

sichert geglaubt habe, hat die Vorinstanz mit Recht nicht abgestellt. Sein Irrtum in dieser Hinsicht hätte höchstens zur Anfechtung des Versicherungsvertrages, nicht aber zur Ergänzung desselben führen können. Wieweit er sich auf die mündlichen Erklärungen des Vermittlungsagenten verlassen durfte, ist hier nicht grundsätzlich zu erörtern, weil nach der das Bundesgericht bindenden Beweiswürdigung der Vorinstanz der Agent nicht positiv erklärt hatte, dass Fahrten von der Art der in Frage stehenden durch die Versicherung gedeckt seien, sondern nur allgemein für Rennen eine Zusatzversicherung als notwendig erklärte. Auf Grund dieser Äusserung allein durfte Dreier sich für seine Unglücksfahrt nicht als versichert betrachten.

Demnach erkennt das Bundesgericht :

Die Berufung wird abgewiesen und das Urteil des Obergerichts des Kantons Luzern vom 14. Juli 1938 bestätigt.

VII. MOTORFAHRZEUGGESETZ

CIRCULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES

77. Auszug aus dem Urteil der I. Zivilabteilung vom 26. Oktober 1938 i. S. Schneider und « Helvetia » Schweiz. Unfall- und Haftpflichtversicherungsgesellschaft gegen Liechti.

Motorfahrzeughaftpflicht. Schädigung eines Halters durch einen andern. Verweist Art. 39 MFG für den körperlichen Schaden auf Art. 37 oder 38 Abs. 2 ?

Der Kläger Liechti stiess am 9. April 1935 beim Burgernziel in Bern auf seinem Motorrad mit dem Automobil des Erstbeklagten Schneider zusammen. Er erlitt schwere

Verletzungen, die einen Spitalaufenthalt notwendig machten und eine vorübergehende gänzliche Arbeitsunfähigkeit sowie eine dauernde Teilinvalidität zur Folge hatten.

Im vorliegenden Prozesse belangte Liechti den Automobilisten Schneider und die hinter diesem stehende Versicherungsgesellschaft auf Leistung von Schadenersatz und Genugtuung.

Der Appellationshof des Kantons Bern hiess durch Urteil vom 27. Mai 1938 die Klage grundsätzlich gut und verpflichtete die beiden Beklagten, dem Kläger unter Solidarhaft einen Betrag von Fr. 28,415.20 zu bezahlen.

Gegen dieses Urteil erklärten die Beklagten die Berufung an das Bundesgericht mit dem Antrag auf Abweisung der Klage.

Aus den Erwägungen :

1. — (Die vorinstanzliche Beweiswürdigung ergibt, dass keinem der beiden Fahrzeugführer, weder dem Automobilisten noch dem Motorradfahrer, ein für den Unfall kausales Verschulden nachgewiesen werden kann.)

2. — Gegenstand des Rechtsstreites sind Schadenersatz- und Genugtuungsansprüche, die ein Motorfahrzeughalter gegen den Halter eines andern Motorfahrzeuges und dessen Haftpflichtversicherer geltend macht. Der klägerische Halter hat durch den Zusammenstoss der beiden Fahrzeuge einen Unfall sowie Sachschaden erlitten. Der Tatbestand ist somit derjenige des Art. 39 MFG, wo die Rechtsfolgen dahin geregelt sind, dass sich die Ersatzpflicht für den körperlichen Schaden « nach diesem Gesetz » richte, während für den Sachschaden das Obligationenrecht gelte.

Welche Bestimmungen des MFG mit « diesem Gesetz » gemeint sind, ist nicht ohne weiteres klar. In Betracht kommen Art. 37 und Art. 38 Abs. 2.

Die Versuchung liegt nahe, die Frage für alle in Betracht fallenden Möglichkeiten in genereller Weise zu lösen (so die einmütige Doktrin, wobei indessen die einen Autoren — STREBEL, Komm. zum MFG, Art. 39 N. 1, 4 und 6,

sowie JAEGER in der Schw J Z 35 S. 1 ff. — durchwegs auf Art. 38 Abs. 2 abstellen möchten, während andere die Verweisung des Art. 39 auf Art. 37 beziehen, so BADERTSCHER, BG über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr 146, BUSSY, Code Fédéral de la Circulation 90, STADLER, Komm. zum MFG 85, und endlich Obergericht Zürich in den Blättern für zürcherische Rechtsprechung 1938 S. 4). Ob eine Notwendigkeit zu einer solchen generellen Lösung im einen oder andern Sinne besteht, oder ob nicht vielmehr — analog der heute allgemein gebilligten Auslegung der Verweisungsnorm des Art. 32 ZivVerhG — für jede Gruppe von Fällen gesondert zu prüfen ist, welche Gesetzesstelle die zweckmässigste Lösung ergibt, kann vorliegend dahingestellt bleiben. Denn in einem Falle, in dem sich, wie im heutigen, zwei schuldlose Halter gegenüberstehen, in Bezug auf die gesagt werden muss, dass die ihren Fahrzeugen innewohnenden Betriebsgefahren in ungefähr gleichem Masse zum Unfall beigetragen haben, kommt man gestützt auf die beiden in Frage stehenden Gesetzesstellen (Art. 37 wie Art. 38 Abs. 2) zum gleichen Ergebnis, sodass hier die Streitfrage überhaupt gegenstandslos ist.

