

JAAC 52.40

Entscheid der Rekurskommission der Eidg.
Militärverwaltung vom 27. August 1987

Organisation militaire. Responsabilité civile. Responsabilité de la Confédération pour un accident de la circulation provoqué, par temps de brouillard, par un tas de sable que la troupe a déposé sur une voie d'accès à un hangar d'avion, en concours avec la responsabilité pour le danger inhérent à l'emploi du véhicule de l'automobiliste civil lésé. Réduction des dommages-intérêts uniquement sur la base d'une appréciation de tous les éléments concrets. Aucune réduction eu égard à la conduite automobile irréprochable adoptée par le lésé en l'espèce.

Militärorganisation. Haftpflicht. Haftung des Bundes für den Verkehrsunfall, den ein durch die Truppe auf einer Zufahrt zu einer Flugzeughalle deponierter Sandhaufen bei Nebel verursacht, in Konkurrenz mit der Haftung des geschädigten Zivilautomobilisten für die eigene Betriebsgefahr. Herabsetzung des Schadenersatzes nur aufgrund einer Abwägung der konkreten Verhältnisse. Vorliegend keine Herabsetzung angesichts der einwandfreien Fahrweise des Geschädigten.

Organizzazione militare. Responsabilità civile. Responsabilità della Confederazione per un incidente della circolazione provocato nella nebbia da un mucchio di sabbia depositato dalla truppa su una strada d'accesso a un'aviorimessa, in concorso con la responsabilità, dell'automobilista civile leso, per il pericolo connesso con l'impiego del veicolo. Riduzione del risarcimento unicamente sul fondamento di una valutazione delle situazioni concrete. Nella fattispecie, nessuna riduzione poiché la guida del veicolo è stata irrepreensibile.

I

Durch Truppen wurden am Montag, 17. November 1986, auf der Zufahrt zu einer Flugzeughalle auf dem Militärflugplatz Dübendorf einige Kubikmeter Sand deponiert. Am 18. November 1986, 06.40 Uhr fuhr T., Angestellter des Flugplatzes Dübendorf mit seinem Personenwagen in den Sandhaufen hinein. Dabei entstand an seinem Auto ein Sachschaden von Fr. 1680.15.

Gemäss Unfallbericht der Heerespolizei vom 28. November 1986 lag zur Zeit des Unfalls dichter Nebel mit einer Sichtweite von bloss 10 m. Der Sandhaufen war weder beleuchtet, noch sonst markiert.

Den übereinstimmenden Angaben von T. und seines Mitfahrers entsprechend steht fest, dass der Rekurrent kurz vor dem die Zufahrt abschliessenden Tor angehalten und sich durch Einschalten des Volllichtes vergewissert hatte, dass das Tor wirklich offenstand. Mit Abblendlicht fuhr er langsam weiter, mit einer Geschwindigkeit von maximal 20 km/h. Ungefähr 30 m nach dem Tor wurde er durch den Sandhaufen überrascht. Trotz Vollbremsung rutschte er auf der sandigen Strasse in den Haufen hinein.

Genau gleich erging es wenig später auch anderen Mitarbeitern des Flugplatzes, die mit dem Auto oder dem Velo unterwegs waren.

Gegen die verantwortlichen Wehrmänner wurde keine disziplinarische Untersuchung durchgeführt. Es wurde deshalb auch nicht abgeklärt, warum der Sandhaufen über Nacht unbeleuchtet und nicht markiert liegen blieb. Es darf jedoch als sicher gelten, dass nicht mit so dichtem Nebel gerechnet wurde. Dass hingegen Fahrzeuge auf der Zufahrt zirkulieren, musste der Truppe bekannt sein.

Mit Entscheid vom 21. Mai 1987 sprach die Direktion der Eidg. Militärverwaltung T. drei Viertel des ausgewiesenen Schadens von Fr. 1680.15 zu. Fr. 420.05 wurden wegen der vom Rekurrenten zu vertretenden eigenen Betriebsgefahr seines Wagens abgezogen.

