Urteilskopf

108 II 51

9. Urteil der I. Zivilabteilung vom 26. Januar 1982 i.S. Staat Bern gegen Wisar, Wyser + Anliker (Berufung)
Regeste (de):
Art. 47 Abs. 3 OG. Werkeigentümer- und Motorfahrzeughalterhaftung.

1. Voraussetzungen der Berufungsfähigkeit einer Widerklage, die den Streitwert von Art. 46 OG nicht erreicht (E. 1).

2. Die fehlende Signalisierung einer Tordurchfahrt stellt einen Werkmangel dar (E. 2). Adäquater Kausalzusammenhang mit dem Schaden an einem Lastwagen, der den Torbogen gerammt hat (E. 3). Verschulden des Fahrzeugführers und des Werkeigentümers (E. 4).

3. Kollision von Werkeigentümer- und Motorfahrzeughalterhaftung. Berücksichtigung der Betriebsgefahr des Lastwagens. Aufteilung des Schadens (E. 5 und 6).

Regeste (fr):
Art. 47 al. 3 OJ. Responsabilité du propriétaire d'ouvrage et du détenteur de véhicule automobile.

1. Conditions auxquelles une demande reconventionnelle n'atteignant pas la valeur litigieuse de l'art. 46 OJ peut faire l'objet d'un recours en réforme (consid. 1).

2. Le défaut de signalisation d'un passage sous une porte constitue un défaut de l'ouvrage (consid. 2). Rapport de causalité adéquate entre ce défaut et le dommage subi par un camion, entré en collision avec l'arceau de la porte (consid. 3). Faute du conducteur du véhicule et du propriétaire de l'ouvrage (consid. 4).

3. Collision de responsabilités opposant un propriétaire d'ouvrage et un détenteur de véhicule automobile. Prise en considération du risque inhérent à l'emploi du camion. Répartition du dommage (consid. 5 et 6).

Regesto (it):
Art. 47 cpv. 3 OG. Responsabilità del proprietario di un'opera e del detentore di un veicolo a motore.

1. Condizioni alle quali una domanda riconvenzionale che non raggiunge il valore litigioso stabilito dall'art. 46 OG può essere oggetto di un ricorso per riforma (consid. 1).

2. Il fatto che, in un caso in cui ciò sia prescritto, il passaggio sotto una porta non sia segnalizzato costituisce un difetto dell'opera (consid. 2). Rapporto di causalità adeguata fra l'assenza di tale segnalizzazione necessaria e il danno subito da un autocarro entrato in collisione con l'arco della porta (consid. 3). Colpa del conducente del veicolo e del proprietario dell'opera (consid. 4).

3. Collisione tra la responsabilità di un proprietario d'opera e quella di un detentore di un veicolo a motore. Considerazione del rischio inerente all'esercizio dell'autocarro. Ripartizione del danno (consid. 5 e 6).

Sachverhalt ab Seite 52

BGE 108 II 51 S. 52

A.- Am 21. Oktober 1977 fuhr Zimmermann mit dem leichten Sattelanhängerzug der Firma Wisar, Wyser + Anliker durch Wangen an der Aare. Bei der Durchfahrt durch das Nordtor rammte der Anhänger den zweiten Torbogen, wobei dieser leicht und der Sattelanhängerzug schwer beschädigt wurden. Zimmermann wurde erstinstanzlich wegen Nichtbeherrschens des Fahrzeugs mit Busse bestraft, vom Obergericht des Kantons Bern dagegen freigesprochen. Die Fahrzeughalterin Wisar, Wyser + Anliker klagte im November 1979 gegen den Staat Bern als Eigentümer sowohl der Strasse wie des zum Amthaus gehörenden Torbogens auf Ersatz des Fahrzeugschadens von Fr. 9'350.– nebst 5% Zins seit 21. Oktober 1977. Der Beklagte widersetzte sich der Klage und forderte widerklageweise Ersatz der Reparaturkosten des Torbogens von Fr. 2'032.15 nebst Zins. Der Appellationshof des Kantons Bern schützte am 5. Mai 1981 die Hauptklage in vollem Umfang und hiess die Widerklage im Betrage von Fr. 1'016.– nebst 5% Zins seit 21. Oktober 1977 gut.

