


 UNIVERSITÉ DE FRIBOURG FACULTÉ DE DROIT
 UNIVERSITÄT FREIBURG RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT


Haftungskollisionen im Strassenverkehr: alte und neue Perspektiven

Strassenverkehrsrechtstagung 2018

21. Juni 2018 , 09.30-10.00 Uhr
 Thomas Probst

Überblick
Strassenverkehrsrechtstagung 2018

A. Grundlagen
B. Beurteilung typischer Haftungskollisionen im Strassenverkehr
C. Massenkollisionen als Sonderfall
D. Einfluss der Automatisierung von Motorfahrzeugen auf Haftungskollisionen
E. Hinweis: Regress
F. Schlussfolgerung

FACULTE DE DROIT UNIVERSITE DE FRIBOURG
RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT UNIVERSITÄT FREIBURG



I. Grundlagen: vier Unfallkonstellationen
Strassenverkehrsrechtstagung 2018

A. Selbstunfall

- Lenker = Halter: kein Haftpflichtanspruch aus Art. 58 SVG (→ Schadensdeckung durch Schadensversicherer des Halters)
- Lenker ≠ Halter: grundsätzlich Haftpflichtanspruch gegen Halter (Art. 58 SVG), aber Selbstverschulden des Lenkers (→ Haftungsbefreiung/Ermässigung Schadenersatz, Art. 59 SVG)

B. Mehrzahl Unfallbeteiligter an einem Unfall

- Mehrere Schädiger eines Dritten: SVG-Sondernorm (vgl. Art. 50/51 OR)
 - Solidarhaftung (Art. 60 I SVG)
 - Regress (Art. 60 II SVG)
- Mehrere gegenseitige Schädiger: Haftungskollision («rencontre de responsabilités»: Art. 61 SVG)
 - idR Betriebsunfälle (Art. 58 I SVG)
 - eher selten: Nichbetriebs-Verkehrsunfälle (Art. 58 II SVG)

FACULTE DE DROIT UNIVERSITE DE FRIBOURG
RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT UNIVERSITÄT FREIBURG



I. Grundlagen: Unfallkonstellationen
Strassenverkehrsrechtstagung 2018

C. Sukzessive Verkehrsunfälle (Mehrzahl von Einzelunfällen)

- Folge von Verkehrsunfällen als identifizierbare Einzelereignisse
- Beispiel: Selbstunfall (= Erstunfall) führt zu einem Auffahrunfall eines kurz darauf folgenden Motorfahrzeugs (= Zweitunfall)

D. Massenkollision (Vielzahl von Unfällen)

- Kollision zahlreicher Motorfahrzeuge
- chronologische Abfolge der Einzelereignisse (mit vernünftigen Aufwand) nicht identifizierbar.
- Hinweis: begrenzte Skalierbarkeit von Art. 61 SVG

FACULTE DE DROIT UNIVERSITE DE FRIBOURG
RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT UNIVERSITÄT FREIBURG


II. SVG Haftungskollisionen: Überblick

Strassenverkehrsrechts-
tagung 2018

- A. Halterhaftung (Art. 58 I SVG) kollidiert mit den Haftungstatbeständen anderer «Verkehrsteilnehmer», nämlich mit**
- Gefährdungshaftung (z.B. Motorfahrzeughalter, Eisenbahn)
 - Verschuldenshaftung (Fussgänger, Radfahrer, Autolenker)
 - einfache Kausalhaftung (Tierhalter, Werkeigentümer, Familienhaupt)
- B. Kollision: jeder Unfallbeteiligte ist als Schädiger und Geschädigter involviert → jeder haftet für den Schaden eines andern**
- C. Problem: Kriterien der Zurechnung des (Gesamt-)Schaden an Haftpflichtige**
- Nota: Nicht Frage der Kausalität (diese wird vorausgesetzt), sondern der Schadenersatzbemessung**

FACULTE DE DROIT
UNIVERSITE DE FRIBOURG

RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT
UNIVERSITÄT FREIBURG

UNI
FR

III. Haftungskollision zwischen (mindestens) zwei Mfz-Haltern

- A. Art. 61 SVG als Sonderbestimmung**
- B. Haftung zwischen Mfz-Haltern bei Personenschäden (Art. 61 I SVG)**
- Haftungsaufteilung nach Verschulden der beiden Mfz-Halter
 - einseitiges oder beidseitiges Verschulden
 - leichtes, mittleres oder schweres Verschulden
 - im Fall unterschiedlicher Betriebsgefahren (= «besondere Umstände») andere Aufteilung (→ nach relativer Betriebsgefahr)
- C. Haftung zwischen Mfz-Haltern bei Sachschäden (Art. 61 II SVG)**
- Verschuldenshaftung (Verschulden Halter bzw. Hilfsperson)
 - einfache Kausalhaftung (Urteilsunfähigkeit [z.B. Ohnmacht], fehlerhafte Beschaffenheit Mfz [z.B. defekte Bremsen])

FACULTE DE DROIT
UNIVERSITE DE FRIBOURG

RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT
UNIVERSITÄT FREIBURG

UNI
FR

III. Haftungskollision zwischen Mfz-Halter und aus OR 41 Haftpflichtigem

- A. Gefährdungshaftung (Halter, Art. 58 I SVG)**
- B. Verschuldenshaftung (Art. 41 OR: z.B. Fussgänger, Radfahrer, Mfz-Führer [als Nichthalter], Mitfahrer)**
- C. Kriterien zur Beurteilung der Haftungskollision**
- (unfallkausale) Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs
 - Verschulden
 - haftungsbegründendes oder haftungverschärfendes Verschulden
 - leichtes, mittleres oder schweres (Selbst-) Verschulden