Im Rekurs vom 9. Juni 1987 verlangt der Rekurrent den vollen Schadenersatz. Er macht geltend, dass wegen des grobfahrlässigen Verhaltens der Truppe der adäquate Kausalzusammenhang zwischen seiner Betriebsgefahr und dem Unfall unterbrochen worden sei.

...

II

1. Den Rekurrenten trifft kein Mitverschulden am Unfall. Seine Geschwindigkeit war mit maximal 20km/h den prekären Sichtverhältnissen angemessen. Sie erlaubte ihm, bei trockener und nicht mit Sand belegter Strasse innerhalb der Sichtweite auch bei einem überraschend auftauchenden Hindernis anzuhalten. Weil Sand auf der Zufahrt lag, konnte er das Fahrzeug nur mit einer mittleren Verzögerung von etwa 2 m/sec^2 abbremsen. Dadurch

verlängerte sich der Bremsweg auf gegen 8 m, so dass unter Einberechnung der Reaktionszeit ein rechtzeitiges Anhalten innerhalb der Sichtweite von 10 m nicht mehr möglich war.

2. Die Truppe hat offensichtlich nicht damit gerechnet, dass in der Nacht derart dichter Nebel auftreten könnte, dass der Haufen nur noch auf 10m erblickt werden könnte. Die Markierung des Hindernisses wäre aber auf jeden Fall angezeigt gewesen, obschon angenommen werden konnte, dass nur Angestellte des Flugplatzes die Zufahrt benützen. Weil das Hindernis aber innerhalb des abgeschlossenen Flugplatzes und somit nicht auf einer dem allgemeinen Verkehr dienenden Strasse errichtet wurde, kann das Verhalten der Truppe nicht als grobfahrlässig bezeichnet werden. Selbst aber wenn grobfahrlässig begangene Unterlassungen der Truppe bewiesen wären, wäre der adäquate Kausalzusammenhang zwischen der Betriebsgefahr des Wagens des Rekurrenten und dem Unfall nicht unterbrochen worden. Art. 59 Ziff. 1 des BG vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr (SVG, SR 741.01) findet bei einem Selbstunfall mit bloss eigenem Sachschaden keine Anwendung.

3. Die Haftung des Bundes richtet sich nach Art. 23 ff. des BG vom 12. April 1907 über die Militärorganisation (MO, SR 510.10) und ist dem Grundsatz nach auch nicht bestritten. Es stellt sich einzig die Frage, ob in Anwendung von Art. 27 MO in Verbindung mit Art. 44 Abs. 1 OR eine Kürzung des Schadenersatzes wegen der vom Rekurrenten zu vertretenden eigenen Betriebsgefahr seines Wagens vorgenommen werden darf, obschon den Rekurrenten kein Verschulden trifft, hingegen der Truppe mindestens einfache Fahrlässigkeit vorgeworfen werden muss.

Mit diesem Problem der Haftungskompensation hat sich die Rekurskommission bisher eigenartigerweise noch nie befassen müssen. Es ist das vermutlich darauf zurückzuführen, dass die Direktion der Eidg. Militärverwaltung bisher darauf verzichtet hat, Abzüge wegen vom Geschädigten zu vertretenden Betriebsgefahren vorzunehmen.

Es stellt sich zuerst die Frage, ob die Betriebsgefahr des Wagens des Rekurrenten einen Umstand darstellt, für den er im Sinne von Art. 44 Abs. 1 OR einzustehen hat. Wird dies bejaht, ist zu untersuchen, ob eine Ermässigung der Schadenersatzpflicht des Bundes gerechtfertigt erscheint, wobei davon auszugehen ist, dass der Bund kausal haftet, zusätzlich auch noch ein einfach fahrlässiges Verhalten der Truppe zu vertreten hat, während den Rekurrenten kein Verschulden trifft.

4. In den Lehrbüchern wurde bisher meist die Meinung vertreten, dass als Umstände im Sinne von Art. 44 OR nur ein schuldhaftes Handeln oder Unterlassen zu berücksichtigen sei (z. B. von *Thur Andreas/Siegwart Alfred/Peter Hans*, Allgemeiner Teil des Schweizerischen Obligationenrechts, Bd. I, 3. Aufl., Zürich 1979, S. 108, 111 N. 23).

