

muss, erscheint die Zusprache eines Genugtuungsanspruches nicht gerechtfertigt. Der Kläger ist, wie bereits dargetan wurde, leichtfertig drauflosgefahren, während das Verschulden der Beklagten lediglich darin liegt, dass sie nach erfolgtem Zusammenstoss sich der Situation nicht gewachsen zeigte.

28. Urteil der II. Zivilabteilung vom 11. Mai 1933
i. S. Büche gegen Waldenburgbahn A.-G.

OR Art. 58: Voraussetzungen, unter denen eine Eisenbahngesellschaft, deren Bahnkörper entlang einer öffentlichen Strasse verlegt ist, als Werkeigentümerin für Strassenverkehrsunfälle haftbar gemacht werden kann. Verhältnis zum Selbstverschulden.

A. — Mit der vorliegenden Klage verlangt der Kläger von der Beklagten 93,192 Fr. Ersatz von Schaden aus einem am Abend des 17. August 1929 in Oberdorf an der Bahnlinie der Beklagten erlittenen Automobilunfall, durch den seine Ehefrau getötet, er selbst und sein Chauffeur verletzt und sein Automobil beschädigt worden ist.

Der von einer Fahrt über Furka und Grimsel kommende und von Langenthal an selbst steuernde Kläger fuhr bei regnerischem Wetter nach bereits eingebrochener Dunkelheit von Waldenburg herunter auf der Staatsstrasse, in welcher die Waldenburgbahn teilweise verlegt ist, in rascher Gangart durch das Dorf Oberdorf. Unten im Dorf machen die insgesamt nur 4.10 m breite Strasse und die dort rechts schieneneben in sie verlegte Eisenbahn eine schwache Kurve nach rechts und unmittelbar nachher eine solche nach links. Während vor der Rechtskurve der Raum zwischen den beiden Schienen beinahe bis zur Höhe der Strassenfläche und der Oberkante des Schienen aufgeschottert ist, hört diese Beschotterung gegen das Ende der Kurve auf, woraus sich ein Niveauunterschied von 11-15 cm ergibt. Beim Einfahren in die Kurve hielt der

Kläger derart nach rechts, dass die rechtsseitigen Räder seines Automobils zwischen den Eisenbahnschienen fuhren. Sobald die Beschotterung aufhörte, erhöhte der Kläger die Geschwindigkeit und steuerte nach links, um mit den rechtsseitigen Rädern aus dem Raum zwischen den Eisenbahnschienen hinauszukommen. Doch glitt das Hinterrad, welches das 11-15 cm hohe Hindernis der Eisenbahnschiene nicht sofort überwinden konnte, zunächst dieser entlang, und der Wagen geriet dadurch in Querstellung. Als das Hinterrad schliesslich doch aus den Schienen sprang, steuerte der Kläger nach rechts; infolgedessen prallte der Wagen an den dort links stehenden Hydrantenstock an und stürzte um.

B. — Das Obergericht des Kantons Basel-Landschaft hat am 25. November 1932 die Klage wegen Selbstverschuldens des Klägers abgewiesen.

C. — Gegen dieses Urteil hat der Kläger die Berufung an das Bundesgericht erklärt mit dem Antrag auf grundsätzliche Gutheissung der Klage und Rückweisung.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

Durch Zeugen, den Verlauf des Unfalles und die strafgerichtliche Verurteilung des Klägers wird dargetan und vom Kläger mit der Reduktion der Klagesumme auf rund 1/3 des behaupteten Schadens selbst indirekt zugestanden, dass seine Fahrgeschwindigkeit eine übermässig hohe war, wenn darüber auch keine ziffermässig einwandfreie Feststellung gemacht werden konnte. In der Tat war die Geschwindigkeit nicht nur polizeivorschriftswidrig, sondern am Ende eines ermüdenden Reisetages innenorts auf verhältnismässig schmaler und dazu nicht übersichtlich gerader Strasse bei Dunkelheit und regnerischem Wetter auch geradezu gefährlich sowohl für Dritte als die Insassen des Automobils selbst. Hierin ist die hauptsächliche, aber im Gegensatz zur Vorinstanz doch nicht die einzige Ursache des Unfalles zu sehen. Gleichwie der Kläger durch langsames Fahren den Unfall hätte vermeiden können, so

