Urteilskopf

123 III 274

44. Auszug aus dem Urteil der I. Zivilabteilung vom 10. Juni 1997 i.S. B. gegen X. Versicherung (Berufung)
Regeste (de):
Art. 61 Abs. 1 SVG; Schadenersatz zwischen Motorfahrzeughaltern.

Die Haftungskollision unter Haltern bezüglich des durch den Tod eines Motorfahrzeughalters verursachten Versorgerschadens bestimmt sich nach Art. 61 Abs. 1 SVG (E. 1a/aa).

Die falsche Einstellung von Bremsen durch einen Garagisten ist dem Halter nicht als Verschulden anzulasten. Die fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeuges ist als besonderer Umstand im Sinne von Art. 61 Abs. 1 SVG zu gewichten (E. 1a/bb).

Kognition des Bundesgerichts bei der Gewichtung der Umstände (E. 1a/cc).

Regeste (fr):
Art. 61 al. 1 LCR; responsabilité civile entre détenteurs de véhicules automobiles.

La répartition de la responsabilité entre détenteurs de véhicules automobiles relativement à la perte de soutien consécutive au décès de l'un des détenteurs s'effectue conformément à l'art. 61 al. 1 LCR (consid. 1a/aa).

Le mauvais réglage des freins dû à un garagiste ne peut pas être imputé à faute au détenteur. La défectuosité du véhicule constitue une circonstance spéciale, au sens de l'art. 61 al. 1 LCR (consid. 1a/bb).

Pouvoir d'examen du Tribunal fédéral en ce qui concerne l'appréciation des circonstances (consid. 1a/cc).

Regesto (it):
Art. 61 cpv. 1 LCStr; Risarcimento fra detentori di veicoli a motore.

La ripartizione della responsabilità fra detentori di veicoli a motore relativamente alla perdita di sostegno a seguito della morte di uno dei detentori viene determinata secondo l'art. 61 cpv. 1 LCStr (consid. 1a/aa).

La regolazione sbagliata dei freni eseguita dal garagista non può essere imputata al detentore quale colpa. Lo stato difettoso del veicolo a motore va considerato come circostanza speciale ai sensi dell'art. 61 cpv. 1 LCStr (consid. 1a/bb).

Cognizione del Tribunale federale nell'apprezzamento delle circostanze (consid. 1a/cc).

Sachverhalt ab Seite 275

BGE 123 III 274 S. 275

Am 10. Dezember 1990 fuhr C. mit einem vierachsigen Milchtanklastwagen der Marke Saurer, an dem kurz zuvor ein grosser Service und eine Kontrolle durch das kantonale Verkehrsamt Schwyz durchgeführt worden

waren, auf der Autostrasse N8 in Richtung Luzern durch den Loppertunnel. Als C. bemerkte, dass Schnee vom Dach des vor ihm fahrenden Lastwagens herunterfiel, bremste er leicht, was aufgrund der nassen Fahrbahn und des nicht richtig eingestellten Bremskraftreglers zur Blockierung der hinteren Achsen, dem Abstellen des Motors und damit auch dem Aussetzen der Lenkhilfe führte. Dieser unerwartete Umstand erschreckte C. derart, dass er das Bremspedal voll durchtrat und damit auch die Vorderräder blockierte. Der Lastwagen wurde dadurch vollends instabil und geriet mit dem vorderen Teil auf die linke Fahrbahn, wo er mit dem korrekt entgegenkommenden Jeep Cherokee des W.B. zusammenstiess. Bei der Kollision wurde W.B. getötet. In der Folge eröffnete das Verhöramt Obwalden gegen C. ein Strafverfahren wegen fahrlässiger Tötung. Das Kantonsgericht

Obwalden (als Strafgericht) sprach ihn jedoch am 17. Dezember 1993 von diesem Vorwurf frei. Am 29. Juni 1992 klagten R.B., die Ehefrau des W.B., und dessen Söhne, N.B. und M.B., beim Kantonsgericht Obwalden gegen die X. Versicherung als Haftpflichtversicherung des Halters des Lastwagens und verlangten gestützt auf Art. 65 SVG Schadenersatz und Genugtuung in der Höhe von insgesamt Fr. 2'108'080.55 zuzüglich Zins zu 8% seit 10. Dezember 1990. Das Kantonsgericht (als Zivilgericht) hiess die Klage am 24. Oktober 1994 im Umfang von Fr. 188'299.80 nebst 5% Zins seit 10. Dezember 1990 gut. Auf Appellation der Kläger und Anschlussappellation der Beklagten hin reduzierte das Obergericht des Kantons Obwalden mit Urteil vom 26. Oktober 1995 den von der Beklagten zu bezahlenden Betrag auf Fr. 178'663.70 zuzüglich Zins zu 5% seit 10. Dezember 1990. Die Kläger haben dieses Urteil mit Berufung angefochten, welche das Bundesgericht abwies.