B.- Der Beklagte hat gegen dieses Urteil Berufung eingelegt mit dem Antrag, es aufzuheben, die Klage abzuweisen und die Widerklage vollumfänglich gutzuheissen; eventuell begehrt er Abweisung der Klage im Fr. 2'337.50 übersteigenden Betrag und Gutheissung der Widerklage für Fr. 1'524.10, je nebst Zins. Eine gleichzeitig erhobene staatsrechtliche Beschwerde wegen Verletzung von Art. 4 BV blieb erfolglos. Die Klägerin beantragt, die Berufung abzuweisen.

Erwägungen

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Der Berufungsstreitwert von Fr. 8'000.– wird zwar von der Hauptklage mit Fr. 9'350.–, nicht aber von der Widerklage mit Fr. 2'032.15 erreicht. Für diese ist daher die Berufung nur unter der Voraussetzung gegeben, dass die mit Haupt- und Widerklage geltend gemachten Ansprüche einander ausschliessen (Art. 47 Abs. 3 OG). Dies ist dann der Fall, wenn es logisch widerspruchsvoll wäre, trotz voller Gutheissung der einen Klage auch die andere ganz oder teilweise zu schützen, mithin wenn aus der Gutheissung der einen Klage die Abweisung der andern folgt (BGE 95 II 283, BGE 59 II 73;

BGE 108 II 51 S. 53

BIRCHMEIER, N. 7 zu Art. 47 OG). Nach dem angefochtenen Urteil trifft dies nicht zu, weil sowohl die Hauptklage als auch teilweise die Widerklage gutgeheissen werden. Das erklärt sich damit, dass jene auf der Kausalhaftung des Werkeigentümers gemäss Art. 58 OR, diese dagegen auf der Kausalhaftung des Fahrzeughalters nach Art. 58/59 SVG beruht, wobei die Bejahung der einen Haftung nicht zwingend die Verneinung der andern nach sich zieht. Der Beklagte geht indes davon aus, dass die Abweisung der Hauptklage auch die Gutheissung seiner Widerklage zur Folge habe, beziehungsweise dass teilweise Abweisung der Klage zur entsprechenden teilweisen Gutheissung der Widerklage führe. Es ergibt sich aus späteren Ausführungen, dass diese Konnexität besteht. Das spricht dafür, auch hinsichtlich der Widerklage auf die Berufung einzutreten.

2. Mit der Hauptklage macht die Klägerin gestützt auf Art. 58 OR ihren Fahrzeugschaden geltend. Es steht fest, dass das Nordtor für Fahrzeuge mit einer Höhe von 4 m nicht passierbar ist, weshalb gemäss Art. 19 Abs. 2 der damals gültigen Signalisationsverordnung das Signal Nr. 215 (Höchsthöhe) hätte angebracht werden

müssen. Der Appellationshof erblickt in der fehlenden Signalisation einen Werkmangel, für den der Beklagte als Eigentümer von Strasse und Amthaus nach Art. 58 OR einzustehen habe. Das wird vom Beklagten unter Hinweis auf BGE 103 II 240 ff. zu Recht anerkannt.

