

BGE 79 II 212

Bundesgericht (BGE), 1953-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_79_II_212

FR: ATF 79 II 212

IT: DTF 79 II 212

Volltext

212 Motorfahrzeugverkehr. N° 36. cher die Verbände der Kaufleute und der Reisenden vertreten sind, beziffert in ihren Richtlinien die Spesen- ansätze lediglich für Unterkunft und Verpflegung, ohne Transport- oder anderweitige Kosten, je nach Landes- gegend mit Fr. 19.- bis Fr. 27.- pro Reisetag, wenn der Reisende auswärts übernachten muss, bzw. mit Fr. 11.- bis 18.- pro Reisetag, wenn der Reisende abends an seinen Wohnort zurückkehrt (vgl. SCHUMACHER, Bundes- gesetz über das Anstellungsverhältnis der Handelsreisen- den, S. 42). Mit einem Zuschuss von Fr. 200.- im Monat erhält der Beklagte nicht ersetzt, was er für Unterhalt und Betrieb des Fordwagens aufgewendet hat. Er muss sich begnügen mit einer Vergütung unumgänglicher Aus- lagen. Die Vorinstanz erklärt (und das in Übereinstimmung mit der Stellungnahme der Klägerin), dass er für die Reisetätigkeit wohl ein Automobil, aber nicht den teuren Fordwagen benötigte. Ihre Angabe, dass die für einen sehr wirtschaftlichen Kleinwagen erforderlichen Kosten mit mindestens Fr. 200.- pro Monat zu veranschlagen seien, ist tatsächlicher Natur und für das Bundesgericht bindend.

VII. MOTORFAHRZEUGVERKEHR CIRCULATION ROUTIERE 36. Urteil der I. Zivilabteilung vom 10. März 1963 i. S. Thalheim gegen Isler. Art. 47 MFV, 25 Abs. 1 und 39 MFG. Zusammenstoss zwischen einem von der rechten auf die linke Strassenseite abbiegenden und einem gleichzeitig, aber mit übersetzter Geschwindigkeit entgegenkommenden Fahrzeug. Grundsätzliches zum VortriU8recht.

Verschuldensbemessung. Bestimmung der Schadenersatzpflicht. Art. 47 RA, 25 al. 1 et 39 LA. Collision entre un vehicule se deplac;ant de la droite vers la gauche de la route et un autre venant au meme instant en sens inverse Motorfahrzeugverkehr. N0 36. 213 A un~ v~~sse ex~g.er~e. Considerations de principe sur le droit de '[JN0Nte. AppreClatlOn des fautes. Fixation de l'indemnité. Art. 47 RLA, 25 cp. 1 e 39 LA. Scontro tra un veieolo ehe si sposta da destra a sinistra della strada e un altro che viene simultaneamente in senso inverso a?- una veloeita eccessi~a. Considerazioni di principio sul diritto d~ precedenza.

ValutazlOne delle eoIpe. Determinazione del- l'indennizzo. A. - Am 3. Dezember 1949, um 18 Uhr, fuhr Alfred Isler mit seinem Personenauto in Zürich Vom Escher-Wyss- Platz kommend durch die Hardturmstr~sse stadtauswärts. Er beabsichtigte, bei der für ihn am linken Strassenrand gelegenen Hardturmgarage Benzin zu tanken, gab das entsprechende Zeichen und schwenkte nach links ab. Aus der Gegenrichtung nahte das in jenem Augenblick noch 170 m entfernte Personenauto des Friedrich Thalheim mit einer Geschwindigkeit von ca. 60 kmjStd. !sler überquerte in einem langgezogenen Bogen die 12,10 m breite Strasse. Unmittelbar bevor er die Rampe zum linksseitigen Trottoir erreichte, stiess das Auto Thalheims von rechts gegen die Mitte seines Wagens. Die beiden Lenker erlitten Verlet- zungen. Ausserdem entstand beträchtlicher Sachschaden. Isler wurde der fahrlässigen Körperverletzung angeklagt. Das Strafverfahren endete mit einem Freispruch. B. - Im Dezember 1951 belangte Thalheim die Erbin des mittlerweile (nicht wegen des Unfalles) verstorbenen !sler, Maria EIsa Isler, auf Bezahlung einer

