Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift

Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik

Band: 25 (1963)

Heft: 14

Rubrik: Gemeinde haftet für unsichtbaren Strassenrand

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Gemeinde haftet für unsichtbaren Strassenrand

(Von unserem Bundesgerichtskorrespontenten)

Nicht jedesmal, wenn ein Strassenbenützer des Zustandes der Verkehrswege halber zu schaden kommt und das Gemeinwesen deshalb vor Bundesgericht belangt, kommt es so weit, dass die öffentliche Hand in den Geldsack der Gemeinde oder des Kantons greifen muss. Das Bundesgericht mutet den Strassenmeistern u. Wegknechten keine Allgegenwart zu, die allein sämtlichen, mitunter sehr plötzlich auftauchenden Unzulänglichkeiten abzuhelfen vermöchte. Anders gelagert war die Situation jedoch in Liestal. Dort musste ein neu angestellter Lastwagenführer im Jahre 1957 mit seinem linksgesteuerten Frontlenker mehrfach den Oberen Burghaldenweg befahren, der durchschnittlich 2,4 Meter breit ist und der Einwohnergemeinde gehört. Der bisherige Führer begleitete ihn dabei. Auf einer Fahrt, die der Neuling allein durchführen musste, um auf dem Rückweg einen Arbeiter seines Arbeitgebers auf dem Mitfahrersitz zurückbringen zu können, geriet der mit 25 Stundenkilometern fahrende und elf Tonnen schwere Lastwagen in einer leichten Linksbiegung mit den rechtsseitigen Rädern auf abfallender Strecke über den Strassenrand hinaus auf eine Humusanschüttung. Diese war von einem Bauunternehmen am Abhang bis auf die Höhe der Strasse vorgenommen worden. Die Räder des Lastwagens sanken ein; er überschlug sich seitlich den Hang hinunter und wurde so beschädigt, dass das Instandstellen 26 232.45 Franken kostete.

Der Eigentümer verlangte von der Einwohnergemeinde immerhin nur 20 000 Franken Schadenersatz nebst Zinsen und erhielt vom Bezirksgericht 10 000 samt diesen zugesprochen. Das Obergericht des Kantons Basel-Landschaft ging weiter und billigte ihm den vollen Klagebetrag zu. Darauf reichte die Gemeinde Berufung ans Bundesgericht ein. Dessen I. Zivilabteilung wies diese jedoch im abgekürzten Verfahren als zweifellos unbegründet ab.

Die Gemeinde war nämlich als Strassen- und damit Werkeigentümerin nach Artikel 58 des Obligationenrechtes (OR) für fehlerhafte Anlage oder Herstellung sowie mangelhaften Unterhalt des Werks, das die Strasse darstellt, haftbar. Das Obergericht, das den Sachverhalt in für das Bundesgericht verbindlicher Weise festgestellt hatte – das Bundesgericht ist im Berufungsverfahren grundsätzlich nur zur Prüfung der rechtlichen Folgerungen befugt –, hatte nämlich gefunden, der Uebergang von der Fahrbahn zur Humusanschüttung sei für einen arglosen Motorfahrzeugführer nicht erkennbar gewesen. Darin erblickte das Bundesgericht eine mangelhafte Anlage.

Es betonte zwar, nicht bei allen Strassen müsse der Rand auffallend sein. Auf breiten Strassen wird ja gewöhnlich nicht knapp dem Rand entlang gefahren, und wenn das vorübergehend doch nötig wird, darf besondere Aufmerksamkeit verlangt werden. Der Obere Burghaldenweg war hingegen schmal. Das barg die Gefahr in sich, dass der Führer den Strassenrand nicht ständig mit höchster Anspannung im Auge behalten konnte. Gewöhnlich eilt der Blick dem Fahrzeug auch eine gewisse Strecke voraus, ist also nicht ständig auf die nächste Umgebung gerichtet. Zudem lag die Unfallstelle in einer Biegung, in deren innerer Seite das ansteigende Gelände die Sicht behinderte. Um Ausschau zu halten, mochte der Lenker daher das Augenmerk vom rechten Rande abwenden. Die Vermutung lag nahe, die Aufschüttung sei eine Erweiterung der Fahrbahn nach rechts, um die Sicht zu verbessern, um so mehr, als sich darauf schon Spuren anderer Fahrzeuge befanden. Das war auch bei durchschnittlicher Aufmerksamkeit für Arglose irreführend. Die Strasseneigentümerin hätte mit geringer Mühe diese Täuschungsmöglichkeit ausschalten können. Auch wenn die Aufschüttung nicht Gemeindeeigentum war, war die Gemeinde verpflichtet, die Grenze der Strasse sichtbar zu machen oder die Bauunternehmung, welche die Gefahr geschaffen hatte, dazu zu verhalten. Die Gemeinde kann auch nicht geltend machen, der Fahrer hätte nur den inneren, tragfesten Teil der Aufschüttung befahren dürfen, und

