

S. 209 / Nr. 35 Motorfahrzeugverkehr (d)

BGE 72 II 209

35. Auszug aus dem Urteil der I. Zivilabteilung vom 26. März 1946 i. S. Hodel gegen Kneubühler.

Seite: 209

Regeste:

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. Règles 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 (art. 33, 19 LA; art. 72, 74 (49, 59) règl. 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 (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 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 Momente, wo Birrer seinem Begleiter eine Warnung wegen des dastehenden Holzwagens

Seite: 210

zurief, fuhr Hodel in eine vorstehende Stange hinein und zog sich eine schwere Bauchverletzung zu.

B. - In der Folge belangte Hodel den Kneubühler auf Bezahlung von Fr. 13,139. nebst 5% Zins seit dem Unfalltage. Das Amtsgericht Willisau hiess die Klage grundsätzlich gut, bezifferte den Schaden auf Fr. 5559., machte jedoch wegen Selbstverschuldens des Klägers einen Abzug von $\frac{3}{4}$ und sprach ihm daher Fr. 1389.75 zu.

In Gutheissung der Appellation des Beklagten hat das Obergericht des Kantons Luzern die Klage gänzlich abgewiesen.

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 besondern 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 Vorzug; 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

Seite: 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 beigeprflichtet 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 Vorkehr 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,

Seite: 212

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 sogut 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 anderswo 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 anzuhalten 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

Seite: 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.

c) Übrigens verwendet die MFV im gleichen Art. 72, wo eingangs von «Fahrzeugen mit Tierbespannung» die Rede ist, im Nachsatz noch einen andern Ausdruck, nämlich a bespannte Fuhrwerke N (während der französische und der italienische Text an beiden Stellen den gleichen Ausdruck - «véhicules à 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 zufolge der grundsätzlichen Verneinung der Anwendbarkeit der bundesrechtlichen

Seite: 214

Verkehrsregeln den Tatbestand nicht erschöpfend rechtlich gewürdigt hat und ihre tatbeständlichen Feststellungen nach Umfang und Inhalt nicht genügen, um dem Bundesgericht die notwendige rechtliche Prüfung zu ermöglichen