Schadenersatzsumme von Fr. 16,667.30 nebst 5 % Zins seit 3. Dezember 1949. Die Gerichte des Kantons Zürich, das Obergericht mit Urteil vom 14. November 1952, wiesen die Klage ab. G. - Der Kläger legte Berufung an das Bundesgericht ein. Er beantragt Gutheissung der Klage. Die Beklagte schliesst auf Bestätigung des angefochtenen Entscheides. Das Bundesgericht zieht in Erwägung : 1. - Ausgehend vom dargelegten Sachverhalt hat die Vorinstanz gefunden: Der Kläger sei mit übersetzter Geschwindigkeit gefahren und habe zudem nicht die erforderliche Aufmerksamkeit gezeigt. Sein Verhalten sei grobfahrlässig und für den Zusammenstoss mit Isler kausal gewesen. Daran vermöge nichts zu ändern, dass ihm das Vortrittsrecht zustand. Dieses entbinde nicht von der Pflicht, in einer sichtbar gefährlichen Situation das Mögliche und Zumutbare zur Verhütung eines Unfalles zu tun. Andererseits treffe Isler kein Verschulden. Obwohl er nicht imstande gewesen sei, die Geschwindigkeit des herankommenden Wagens zu erkennen, habe er sie als im Rahmen des Zulässigen bleibend voraussetzen und überdies erwarten dürfen, dass sein Fahrzeug auf der geraden Strecke vom anderen Führer rechtzeitig bemerkt werde. 2. - Laut Art. 47 MFV hat, wer nach links abbiegen will, einem gleichzeitig entgegenkommenden Fahrzeug den Vortritt zu lassen. Gleichzeitigkeit ist nach der Praxis immer dann gegeben, wenn der Vortrittsberechtigte seine Fahrt nicht ungestört fortsetzen könnte, ohne mit dem abschwenkenden Fahrzeug zu kollidieren. Und zwar ist dabei mit der vom Berechtigten tatsächlich eingehaltenen Geschwindigkeit zu rechnen, nicht mit jener, welche die Strassen- und Verkehrsverhältnisse höchstens gestatten würden. Übersetzte Geschwindigkeit hebt das Vortrittsrecht nicht auf, sondern ist anderweitig zu berücksichtigen (vgl. BGE 62 1195,66 1320,77 IV 219 f, sowie die un veröffentlichten Urteile des Kassationshofes vom 21. Juni 1938 i. S. Bürli c. Schlumpf und der I. Zivilabteilung vom 12. September 1952 i. S. Locher c. Basler Lebensversicherungsgesellschaft). Es ist also unrichtig, dass die Vorinstanz Isler zugute hält, er habe vermuten dürfen, die Geschwindigkeit des Klägers liege innerhalb der Grenzen des Erlaubten. Eine andere Frage ist, ob die Verletzung des Vortrittsrechts auf einer entschuldbaren Blicktäuschung beruhe. Beide Vorinstanzen bejahen das. Indessen ist auch diese Auffassung irrig. Es ist allgemein bekannt, dass, nach Einbruch der Dunkelheit, und zumal wenn noch regnerisches Wetter herrscht, eine einigermaßen verlässliche Motorfahrzeugverkehr. No 36. 215 Schätzung der Entfernung und Geschwindigkeit eines entgegenkommenden Fahrzeuges unmöglich ist, sogar bei guter künstlicher Beleuchtung, wie die Oberexpertise eigens hervorhebt. Auf unbestimmte Eindrücke die er bestenfalls gewinnen konnte, durfte Isler nicht abstellen. Die ihn begünstigende Würdigung der Vorinstanz ist vollends unverständlich wenn man bedenkt, dass der Kläger die objektiv noch als angängig bewertete Geschwindigkeit von 50 kmjStd. nur um 10 kmjStd. überschritt. Der Unterschied ist, auf einen Abstand von 170 m zwischen frontal sich nähernden Fahrzeugen, selbst am helllichten Tage nicht wahrnehmbar, geschweige denn in Nacht und Regen. J. ->Iag die Annahme zutreffen, dass bei Einhaltung einer Geschwindigkeit von 50 kmjStd. durch den Kläger der Unfall sich nicht ereignet hätte, so wäre es für Isler jedenfalls ein glückhaftes Entrinnen gewesen. Darauf lässt es der verantwortungsbewusste Automobilist nicht ankommen. Vielmehr hätte die Ungewissheit über den offenen Zwischenraum und die verfügbare Zeit Isler dazu bewegen müssen, das Einbiegen in die linke Strassen- seite bis nach der Durchfahrt des Klägers aufzuschieben. Sein abweichendes Verhalten entbehrt jeder entlastenden Rechtfertigung. Das Bezirksgericht verkehrt den Ablauf der Geschehnisse in sein Gegenteil, wenn es erklärt, der Kläger habe den Vortritt erzwingen wollen. Isler war es, der das versuchte, trotzdem die Berechtigung nicht ihm