ein vorsichtiger Lenker hätte sich nicht auf deren äusseren Teil gewagt. Wäre die Aufschüttung, wie es den Anschein machte, ein Stück der Fahrbahn gewesen, so hätte auch ihr äusserer Teil befahrbar sein müssen.

Die einzige der dem Wagen innewohnenden Betriebsgefahren, die sich auswirkte, war sein Gewicht. Dieser eigene Beitrag des Geschädigten zum Unfall stellt jedoch keinen Grund zur Herabsetzung der Ersatzpflicht im Sinne von Artikel 44, Absatz 1 OR dar. Die Strasse war ja für solche Fahrzeuge geöffnet und hatte dafür Sicherheit zu bieten. Eine Herabsetzung der Ersatzpflicht würde die Werkeigentümerhaftpflicht von Artikel 58 OR gerade dann ausschalten, wenn die Gefahr sich auswirkt, gegen deren Folgen dieser Artikel Ersatzansprüche gibt. Herabsetzungsgründe sind namentlich Einwilligung des Geschädigten in die Schädigung und Selbstverschulden des Geschädigten. Die Gemeinde meinte nun, der Autohalter habe ein von ihr behauptetes Verschulden des Fahrers selber zu tragen, was einen solchen Herabsetzungsgrund ergebe. Sie berief sich dabei auf Artikel 37, Absatz 6 des Motorfahrzeuggesetzes (MFG). der es ausschliesst, den vom Halter bestimmten Lenker als Drittperson zu bezeichnen. Er sei daher rechtlich mit dem Halter eine Einheit. Das Bundesgericht erinnerte aber daran, dass Artikel 37 MFG nur Fälle regelt, in denen das Motorfahrzeug Schaden stiftet, und dass sein Absatz 6 ausdrücklich nur für diesen Artikel gilt. In Fällen, wo nur der Autohalter selber geschädigt wird, ist er daher nicht anwendbar. Der vom geschädigten Halter belangte Dritte kann sich daher nicht auf ein Mitverschulden des Fahrers berufen, da der Halter seinerseits niemanden durch den Autobetrieb schädigte, Ebenso wenig kann sich die Gemeinde auf Artikel 55 OR berufen (der den Geschäftsherrn für seinen Arbeiter haften lässt), um ein Verschulden des Fahrers auf den Arbeitgeber abzuwälzen und das zur Herabsetzung seiner Ersatzforderung zu benützen. Artikel 55 OR gilt nur, wo der Arbeiter einen Dritten, nicht aber, wo er und ein Dritter den Arbeitgeber schädigen. Dr. R. B.

(Urteil vom 23.10.62.)

25 Jahre TAG

Der Treuhandverband des Autotransportgewerbes feierte am 9. Oktober 1963 sein 25jähriges Bestehen.

Im Jahre 1938, nach der Annahme des dringlichen Bundesbeschlusses über die Autotransportordnung, setzte sich eine Arbeitsgemeinschaft der an der Strassentransportordnung (ATO) interessierten Fachverbände zusammen. Ihre Aufgabe bestand darin, einen Zwangsverband zu vermeiden und an seiner Stelle in freiwilliger Zusammenarbeit eine Treuhandorganisation zu schaffen, welche sich mit dem Vollzug der ATO befasst und die der Zwangsorganisation nach Bundesrecht zugedachten Aufgaben erfüllt.

Die Gefahr der Bildung eines Zwangsverbandes war in einer bundesrätlichen Botschaft enthalten, welche die Vollzugsbestimmungen betreffend des «Bundesbeschlusses über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen» zum Inhalt hatte. Dieser Bundesbeschluss wurde gefasst infolge des Mangels an wünschbarer Homogenität, den die Automobiltransporteure in ihrer Gesamtheit aufwiesen. Tatsächlich entstand mit dem Aufkommen der Motorfahrzeugtransporte eine Unzahl von Fachorganisationen und Verbänden der sich spezialisierenden Transporteure.