3. Da auch der Fahrzeugschaden als solcher nicht streitig ist, hängt die Haftpflicht des Beklagten davon ab, ob der Schaden auf den genannten Werkmangel zurückzuführen ist. Dem angefochtenen Urteil liegt die Auffassung zugrunde, es wäre nicht zur Kollision mit dem Torbogen gekommen, wenn die ungenügende Höhe vorschriftsgemäss signalisiert gewesen wäre. Dies ist tatsächliche Feststellung des natürlichen Kausalzusammenhangs, die mit staatsrechtlicher Beschwerde erfolglos angefochten wurde und im Berufungsverfahren nicht geprüft werden kann (BGE 103 II 244 mit Hinweisen). Mit der Berufung bestreitet der Beklagte dagegen zulässigerweise den adäquaten Kausalzusammenhang. Er geht zutreffend davon aus, dass Ursachen dann adäquat kausal sind, wenn sie nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung geeignet sind, einen Erfolg von der Art des eingetretenen herbeizuführen. Die vom Beklagten gemachten Ausführungen darüber, wie die Tordurchfahrt richtigerweise hätte signalisiert

sein müssen, sind unerheblich. Ebensowenig ist zu entscheiden, ob die heute signalisierte Höchsthöhe von 3,5 m richtig ist. Vorliegend allein massgebend ist, ob das damalige Fehlen der Signalisation adäquat kausal für das schädigende Ereignis war. Wenn der Beklagte argumentiert, Zimmermann hätte sich trotz richtiger Signalisation nicht anders verhalten, bestreitet er in unzulässiger Weise den natürlichen Kausalzusammenhang. An der Adäquanz fehlt es jedenfalls nicht, selbst wenn eine Höchsthöhe von 3,5 m hätte signalisiert werden müssen. Da das Fahrzeug, mit dem Zimmermann fuhr, eine Höhe von 3,48 m aufwies, wäre dieser nach allgemeiner Erfahrung zu erhöhter Vorsicht veranlasst worden, konnte er doch beim Fehlen des Signals mit einer für 4 m hohe Fahrzeuge freien Durchfahrt und daher mit viel mehr Raumreserve rechnen. Zu Recht macht der Beklagte zwar geltend, dass Zimmermann wie schon früher ungehindert durchs Stadttor hätte fahren können, wenn er nicht innerhalb des Torbereichs ein Ausweichmanöver gemacht hätte. Dass dafür keine Notwendigkeit bestanden habe, ist indes eine unzulässige Behauptung, stellt der Appellationshof doch verbindlich fest, Zimmermann sei einer Fussgängerin oder einem andern Hindernis ausgewichen. Im übrigen steht fest, dass er nur 65 cm von der Mittelachse der Durchfahrt abwich, wobei er in den Torbogen stiess. Wer mit einer Höchsthöhe von 3,5 m, statt, wie er meint, mit mindestens 4 m, und deshalb auch mit einer geringeren Gewölbeöffnung rechnen muss, wird erfahrungsgemäss ein solches Manöver vermeiden. Es kann folglich auch keine Rede davon sein, dass dieses den Werkmangel als Unfallursache derart in den Hintergrund gedrängt hatte, dass er nicht mehr als adäquate Schadensursache erschiene (BGE 103 II 246, BGE 91 II 210). Der Beklagte haftet daher nach Art. 58 OR für den Schaden der Klägerin. Im Hauptantrag erweist sich seine Berufung somit als unbegründet.

4. Mit seinem Eventualbegehren verlangt der Beklagte die Herabsetzung seiner Ersatzpflicht auf einen Viertel des Schadens. Auch im Verhältnis mehrerer Kausalhaftungen gelte Art. 44 Abs. 1 OR, wonach Umstände, für die der Geschädigte einzustehen habe, in der Regel zur Ermässigung der Ersatzpflicht führen. Als Herabsetzungsgründe im Sinne dieser Bestimmung nennt der Beklagte die Betriebsgefahr des Lastwagens und das Verschulden des Fahrers.