zustand. Zuzugeben ist, dass das Linksabschwenken auf stark befahrener Strasse, wo Fahrzeugkette mit Fahrzeugkette kreuzt, zum fast unlösbaren Problem werden kann, sofern nicht ein Berechtigter gelegentlich auf seinen Vortritt verzichtet. Das Gesetz verpflichtet ihn freilich nicht dazu. Aber Anstand und Rücksichtnahme legen es nahe. In solchen Verhältnissen würden das Abbiegen nach links auf knappe Entfernung vom nächsten Fahrzeug und die Zumutung an dessen Führer, sich anzupassen, vielleicht zu billigen sein. Allein derartige Überlegungen sind vor- 216 Motorfahrzeugverkehr. N° 36. liegend gegenstandslos. Nichts in den Akten deutet darauf hin, dass die Hardturmstrasse zur Zeit des Unfalles unter grossem Verkehr stand. Wohl aber blieb die Behauptung des Klägers ~nwidersprochen, dass von vorne einzig er auf Isler zufuhr, dieser hinter sich auch bloss einen Wagen hatte und kein Tram in der Nähe war, das zur Hast genötigt hätte. 3. - Zu erörtern bleibt, ob der Kläger mitschuldig sei. Grundsätzlich ist in diesem Punkte eine zurückhaltende Beurteilung am Platz. Der Rechtsvortritt zählt zu den elementaren Verkehrsregeln. Er würde durch übertriebene Anforderungen an den Berechtigten unweigerlich entwertet, während doch die tägliche Erfahrung gebietet, ihm bei Widerhandlung durch strenge Betonung der hieraus fliessenden Verantwortlichkeiten die unerlässliche Nachsicht zu sichern. Durch die Vorinstanzen ist verbindlich festgestellt, dass der Kläger mit zu hoher Geschwindigkeit fuhr. Ein daheriges Verschulden ist aber, wie schon aus dem Vorstehenden erhellt, gegenüber demjenigen Islers als gering anzuschlagen. Schwerer wiegen würde die im obergerichtlichen Entscheid bemängelte Unaufmerksamkeit, welche den Kläger daran gehindert habe, innert nützlicher Frist dem (falschen) Manöver Islers zu begegnen. Es ist klar und wurde in der Rechtsprechung immer wieder bestätigt, dass der Vortritt nicht schlechtweg durchgesetzt werden darf, sondern dort, wo er missachtet wird, der Berechtigte seinerseits alles vorkehren muss, was zur Abwendung der von einem anderen geschaffenen Gefahr geeignet und zumutbar ist (vgl. BGE 66 I 118 f, 68 II 127, 71 IV 100, 77 IV 221, die Urteile der I. Zivilabteilung vom 23. Oktober 1951 i. S. Zeller c. Handschin und vom 7. Oktober 1952 i. S. Baggenstoss c. Waadtländische Versicherung auf Gegenseitigkeit). Die kantonalen Gerichte werfen dem Kläger vor, dass er seine Geschwindigkeit nicht mässigte, als er beim Passieren der Förllibuckstrasse ungefähr 60 m vor der Unfallstelle sah, wie Isler seinen Wagen zur)1 1 Motorfahrzeugverkehr. N° 36. 217 Strassenmitte lenkte; denn auf Grund dieser Beobachtung sei zu erwarten gewesen, Isler werde die Strasse überqueren um zur Tankstelle zu gelangen. Hiezu macht der Kläger geltend, er habe geglaubt, Isler werde zunächst lediglich die Strassenmitte einhalten. Der Einwand hat vieles für sich. Wer eine so breite Strasse wie die Hardturmstrasse zu queren gedenkt, wird auch bei vorhandener Absicht, ein entgegenkommendes Fahrzeug kreuzen zu lassen, vorerst zur Strassenmitte abbiegen, um den hinter ihm folgenden Fahrzeugen das Überholen rechts zu ermöglichen, wozu solches Abschwenken nach links mit herausgestelltem Richtungsanzeiger berechtigt. Wenn daher Isler seinen Wagen langsam und in weiter Kurve auf die Mitte der Fahrbahn steuerte, so brauchte das nicht notwendig die Meinung zu erwecken, er wolle die Bewegung noch vor dem herankommenden Automobil des Klägers über die linke Strassenhälfte fortsetzen. Immerhin bestand auch keine Gewähr dafür, dass er es unterlassen werde. Es war dunkel und regnerisch. Der Kläger hätte sich sagen müssen, dass unter den obwaltenden Umständen ein Irrtum in der Abschätzung der Entfernung nicht ausgeschlossen sei. Dann war für ihn eine Verminderung der eigenen Geschwindigkeit unumgänglich, wie denn überhaupt bei schlechter Sicht und glitschiger Strasse irgendeine auftauchende Gefahrenquelle zur Anpassung der Fahrweise drängt. Ein Fehler war es