Wendet man nämlich Art. 38 Abs. 2 Satz 2 an, so kann es keinem Zweifel unterliegen, dass eine Haftung zu gleichen Teilen gegeben ist. In Bezug auf Art. 37 sodann wird zwar in der Lehre die Auffassung vertreten, er würde zum Ergebnis führen, dass bei Schuldlosigkeit beider Halter der geschädigte vom andern Ersatz des ganzen Schadens beanspruchen könnte (so STREBEL, a.a.O., Art. 39 N. 6, sowie JAEGER in der Schw J Z 35 S. 2 Spalte 2). Allein das verhält sich in Wirklichkeit nicht so. Im heutigen Schadenersatzrecht ist allgemein anerkannt, dass man jedenfalls dem Grundsatz nach für sein eigenes Verschulden selbst einzustehen hat. Diese Auffassung hat ihren Niederschlag auch in Art. 44 OR gefunden, wonach der Richter die Ersatzpflicht ermässigen oder gänzlich von ihr entbinden kann, wenn der Geschädigte in die schädigende Handlung eingewilligt hat, oder Umstände, für die

er eintreten muss, auf die Entstehung oder Verschlimmerung des Schadens eingewirkt oder die Stellung des Ersatzpflichtigen sonst erschwert haben. Das Prinzip gilt aber, eben weil es auf einem allgemein anerkannten Fundamentalsatz beruht, über das Anwendungsgebiet des OR hinaus (vgl. BECKER, Komm. zum OR, Art. 44 N. 7 und die dortigen Verweisungen). Es müsste daher grundsätzlich in entsprechender Weise auch bei Art. 37 zur Anwendung gebracht werden, falls sich die Verweisung des Art. 39 auf ihn beziehen würde. Das würde zu folgendem Resultat führen. Art. 37 statuiert, dass, wenn durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht wird, der Halter für den Schaden haftet. Entsprechend dem Grundsatz, dass man für selbst verschuldeten Schaden in der Regel selbst aufzukommen hat, müsste daher hier ein analoges Prinzip der Selbsttragung des vom Halter selbstverursachten Schadens aufgestellt und der geschädigte Halter für den Anteil an Kausalität, der auf sein Motorfahrzeug fällt, grundsätzlich als nicht ersatzberechtigt erklärt werden. Jede andere Lösung wäre, weil nicht nur mit einem Fundamentalsatz des Schadenersatzrechtes, sondern überdies auch mit Art. 2 ZGB im Widerspruche stehend, unannehmbar. Analog wie in der Lehre über das Selbstverschulden müsste auch hier gesagt werden, dass man inbezug auf sog. « ordnungswidriges Verhalten » (vgl. darüber etwa GUHL, Untersuchungen zu Art. 51 aOR, S. 75 ff. und die dortigen Verweisungen) nicht ersatzberechtigt ist. Ein « ordnungswidriges Verhalten » im Sinne dieser Lehre würde darin liegen, dass der geschädigte Halter als solcher eine Mitverursachung zu vertreten hat, die ihn, falls beim Unfall ein anderer verletzt worden wäre, diesem gegenüber zu Schadenersatz verpflichtet hätte. Die durch sein eigenes Fahrzeug vermittelte Verursachung darf auch im Verhältnis zum Halter des Motorfahrzeuges, das zusammen mit seinem eigenen zu seiner Schädigung Anlass gegeben hat, nicht bedeutungslos sein. Wenn dabei, wie dies vor-

liegend zutrifft, die den beteiligten Motorfahrzeugen inhärenten Betriebsgefahren in ungefähr gleichem Masse zum Unfall beitrugen, so würde sich mithin auch im Falle der Beziehung der Verweisung des Art. 39 auf Art. 37 die gleiche Lösung ergeben wie auf Grund des Art. 38 Abs. 2, nämlich eine gleichmässige Teilung des körperlichen Schadens unter die beteiligten Halter. Wie es sich verhalten würde, falls augenscheinlich die Betriebsgefahr des einen Fahrzeuges gegenüber der des andern eine ganz überwiegende Bedeutung gehabt haben sollte, kann, weil dieser Tatbestand hier nicht zutrifft, dahingestellt bleiben.

Vgl. auch Nr. 74. — Voir aussi n° 74.