Erwägungen

Aus den Erwägungen:

1. Das Obergericht kam zum Ergebnis, die Kläger hätten einen Nettoversorgerschaden von insgesamt Fr. 179'926.30 erlitten. Diese Schadensberechnung wird nicht angefochten. Umstritten ist hingegen die Frage, in welchem Umfang die Beklagte für den Versorgerschaden haftet. Das Obergericht nahm an, die Beklagte habe eine Haftungsquote von 90% zu übernehmen. Dem Lenker des Lastwagens könne am Unfall kein Verschulden angelastet werden, da er im Strafverfahren vom Verschuldensvorwurf freigesprochen worden sei und kein Grund bestehe, von dieser strafrechtlichen Beurteilung abzuweichen. Ein eventuelles Verschulden der Garagenmitarbeiter, welche die Bremsen falsch eingestellt hätten, könne dem Halter nicht angerechnet werden, weil diese Mechaniker keine Hilfspersonen des Halters seien. Dem korrekt fahrenden W.B. könne ebenfalls kein Verschulden vorgeworfen werden. Es seien somit die Fahrzeuge zweier schuldloser Halter zusammengestossen, weshalb sich die Haftung der Beklagten nach Massgabe der Betriebsgefahren der beiden beteiligten Unfallfahrzeuge bemesse. Dabei sei zu berücksichtigen, dass beide Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von etwa 80 km/h gefahren seien und das Gewicht des leeren Lastwagens

knapp 12 t und dasjenige des Jeeps rund 2 t betragen habe. Infolge des viel höheren Gewichts des Lastwagens sei dessen Betriebsgefahr höher zu veranschlagen, als diejenige des Personenwagens. Hinzu komme die fehlerhafte Beschaffenheit des Lastwagens infolge des unrichtig eingestellten Bremskraftreglers. Die Betriebs-

gefahr des Lastwagens habe sich durch die Blockierung der Räder in besonders gravierender Weise konkretisiert, so dass die vom Fahrzeug des W.B. ausgehende Betriebsgefahr in den Hintergrund getreten sei. Dennoch dürfe sie nicht völlig vernachlässigt werden. In Würdigung der gesamten Umstände rechtfertige es sich, die Haftungsquote auf seiten des Jeeps bei 1/10 und auf seiten des Lastwagens bei 9/10 festzusetzen. Die Kläger gehen demgegenüber davon aus, die Beklagte habe für den ganzen Schaden einzustehen. Das Obergericht habe missachtet, dass die fehlerhafte Einstellung der Bremsanlage des Lastwagens durch Garagisten dem Halter als Verschulden anzulasten sei. Die Beklagte hafte aber auch ohne Mitberücksichtigung dieses Verschuldens voll für den Schaden, weil sie aufgrund des falsch eingestellten Bremskraftreglers und des erheblichen Gewichts des Lastwagens die grössere Betriebsgefahr zu vertreten habe. a) aa) Gemäss Art. 58 Abs. 1 SVG haftet der Halter für den durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs verursachten Schaden. Wird ein Schaden durch mehrere Motorfahrzeuge hervorgerufen, so stellt sich die Fragen nach der Haftungskollision. Diese wird bezüglich der Schäden der Halter in Art. 61 SVG geregelt. Bei der körperlichen Schädigung eines Halters sieht Art. 61 Abs. 1 SVG vor, dass der Schaden den Haltern aller beteiligter Fahrzeuge nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens auferlegt wird, wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen. Diese Regelung gilt auch für den durch die Körperschädigung bzw. Tötung eines Halters hervorgerufenen Versorgerschaden (Oftinger/Stark, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Besonderer Teil, Bd. II/2, 4. Aufl. 1989, S. 280 Fn. 1065; ANDRÉ BUSSY, Durch einen Motorfahrzeughalter verursachter Personenschaden eines anderen Halters, SJK 916 Ersatzkarte, S. 2 Rz. 2; vgl. auch BUSSY/RUSCONI, Code suisse de la circulation routière, commentaire, 3. Aufl. 1996, N 1.1.1 zu Art. 61 SVG). bb) Art. 61 Abs. 1 SVG ist bei einer Änderung des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 20. März 1975 neu formuliert worden, wobei in Anlehnung an eine Vereinbarung unter den Haftpflichtversicherungen und die Entwicklung der bundesgerichtlichen