auch, dass der Kläger nicht wenigstens in dem Moment, als Isler über die Strassenmitte hinausfuhr, richtig gebremst hat, wodurch der Zusammenprall allerdings nicht vermieden, aber dessen Wucht abgeschwächt worden wäre. Auf Überraschung lässt sich die unzulängliche Reaktion nicht zurückführen, nachdem bereits im Abbiegen Islers aus der ursprünglichen Fahrriichtung eine gewisse Warnung lag. Kann sich der Kläger nicht jeglicher Mitverantwortung für den Unfall entschlagen, so ist doch sein Verschulden, im Vergleich zu dem durch eindeutige Verletzung des Vortrittsrechts gekennzeichneten Verschulden Islers, als 218 Motorfahrzeugverkehr. N0 36. leicht zu werten und anteilmässig mit % hinreichend eingesetzt. 4. - Die Schadenshaftung wird im hier anwendbaren Art. 39 MFG: dahin geordnet, dass für Körperschaden « dieses Gesetz », d. h. nach der Auslegung der Vorschrift in der Rechtsprechung Art. 37 MFG (BGE 68 II 118, 76 II 230), und für Sachschaden das Obligationenrecht gilt. Letzteres stellt auf das beidseitige Verschulden ab (Art. 41 ff OR). Der Kläger hat somit 25 % seines Sachschadens selber zu tragen und kann für die restlichen 75 % Ersatz verlangen. Die nämliche Ausscheidung ergibt sich für den Körperschaden aus Art. 37 Abs. 3 MFG, da die Betriebsgefahren der beiden in den Unfall verwickelten Automobile gleich gross und sonstige Umstände neben dem Verschulden nicht zu beachten sind (vgl. BGE 78 II 461). Im einzelnen fordert die Klage Fr. 59.30 für Personenschaden, Fr. 8608.- für Sachschaden und Fr. 8000.- für indirekten Schaden. Alle drei Positionen sind von der Beklagten bestritten. Die Vorinstanz ist darauf, weil sie die Ersatzpflicht verneinte, nicht eingetreten. Damit sie das nachhole, ist die Sache an sie zurückzuweisen. Demnach erkennt das Bundesgericht: Die Berufung wird gutgeheissen, das angefochtene Urteil des Obergerichtes des Kantons Zürich vom 14. November 1952 aufgehoben und die Sache an die Vorinstanz zurückgewiesen zu neuer Entscheidung im Sinne der Erwägungen. Markenschutz. N0 37. 219 VIII.

MARKENSCHUTZ PROTECTION DES MARQUES DE FABRIQUE 37. Arr-t de la Ire Cour civile du 15 juin 1953 dans la cause Terzariol eontre La Gaine Scandale S.A. et Sogec S.A. Marques de labrique et concurrence deloyale. Confusion possible des marques «Seandale» et «Sandal», destinees a des bas. Marken- und Wettbewerbsrecht.

Verwechselbarkeit der für Strümpfe bestimmten Marken « Seandale» und « Sandal».

Marche di labbrica e concorrenza sleak. Possibilita di confusione tra le marche « Seandale» e « Sandal» destinate a ealze. A. - Aux termes d'un contrat conclu le 10 amI 1933, Bresa S. A., a Geneve, a vendu a la S. A. des bas Occulta, a Lyon, la marque « Scandale » destinee a devenir l'appellation des articles - gaines, corsets, soutien-gorge, etc. - qu'Occulta S. A. se proposait de fabriquer (art. 1er) ; -Occulta S. A. a paye a Bresa S. A. le montant symbolique d'l fr., « etant entendu que le droit de propriete de la marque ' Scandale ' reste acquis a Bresa S. A. nonobstant tous depots ou enregistrements que pourrait faire Occulta S. A. » (art. 2). Occulta S. A. a depose cette marque le 21 aout 1933 au Bureau international pour des articles de bonneterie et notamment des gaines, corsets, ceintureS, soutien-gorge, porte-jarretelles. Le 20 juin 1936, par un second depot, elle etendit la nomenclature des objets soumis a la marque. Le 2 decembre 1948, elle modifia sa raison sociale, pour adopter celle de « La Gaine Scandale S. A. I). Le 26 decembre 1951, La Gaine Scandale S. A. renouvela l'enregistrement de la marque « Scandale», notamment pour « tous articles de bonneterie, tels que bas et chaussettes, gaines, corsets, soutien-gorge, porte-jarretelles })_

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