a) Die Vorinstanz verneint ein Verschulden Zimmermanns. Sie hält ihm zugute, dass er ohne Gefahr bis 60

cm von der Mitte habe abweichen können und dass die örtlichen Verhältnisse für den Benützer der Tordurchfahrt eine perspektivische Verzerrung zur Folge haben. Nach Ansicht der Parteien widerspricht dem, dass der Appellationshof bei der Behandlung der Widerklage Zimmermann das Ausweichmanöver zur Last legt. Wie es sich damit verhält, kann offen bleiben, denn das Bundesgericht hat ohnehin aufgrund des festgestellten Sachverhalts die Verschuldensfrage selbst zu beantworten.
Das Fehlen eines die zulässige Höchsthöhe anzeigenden Signals enthebt den Fahrzeugführer nicht der Pflicht, die durch die Umstände gebotene Aufmerksamkeit und Vorsicht walten zu lassen (BGE 103 II 247). Weil Zimmermann in der Strassenmitte gefahrlos durchfahren konnte, kann ein Verschulden jedoch höchstens in seinem Ausweichmanöver erblickt werden. Dass dieses nicht unnötig war, sondern durch ein Hindernis bewirkt wurde, steht fest. Der Beklagte wirft Zimmermann vor, er hätte statt auszuweichen anhalten müssen. Ob dies möglich war, ist nicht festgestellt, aber auch nicht erheblich. Gemäss angefochtenem Urteil konnte er gefahrlos bis 60 cm von der Mittellinie abweichen; er rammte den Torbogen, weil er wenige Zentimeter darüber hinausgeriet. Konnte Zimmermann annehmen, das Tor erlaube Fahrzeugen bis 4 m Höhe die Durchfahrt, so durfte er für sein nur 3,48 m hohes Gefährt mit einem erweiterten seitlichen Spielraum rechnen. Massgebend zu dieser Fehleinschätzung trug die bauliche Besonderheit des Nordtors bei, dessen Scheitelhöhe zwischen Ein- und Ausfahrt um 24 cm abnimmt, was auch den seitlichen Freiraum beeinflusst. Unter solchen Umständen kann die Fahrweise von Zimmermann nicht beanstandet und diesem kein Verschulden zur Last gelegt werden. b) Der Beklagte haftet aus Art. 58 OR ohne Verschulden. Die Vorinstanz nimmt denn auch nur im Zusammenhang mit der Widerklage ein Verschulden des Beklagten an, welches nicht als grob zu qualifizieren sei. Obschon sich dieser vor Bundesgericht dazu nicht äussert, ist diese Annahme zu überprüfen. Wenn es die zuständigen Organe während Jahren versäumt haben, die vorgeschriebene Signalisation anzubringen, so trifft den Beklagten tatsächlich ein gewisses Verschulden, das zu seiner Haftung als Werkeigentümer hinzutritt. Es handelte sich hier um einen konkreten, an sich erkennbaren Mangel, der mit geringem Aufwand zu

beheben gewesen wäre. Insofern unterscheidet sich dieser Fall von jenen Fällen, bei denen der Werkeigentümer für einen Mangel einzustehen hat, von dessen Vorliegen er keine Kenntnis haben konnte.