wäre er ohne die gekennzeichnete Gestaltung des Strassen- und Bahnkörpers ebenfalls nicht eingetreten. Wer aus dem Dorf Oberdorf unten hinausfährt, muss an schmaler Stelle der Strasse eine Rechtskurve nehmen. Dabei riskiert er umso weniger, auf ein Hindernis zu stossen, wenn er soweit wie möglich rechts hält, wo die Eisenbahnlinie verläuft. Der moderne Strassenbelag reicht zwar kaum bis zur innern Eisenbahnschiene. Aber die Schotterung des Raumes zwischen den beiden Eisenbahnschienen bis ungefähr zur Höhe der Strassenfahrbahn und der Oberkante der Schienen lässt es ihm nicht als etwas ausserordentliches erscheinen, die Fläche zwischen den Schienen in Anspruch zu nehmen, zumal bei Nacht, wo der Unterschied zwischen dem modernen Strassenbelag und der blossen Beschotterung weniger in die Augen springt (weshalb der Vorinstanz nicht darin beigestimmt werden kann, dass der Kläger nur aus Unachtsamkeit « seitwärts ab der Strasse auf das Bahnstrasse abgetrieben » worden sei). Kaum ist die Kurve überwunden und wird der Fahrer die folgende Linkskurve gewahr, bevor er sich auch nur Rechenschaft geben kann, dass es jetzt nicht mehr geboten ist, so weit wie möglich nach rechts zu halten, geraten die rechten Räder in den hier nicht mehr beschotterten und daher 11-15 cm unter dem Niveau der Strassenfläche und der Oberkante der Schienen liegenden Zwischenraum zwischen den Eisenbahnschienen hinunter, und um sie wieder auf die Strasse zu bringen, stellt sich ihnen die innere Schiene als ebenso hohes senkrechtes Hindernis entgegen. Diesen Hindernis durch sofortiges Steuern nach links und Vergrösserung der Fahrgeschwindigkeit überwinden zu wollen, ist gefährlich, wie gerade der hier in Rede stehende Unfall am besten beweist. Aber auch das Gegenteil, nämlich die Weiterfahrt mit den rechten Rädern in dem tiefer liegenden Raume zwischen den Geleisen unter Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeit ist nicht unbedenklich, weil dann keine Gewähr mehr für rechtzeitiges Ausweichen vor dem Eisenbahnzug besteht,

der jeden Augenblick um die Linkskurve heranzufahren kann, und zudem noch strafrechtliche Verfolgung wegen Eisenbahngefährdung droht. Die Ursache dieser den Automobilverkehr gefährdenden Schwierigkeiten liegt in der Art und Weise der Ausgestaltung der Strassen- und Bahnanlage, durch die dem Automobilfahrer an einer engen Stelle der Strasse, wo es geboten erscheint, soweit wie möglich nach rechts zu fahren, vorgetäuscht wird, er könne auch die Fläche zwischen den Eisenbahnschienen benützen, während schon nach einer ganz kurzen Strecke, bevor sich der Fahrer auch nur hievon überzeugen könnte, diese Gelegenheit nicht mehr geboten ist und die rechten Räder in eine Sackgasse geraten sind, aus der nicht leicht rechtzeitig wieder herauszukommen ist. Nehmen infolge dieser Schwierigkeiten ein Automobil oder dessen Insassen Schaden, so ist die Ursache, allfällig Mitursache in der fehlerhaften Anlage der Kombination von Strasse und Eisenbahn zu sehen, von denen die letztere ebensogut ein Werk im Sinne des Art. 58 OG ist wie nach ständiger Rechtsprechung die erstere. Freilich gehört nur die Schienenanlage der Beklagten, dagegen Grund und Boden sowohl der Strasse als der Eisenbahn dem Kanton Basel-Landschaft. Aber zu Unrecht wendet die Beklagte ein, das ihr gehörende Werk, die Eisenbahnlinie, sei für den Zweck, dem sie zu dienen bestimmt ist, nämlich den Eisenbahnbetrieb, fehlerlos, und dem Zwecke des Strassenverkehrs habe sie nicht zu dienen. Denn es ist ein Fehler des Werkes der Beklagten, nämlich der von ihr, sei es auf, sei es neben der dem Durchgangsverkehr dienenden Strasse verlegten Eisenbahn, dass die innere Schiene ein 11-15 cm hohes senkrechtes Hindernis dagegen bietet, dass die Strasse mit den rechten Automobilrädern wieder gewonnen werden könne an einer Stelle, wo sie hingekommen sein mögen, ohne dass deswegen dem Automobilfahrer die Verletzung einer Verkehrsvorschrift zur Schuld angerechnet werden kann, weil er eben füglich hat annehmen dürfen, hier sei auch die Fläche zwischen den