Rechtsprechung das Verschulden als primäres Kriterium der Haftungsaufteilung genannt wurde (Botschaft des Bundesrates vom 14. November 1973, BBl. 1973 II 1173 ff. S. 1198 f.; ROBERT GEISSELER, Haftpflicht und Versicherung im revidierten SVG [Änderung vom 20. März 1975], Diss. Freiburg 1980, S. 88 f.; DESCHENAUX/TERCIER, La responsabilité civile, 2. Aufl. 1982, S. 255 Rz. 34). Dies bedeutet gemäss der herrschenden Lehre, dass bei einseitigem erheblichem Verschulden der schuldhafte Halter grundsätzlich die volle Haftung zu übernehmen hat (KELLER, Haftpflicht im Privatrecht, Bd. II, S. 168; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Bd. II, S. 177 Rz. 1333 und S. 179 Rz. 1340 f.; DESCHENAUX/TERCIER, a.a.O., S. 255 Rz. 38; ROBERT GEISSELER, a.a.O., S. 91 f.; JÜRG BAUER, Kollision der Gefährdungshaftungen gemäss SVG mit anderen Haftungen, Diss. Zürich 1979, S. 80; HANS OSWALD, Revision des Strassenverkehrsgesetzes, Änderung im IV. Titel "Haftpflicht und Versicherung", ZBJV 111/1975, S. 209 ff., S. 216; vgl. auch OFTINGER/STARK, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Allgemeiner Teil, 5. Aufl. 1995, Bd. I, S. 509 Rz. 56 und die Botschaft, a.a.O., S. 1199 unter Hinweis auf BGE 99 II 93 E. 2c S. 97). Die Bedeutung des Verschuldens wird aber insoweit relativiert, als besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen können (Art. 61 Abs. 1 SVG). Der schuldlose Halter hat daher dann einen Teil des Schadens zu übernehmen, wenn sich die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs besonders stark ausgewirkt hat oder wenn den allein schuldigen Halter nur ein geringfügiges Verschulden trifft (Botschaft, a.a.O., S. 1199; BGE 99 II 93 E. 2c S. 98, KELLER, Haftpflicht im Privatrecht, Bd. I, 5. Aufl. 1993, S. 363; GIGER/SIMMEN, Strassenverkehrsgesetz mit Kommentaren sowie ergänzenden Gesetzen und Bestimmungen, 5. Aufl. 1996, N. 2b zu Art. 60 SVG; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, a.a.O., S. 179 Rz. 1340; BAUR, a.a.O., S. 83; GEISSELER, a.a.O., S. 92 ff.; vgl. ferner BGE 84 II 304 E. 3a S. 311). Bei der Beurteilung des Verschuldens ist zu beachten, dass sich ein Halter das Verhalten des Fahrzeugführers und der mitwirkenden Hilfspersonen wie sein eigenes anrechnen lassen muss (Art. 58 Abs. 4 SVG; Schaffhauser/Zellweger, a.a.O., S. 176 Rz. 1330; OFTINGER/STARK, a.a.O., Bd. II/2, S. 75 Rz. 131). Das Verschulden von Hilfspersonen ist dann "mitwirkend" und damit dem Halter anzurechnen, wenn es sich auf den Betrieb im

Sinne von Art. 58 Abs. 1 SVG bezieht (OFTINGER/STARK, a.a.O., Bd. II/2, S. 77 Rz. 135; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, a.a.O., S. 51 Rz. 926). Dies trifft zum