5. Der Appellationshof anerkennt, dass vorliegend eine Haftung des Werkeigentümers nach Art. 58 OR mit einer Haftung des Motorfahrzeughalters nach Art. 58 SVG kollidiert. Ausgehend von Lehre und Rechtsprechung, namentlich zu Art. 60 Abs. 2 SVG, hält er fest, der einer Gefährdungshaftung unterstehende Geschädigte habe wegen der von ihm zu vertretenden Betriebsgefahr einen Teil des Schadens selbst zu tragen, soweit nicht das vom andern Beteiligten zu vertretende Verschulden die einzige adäquate Schadensursache sei. Zugunsten der Klägerin nimmt die Vorinstanz jedoch an, die Betriebsgefahr des Lastwagens habe sich hier nicht in rechtserheblicher Weise auf den Schaden ausgewirkt, weshalb von einer Haftungsreduktion abzusehen sei. a) Der Beklagte pflichtet dem im Grundsätzlichen bei, widerspricht dagegen der Schlussfolgerung der Vorinstanz. Er macht geltend, die wesentliche Unfallursache liege im Betrieb des Motorfahrzeugs, in der damit verbundenen kinetischen Energie. Dies kann nicht in Abrede gestellt werden. Das Schadensereignis und besonders auch das Ausmass des Schadens waren offensichtlich massgebend mitbestimmt durch die Betriebsrisiken des klägerischen Fahrzeugs, nämlich durch seine Geschwindigkeit, seine Masse und seine Dimensionen (BGE 105 II 213 f.; OFTINGER, Schweizerisches Haftpflichtrecht I, 4. Auflage, S. 324; TERCIER, Les nouvelles dispositions de la LCR, Mémoires publiés par la faculté de droit de Genève, Nr. 49 (1975), S. 66). Damit unterscheidet sich der vorliegende Sachverhalt von jenem, der dem Urteil des Bundesgerichts vom 23. Oktober 1962 in Sachen Einwohnergemeinde Liestal gegen Stutz (BGE 88 II 362) zugrunde lag (GREC, La situation juridique du détenteur de véhicule automobile en cas de collision de responsabilités, Diss. Lausanne 1969, S. 142). Von diesem Entscheid abgesehen, finden sich in der Rechtsprechung zu Motorfahrzeugschäden infolge Werkmängeln kaum Hinweise auf die Betriebsgefahr, so auch nicht in BGE 103 II 240 ff. Häufig war die Frage gegenstandslos, weil es an den Voraussetzungen gemäss Art. 58 OR fehlte oder weil ausschliesslich Selbstverschulden gegeben war.

Im Falle der Kollision von Motorfahrzeugen mit Tieren folgen Lehre und Rechtsprechung den in BGE 85 II 246 E. 2 aufgestellten

BGE 108 II 51 S. 57

Grundsätzen. Weil dabei eine Gefährdungshaftung des Motorfahrzeughalters und eine gewöhnliche Kausalhaftung des Tierhalters zusammentreffen, hat - sofern auf keiner Seite ein Verschulden vorliegt - jener den grösseren Teil des Schadens zu tragen, weil er Dritte besonders gefährdet. Die Doktrin wendet dieses Prinzip auch auf andere Kollisionen von Gefährdungs- und gewöhnlicher Kausalhaftung an und lässt daher den Motorfahrzeughalter trotz Haftung des Werkeigentümers vorweg einen Teil seines Schadens selbst tragen, Abweichungen nach der Verschuldenslage vorbehalten (OFTINGER, a.a.O., S. 330; BREHM, Die Haftung des Werkeigentümers, SJK 1006a, S. 4; GIGER/SCHLEGEL, SVG, S. 204; GREC, a.a.O., S. 145). Dies entspricht dem allgemeinen Grundsatz von Art. 44 Abs. 1 OR, wonach Umstände, für die der Geschädigte einzustehen hat, seinen Ersatzanspruch mässigen; zu diesen kann eben auch die Betriebsgefahr gehören (BGE 85 II 520; VON TUHR/PETER, Allgemeiner Teil des Schweizerischen Obligationenrechts, S. 109). In Übereinstimmung mit dem angefochtenen Urteil und der herrschenden Lehre ergibt sich somit, dass bei derartigen Haftungskollisionen die Betriebsgefahr zu berücksichtigen ist, soweit sie sich auf das Schadensereignis konkret ausgewirkt hat. Weil dies im Gegensatz zur Ansicht der Vorinstanz bejaht werden muss, ist die Berufung des Beklagten in diesem Punkt begründet. b) Bei der Kollision von Motorfahrzeug- und Tierhalterhaftung scheint es üblich zu sein, falls keinen Beteiligten ein Verschulden trifft, von einer Aufteilung des Schadens im Verhältnis von 2/3 zu 1/3 zu Lasten des Motorfahrzeughalters auszugehen (KELLER, Haftpflicht im Privatrecht, 3. Auflage, S. 297). Was bei der Haftung für ein Tier gelten mag, ist jedoch nicht ohne weiteres auf diejenige für ein Werk übertragbar. Die Risiken, die dem Strassenverkehr aus der Tierhaltung erwachsen, sind lediglich sporadische, während die Gefahren mangelhaften Strassenunterhalts in der Regel länger, vorliegend über Jahre, bestehen und meist auch schwerere Schäden bewirken. Zu berücksichtigen gilt es anderseits die Natur des betreffenden Werkmangels. Bei der im vorliegenden Fall fehlenden Signalisation handelte es sich um einen Mangel, der für den gewöhnlichen Strassenverkehr bedeutungslos war und sich nur bei einem besonders hohen und zudem von der Mittelachse abweichenden Fahrzeug schädlich auswirken konnte. Er wiegt deshalb weniger schwer als ein Mangel, der zu häufigen Unfällen hätte führen können. Unter diesen Umständen ist es angemessen,