Das Bundesgericht hat bereits im Entscheid [BGE 85 II 516](#) (1959) die gegenteilige Auffassung übernommen und seither beibehalten.

Auf diese Linie eingeschwenkt ist der Berner Kommentar (*Brehm Roland*, 1986, Bd 6). In Note 41 zu Art. 44 OR wird festgehalten: «Ist der Halter eines Motorfahrzeuges selber durch einen Nicht-Halter geschädigt worden, dann bildet die Betriebsgefahr seines Fahrzeuges einen Umstand, welcher

eine Kürzung des Schadenersatzes rechtfertigt.» Richtigerweise müsste es allerdings nicht «rechtfertigt», sondern «rechtfertigen kann» heissen. Denn Art. 44 OR stellt die Kürzung ausdrücklich in das Ermessen des Richters.

Die Rekurskommission schliesst sich der neueren Meinung an, was um so leichter fällt, als eben die Berücksichtigung der Betriebsgefahr als Umstand im Sinne von Art. 44 nicht obligatorisch in jedem Fall zu einer Reduktion des Schadenersatzes führen muss.

5. Die Direktion der Eidg. Militärverwaltung verweist in ihrer Rekursantwort auf das Bundesgerichtsurteil in [BGE 108 II 57](#) f., das tatsächlich auf einen ähnlichen Tatbestand zurückgeht, wie er hier zur Diskussion steht. Wegen des vorschriftswidrigen Fehlens des Signals «Höchsthöhe» kollidierte ein Lastenzug mit einem Torbogen. Der Kanton haftet kausal für den Werkmangel; zudem muss ihm noch im Gegensatz zum Lastwagenchauffeur ein Verschulden zur Last gelegt werden. Das Bundesgericht kürzte den Schadenersatz des Lastwagenhalters wegen der Betriebsgefahr seines Lastwagens um einen Drittel.

Dieses Urteil hat *Dr. Peter Stein* (in der Zeitschrift für schweizerisches Recht [ZSR] 102 [1983] I 67 ff.) zu bemerkenswerten Ausführungen über die Haftungskompensation veranlasst. Er legt überzeugend dar, dass beim Zusammentreffen von verschiedenen Kausalhaftungen mit Verschulden auf der einen oder auf beiden Seiten eigentlich eine Wertung und Gewichtung der einzelnen Faktoren vorgenommen werden sollte, obschon sie nicht vergleichbar sind.

Im Gegensatz zum erwähnten Bundesgerichtsurteil muss im vorliegenden Fall die Hauptverantwortung für den Unfall auf das Hindernis in der Zufahrt und auf die durch den Sand rutschig gewordene Fahrbahn verlegt werden. Die Betriebsgefahr des Wagens hingegen ist bei der Geschwindigkeit von 10 km/h wesentlich kleiner zu gewichten. Das Verschulden der Truppe ist auch nicht leichtzunehmen, grenzt es doch an grobe Fahrlässigkeit.

...

6. Aber auch mit einfacheren Überlegungen kommt die Rekurskommission zum Schluss, dass eine Reduktion des Schadenersatzes nicht gerechtfertigt ist: Mit Rücksicht auf die Tatsache, dass der Rekurrent trotz angemessener Fahrweise mit relativ kleiner Geschwindigkeit wegen Fehlern der Truppe in den überhaupt nicht voraussehbaren Sandhaufen rutschte, lässt eine nur teilweise Deckung seines Schadens als unbillig erscheinen. Obschon auch die durch seinen Wagen gesetzte Betriebsgefahr zum Unfall beigetragen hat, wird auf die Reduktion seines Schadenersatzanspruches gemäss Art. 44 Abs. 1 OR verzichtet.

7. Der Rekurs ist deshalb gutzuheissen. Die Verfahrenskosten trägt der Bund.

**JAAC 52.40 - Entscheid der Rekurskommission der Eidg. Militärverwaltung vom 27.
August 1987**

In	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden
Dans	Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération
In	Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	52
Volume	
Volume	
Seite	---
Page	
Pagina	
Ref. No	150 000 734

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert.
Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale.
Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.