BGE 123 III 274 S. 279

Beispiel dann zu, wenn bei einem Fahrmanöver eine Hilfsperson des Fahrzeugführers diesem durch Zeichen falsche Anweisungen gibt (OFTINGER/STARK, a.a.O., Bd. II/2, S. 76 f. Rz. 134; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, a.a.O., S. 51 Rz. 927, GIGER/SIMMEN, a.a.O., N. 3 zu Art. 58 SVG; BUSSY/RUSCONI, a.a.O., N. 3b zu Art. 58 SVG). Die unrichtige Einstellung von Bremsen bezieht sich demgegenüber nicht auf den Betrieb, sondern auf den Zustand des Fahrzeuges. Liegt kein Verschulden vor, so ist bei der Aufteilung der Haftung gemäss Art. 61 Abs. 1 SVG namentlich auf die Betriebsgefahren der am Unfall beteiligten Fahrzeuge abzustellen (BGE 105 II 209 E. 4b S. 213; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, a.a.O., S. 180 Rz. 1342; GIGER/SIMMEN, a.a.O., N. 2b zu Art. 60 SVG; OFTINGER/STARK, a.a.O., Bd. II/2, S. 286 Rz. 661; KELLER, a.a.O., Bd. II, S. 169; GEISSELER, a.a.O., S. 94). Es gilt dann das Prinzip der Selbsttragung des Schadens, soweit dieser durch die Betriebsgefahr des eigenen Fahrzeugs verursacht wurde (THEODOR GSCHWEND, Die Haftpflicht zwischen Motorfahrzeughaltern im schweizerischen und im deutschen Recht, Diss. Zürich 1977, S. 101 f.; vgl. auch OFTINGER/STARK, a.a.O., Bd. II/2, S. 283 Rz. 650). Neben den Betriebsgefahren sind aber auch andere an der Entstehung des Schadens beteiligte Umstände, wie der Verlust der Urteilsfähigkeit eines Fahrzeuglenkers oder die vom Halter nicht verschuldete fehlerhafte Beschaffenheit seines Fahrzeuges, zu berücksichtigen (GEISSELER, a.a.O., S. 98). Diese Umstände sind neben den Betriebsgefahren zu gewichten. Sie können jedoch höchstens in Ausnahmefällen zu einer ausschliesslichen Haftung des dafür verantwortlichen Halters führen (GEISSELER, a.a.O., S. 98; vgl. auch BGE 105 II 209 E. 3 und 4; a.M. KELLER, a.a.O., Bd. I, S. 296; derselbe, a.a.O., Bd. II, S. 169 f. und ihm folgend Bauer, a.a.O., S. 82, welche annehmen, es solle voll haften, wer auf die linke Strassenseite gerät, weil ihm das Bewusstsein oder die Lenkung versagt). cc) Die Beurteilung der Umstände im Sinne von Art. 61 Abs. 1 SVG beruht weitgehend auf richterlichem Ermessen (GEISSELER, a.a.O., S. 97; OFTINGER/STARK, a.a.O., Bd. II/2, S. 284 Rz. 655; GSCHWEND, a.a.O., S. 102). Solche Ermessensentscheide überprüft das Bundesgericht an sich frei. Es übt dabei aber Zurückhaltung und greift nur ein, wenn die Vorinstanz grundlos von in Lehre und Rechtsprechung anerkannten Grundsätzen abgegangen ist, wenn sie Tatsachen berücksichtigt hat, die für den Entscheid im Einzelfall keine Rolle hätten spielen dürfen, oder wenn sie umgekehrt Umstände ausser Betracht gelassen hat, die hätten beachtet werden müssen.

BGE 123 III 274 S. 280

Es greift ausserdem in Ermessensentscheide ein, wenn sich diese im Ergebnis als offensichtlich unbillig, als in stossender Weise ungerecht erweisen (BGE 122 III 262, E. 2a/bb mit Hinweisen). b) Im vorliegenden Fall ist die Vorinstanz richtigerweise davon ausgegangen, den Haltern der Unfallfahrzeuge sei kein Verschulden anzulasten, weil den Fahrzeugführern kein solches vorzuwerfen ist und entgegen der Auffassung der Kläger der Halter des Lastwagens ein Verschulden des Garagisten nicht zu vertreten hat, da dieser keine betriebsbezogene Hilfsperson ist. Die Vorinstanz hat deshalb in Übereinstimmung mit den genannten Grundsätzen auf die weitere Umstände abgestellt, wobei sie die höhere Betriebsgefahr des Lastwagens und dessen fehlerhafte Beschaffenheit in einem Haftungsanteil von 90% gewichtete. Damit hat die Vorinstanz das ihr zustehende Ermessen nicht überschritten. Eine Bundesrechtsverletzung ist somit zu verneinen.