BGE 108 II 51 S. 58

den Werkmangel etwa gleich zu bewerten wie die Betriebsgefahr des Lastwagens. Wird das zusätzliche Verschulden des Werkeigentümers in Betracht gezogen, so rechtfertigt es sich, diesen mit zwei Dritteln des Schadens zu belasten. Das führt zur Gutheissung der Hauptklage für Fr. 6'234.–, entsprechend zwei Dritteln des in der Höhe unbestrittenen Schadensbetrages von Fr. 9'350.–. Hinzu kommen 5% Verzugszins seit 21. Oktober 1977.

6. Während der Appellationshof bei der Hauptklage zutreffend vom Vorliegen einer Haftungskollision zwischen Werkeigentümer und Motorfahrzeughalter ausgeht, beurteilt er die Widerklage ausschliesslich nach Art. 58/59 SVG, ohne dieses Abweichen zu begründen. Weil der Entlastungsbeweis gemäss Art. 59 Abs. 1 SVG der Klägerin misslinge, aber doch ein Verschulden des Beklagten bewiesen sei, habe der Richter die Ersatzpflicht in Würdigung aller Umstände zu beurteilen. Dabei wird neben dem in der fehlenden Signalisation gesehenen Verschulden des Beklagten berücksichtigt, dass der Lenker Zimmermann durch den Rechtsschwenker infolge

eines Ausweichmanövers belastet werde. Es ergab sich daraus eine hälftige Schadensteilung und damit Gutheissung der Widerklage für Fr. 1'016.– nebst Zins. Der Beklagte macht demgegenüber mit Recht geltend, dass die Grundsätze der Haftungskollision auch bei der Widerklage gelten müssen. Dies führt folgerichtig dazu, den Gebäudeschaden des Beklagten im gleichen Verhältnis wie bei der Hauptklage zu verteilen (BGE 85 II 247 /48). Der im Betrage unbestrittene Schaden von Fr. 2'032.15 müsste daher von der Klägerin nur zu einem Drittel statt nach dem angefochtenen Urteil zur Hälfte ersetzt werden. Die Berufung des Beklagten, der Ersatz im Umfang von drei Vierteln verlangt, erweist sich damit als unbegründet. Da die Klägerin ihrerseits das Urteil nicht angefochten hat, muss es diesbezüglich bei der vorinstanzlichen Entscheidung sein Bewenden haben.

Dispositiv

Demnach erkennt das Bundesgericht:
Die Berufung wird teilweise gutgeheissen und das Urteil des Appellationshofes des Kantons Bern vom 5. Mai 1981 aufgehoben. Demgemäss werden in teilweiser Gutheissung von Haupt- und Widerklage der Beklagte zur Zahlung von Fr. 6'234.– an die Klägerin und diese zur Zahlung von Fr. 1'016.– an den Beklagten verpflichtet, je nebst 5% Zins seit 21. Oktober 1977.