Eisenbahnschienen als Strassenfahrbahn benützbar. Und zwar macht es hiefür keinen Unterschied aus, ob die den Raum zwischen den Geleisen ausbrennende Beschotterung im obern Teil der Kurve von der Beklagten selbst oder vom Kanton Basel-Landschaft als Strasseneigentümer oder von wem immer angebracht worden sein mag. Entscheidend ist, dass infolge dieser Beschotterung die Eisenbahnanlage im untern Auslauf der Kurve eine Gefahr für den regulären Automobilverkehr bildete, solange der Raum zwischen den Schienen hier nicht ebenfalls beschottert wurde. Hieraus ergibt sich die Haftung der Beklagten als Werkeigentümerin gemäss Art. 58 OR ohne weiteres und ohne dass sie zu ihrer Entlastung einwenden könnte, sie sei nicht allein verantwortlich (Art. 51 und 58 Abs. 2 OR), soweit die Verantwortlichkeit nicht in einem Mitverschulden des Klägers selbst besteht (Art. 44 OR). Insbesondere kann die Beklagte nicht etwa behaupten, die Beschotterung sei von dritter Seite unbefugterweise erst so kurz vor dem Unfall vorgenommen worden, dass sie gar nicht mehr in die Lage gekommen sei, die Fehlerhaftigkeit ihrer Geleiseanlage in dem unten anschliessenden Stück erkennen und ihr abhelfen zu können. Sodann wäre sofortige Abhülfe auch nicht etwa für die Beklagte untragbar gewesen, weil sie schon durch die blosser Wegnahme der Beschotterung vom obern Eingang der Kurve an oder aber durch Beschotterung des untern Ausganges der Kurve und des anschliessenden noch nicht übersichtlichen Stückes, vielleicht in Verbindung mit einem Warnungszeichen beim Ende der Beschotterung, zur Genüge hätte erzielt werden können.

Wird die fehlerhafte Geleiseanlage der Beklagten als Mitursache der Schädigung des Klägers ins Verhältnis gesetzt zur bereits erörterten Hauptursache, nämlich dem Selbstverschulden des Klägers, so kann jedoch nicht mehr als ein Viertel des Schadens der Beklagten zur Last gelegt werden. Daher ist die Sache an die Vorinstanz zurückzuweisen zur Feststellung desjenigen Schadens, den der

Kläger aus dem Unfall erlitten hat und nach den Vorschriften des OR über Schadenersatz ersetzt verlangen kann, und zur Verurteilung der Beklagten zur Zahlung eines Viertels dieser Summe.

Demnach erkennt das Bundesgericht :

Die Berufung wird dahin teilweise begründet erklärt, dass das Urteil des Obergerichts des Kantons Basel-Landschaft vom 25. November 1932 einschliesslich der Kostendispositive aufgehoben und die Sache an die Vorinstanz zurückgewiesen wird.

29. Urteil der I. Zivilabteilung vom 16. Mai 1933

i. S. Einwohnergemeinde Eriz gegen Rohrbach.

Anschlussberufung. Aus dem Antrag muss hervorgehen, welche Änderungen des angefochtenen Urteiles verlangt werden. OG Art. 67 Abs. 2 (Erw. 1).

Werkhaftung der Gemeinde für eine Gemeindestrasse. Die Strasse als Werk umfasst auch Barrieren, selbst wenn die seitlichen Pfosten derselben auf den Nachbargrundstücken stehen. Das Vorhandensein solcher Abschränkungen auf kleinen Bergstrassen im Weidegebiet bildet jedoch keinen Mangel der Anlage. Bedeutung des Fehlens einer Warnungstafel. OR Art. 58 (Erw. 2).

Unerlaubte Handlung der Gemeinde. Unfall eines Radfahrers an der geschlossenen Schranke. Verhältnis von Bundeszivilrecht und kantonalem öffentlichem Recht bei Anwendung des Art. 41 OR (Erw. 3).

Selbstverschulden. OR Art. 44 (Erw. 4).

A. — Das innere Eriz und das ausgedehnte Gebiet der Erizberge werden durch eine 3,6 Meter breite Bergstrasse mit der Gegend von Steffisburg verbunden. Da diese Strasse hinten im Tale in Alpwege ausmündet, welche nach Schangnau und Habkern hinüber führen, hat sie keinen Durchgangsverkehr zu bewältigen. Sie steht im Eigentum der Einwohnergemeinde Eriz und gehört nach dem kantonalen Gesetz vom 21. März 1834 über den