Feststellungen nach Umfang und Inhalt nicht
 genügen, um dem Bundes- gericht die nDtwendige rechtliche Prüfung zu ermöglichen. 36.
 Extralt de l'arrtlt de la Ire Cour civile du 28 mai 1948 dans la cause La Winterthour, Societe
 srusse d'assurance contre les acclidents contre dame Erni-Widmann et ses emants. 1.
 Eclairage des vehict.de8 att6Us; dispense potW les vehieuka agri- coles qui rentrent des
 champs (art. 33 al. 1 LA). Des vehicules ·servant a. une exploitation forestiere ou faisant le
 transport de bois ne sont pas des v8hicules agricoles (consid. 3). ·2. RBduction, en raison de
 la possibiliU d'un rem,af'iage, du capitaZ aUoue a la veuve pour pem de son soutien.
 Fa.cteurs de proba- billte ; taux de la reduction (consid. 5). 1. Beleuchtung von Fahrzeugen
 mit Tierbespannung ; Befreiung landwirtschaftlicher, vom Feld kommender Fahrzeuge von
 der Beleuchtungspflicht (Art. 33 Aha. 1 MFG). Fahrzeuge, die einem forstwirtschaftlichen
 Betrieb zudienen oder Holz trans- portieren, sind keine landwirtschaftlichen Fahrzeuge
 (Erw. 3). 2. V61'sorgerschaden. Herabsetzung der einer Witwe wegen Ver- lustes ihres
 Versorgers zugesprochenen Kapitalentschädigung mit Rücksicht auf die Möglichkeit einer
 Wiederverheiratung; Wahrscheinlichkeitsfaktoren ; Ausmass der Herabsetzung (Erw. 5). 1.
 IUuminazione dei Veicoli a trazione animale; dispensa per i veicoli che ritornano dalla
 campagna (art. 33 cp. 1 LCA V). I veicoli che servono ad un'azienda forestale 0 trasportano
 legna non sono veicoH agricoli (consid. 3). 2. Perdita del 8ostegno. Riduzione
 dell'indennita,. che e a.ccordata sotto forma di capitale ad una vedova. per la perdita deI suo
 sostegno, a motivo della possibiliM, di passare a nuove nozze. Fattori di probabilita. ;
 percentuale della riduzione (consid. 5). 3.- "" Aux termes de l'art. 33 LA, les v6hicules
 atte16s dDivent etre munis d'un feu visible de l'avant et de l'arriere, sauf s'il s'agit de
 vehicules agriooles qui rentrent des ehamps. Par cette derniere reserve, le 16gislateur a
 vDulu 6viter que les agrioulteurs ne soient'Dbligés, en previsiDn du oas on ils seraient
 surpris par la nuit, de se munir da lanternas chaque fDis qu'ils vDnt aux champs, ear, au
 depart, ils ne peuvent pas toUjDuts prevDir s'ils seront rentres avant la
 Motorfahrzeugverkehr. N° 36. 2111 chute du jDur (Bull. steno des Chambres 1931, ON p.
 103 sv., CE p. 457 sv.). La ratio de cette dispDsitiDn milite en faveur d'une interpretatiDn
 etrDite. L'exceptiDn· ne dDit viser que les vehieules agrieDles au sens prDpre. Une
 explDita- tiDn fDrestiere, nDn plus que le transpDrt de· bDis ne sDnt des explDitatiDns
 agriooles. On n'a pas a se demander ce qu'il en est de eharrois de bDis en rappDrt avec
 l'eo- nDmie d'un dDmaine (cf. STREBEL, Comment., nDte 15 a l'art. 33 LA), cette
 hypDthese n'etant pas realisee en l'espece. 7. - La reeDurante reproche a la Cour cantonale
 de n'avDir pas enVisage la possibilite du remariage de dame Erni et de n'avDir pas reduit de
 ce chef l'indemnité qui lui etait allDdue pour perte de sDutien. Le fait que la demanderesse
 s'est remariee aprt8 l'arret cantonal ne peut pas etre pris en cDnsideratiDn par le Tribunal
 federal qui dDit statuer sur les faits ayant sem de base au jugement attaque (RO 25 11 162,
 33 II 27). On ne peut dDne tenir cDmpte que de la prDbabilite d'un remariage, telle qu'elle
 pouvait etre envisagee dans l'instance cantonale. TI est en effet de jurisprudence qu'il y a
 lieu a reduotiDn du capital allDdue a la veuve pour perte de soutien lorsqu'il emte une
 certaine probabilite qu'elle se remariera et qua sa situatiDn sera de ce fait sensiblement
 amelieoree. Cette probabilite depend de plusieurs facteurs : age de la femme, nombre
 d'enfants, oonditiDns et milieu sociaux, situatiDn econonnnque, attrait ph~ique, etc. (cf. RO
 56 11 126, 54 11 297; arret Frey-GIDor e. Frey et Frey-Wildi, du 13 nDvembre 1934 (RO
 6011 416), oonsid. 3, nDn publi6). TDutefDis, IDrsque le Tribunal federal, en raisDn de

circumstances particulières, a tenu compte de la possibilité de remariage, il n'a jamais réduit le capital au-delà de 30 % (20 % dans l'arrêt RO 54 11 297 et 30 % dans l'arrêt Frey-Glaser. Dans le tribunal avait admis une grande vraisemblance de remariage). En l'espèce, la demanderesse est une paysanne, âgée de

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