FACULTE DE DROIT
UNIVERSITE DE FRIBOURG

RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT
UNIVERSITÄT FREIBURG

UNI
FR

III. Haftungskollision zwischen Mfz-Halter und Tierhalter (56 OR)

- A. Gefährdungshaftung (Halter, Art. 58 I SVG)**
- B. Einfache Kausalhaftung (Tierhalter, Art. 56 OR)**
- C. Kriterien zur Beurteilung der Haftungskollision**
- (unfallkausale) Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs
 - (unfallkausale) objektive Ordnungswidrigkeit des Tierhalters (bzw. seiner Hilfsperson)
 - beiderseits: allfälliges haftungverschärfendes Verschulden
- D. Faustregel**
- ohne Zusatzverschulden: 1/3 zulasten Tierhalter und 2/3 zulasten Mfz-Halter
- E. Hinweis: analoge Situation bei Haftungskollision Mfz-Halter und Familienhaupt (333 ZGB)**

FACULTE DE DROIT
UNIVERSITE DE FRIBOURG

RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT
UNIVERSITÄT FREIBURG

UNI
FR

III. Haftungskollision zw. Mfz-Halter und Werkeigentümer (58 OR)

- A. Gefährdungshaftung (Halter, Art. 58 I SVG)
- B. «Einfache?» Kausalhaftung (Werkeigentümer, Art. 58 OR)
- C. Kriterien zur Beurteilung der Haftungskollision
 - (unfallkausale) Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs
 - (unfallkausale) objektive Ordnungswidrigkeit des Werkeigentümers
 - beiderseits: allfälliges haftungsverschärfendes Verschulden
- D. Faustregel
 - ohne Zusatzverschulden: bei mittlerem Werkmangel 55% zulasten Motorfahrzeughalter und 45% zulasten Werkeigentümer

III. Haftungskollision zwischen Mfz-Halter und Eisenbahn

- A. Gefährdungshaftung (Halter, Art. 58 I SVG)
- B. Gefährdungshaftung (Eisenbahnunternehmen, Art. 40b I EBG)
 - Ausnahme: Reisegepäck und Transportgüter (Art. 40b II EBG)
- C. Kriterien zur Beurteilung der Haftungskollision
 - (unfallkausale) Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs
 - (unfallkausale) Betriebsgefahr der Eisenbahn
 - beiderseits: allfälliges haftungsverschärfendes Verschulden
- D. Faustregel
 - ohne Zusatzverschulden und beidseitig normaler Betriebsgefahr: 25%-33% zulasten Motorfahrzeughalter und 67-75% zulasten Eisenbahnunternehmen

IV. Haftungskollision bei Massenkollision

- A. Problem: bei mehreren Unfällen, die nicht als sukzessive Einzelereignisse identifizierbar sind,
 - stösst Anwendung von Art. 61 SVG auf Grenzen
 - pragmatische Lösung der Schadensregulierung erforderlich
- B. Massenkollisionsabkommen 12.3.2008 (SVV)
- C. Ziel
 - rasche Schadensregulierung
 - Vermeidung langwieriger haftpflichtrechtlicher Abklärungen
- D. Anwendung
 - Unfall unter Beteiligung von mindestens 25 Fahrzeugen
 - genauer Unfallhergang mit vernünftigen Aufwand nicht rekonstruierbar
 - schriftliches Einverständnis des Geschädigten

IV. Haftungskollision bei Massenkollision (Forts.)

- A. Behandlung von Sachschäden
 - Sachschäden (am Mfz, an im Fz mitgeführten Sachen, reine Vermögensschäden als Folgeschäden (Ersatzwagen, Abschleppkosten, Standgebühren) trägt primär der Kaskoversicherer
 - bloss subsidiär der Haftpflichtversicherer (bzw. bei Transportgütern der Transportversicherer; bei mitgeführten Sachen der Hausratsversicherer)
 - gegenseitiger Verzicht der Versicherer auf Regress
- B. Behandlung von Personenschäden
 - zuständig ist Haftpflichtversicherer des Unfallfahrzeugs, in dem die verletzte bzw. getötete Person gefunden wurde
 - Direktansprüche («Direktschaden») werden (in Berücksichtigung von Beweisnotstand, Betriebsgefahr und Selbstverschulden) schematisch gekürzt.
 - Quotenvorrecht gelangt nicht zur Anwendung.
 - Privatversicherer verzichten gegenseitig auf Regress (Sozialversicherer 50%-Regress der gesetzlichen Leistungen)

V. Haftungskollision bei automatisierten Mfz

D. Anwendung von Art. 61 SVG bei Unfallbeteiligung eines automatisierten Mfz

- Personenschaden (Abs.1.): Haftungsaufteilung zwischen Mfz-Haltern nach deren Verschulden, sofern unterschiedliche Betriebsgefahren nicht andere Aufteilung nahelegen.
 - *Betriebsgefahr: bei automatisiertem Mfz vergleichsweise geringer wegen höherer Sicherheit*
 - *Verschulden: Pflicht des Lenkers zur (dauernden oder zeitweisen) Überwachung der automatisierten Steuerung des Mfz?*
- Sachschaden (Abs. 2.):
 - *falls Verschuldenshaftung: Pflicht des Lenkers zur (dauernden oder zeitweisen) Überwachung der automatisierten Steuerung?*
 - *falls einfache Kausalhaftung: höheres Risiko fehlerhafter Beschaffenheit? (Sensorik, Elektronik)*
 - *Nota: Unfallwahrscheinlichkeit nimmt ab, Sachschadenspotential eher zu*

X. Hinweis Regress

Strassenverkehrsrechts-
tagung 2018

Rechtsprechungsänderung vom 7.5.2018 zu Art. 72 VVG: Regress Schadensversicherer gegen Kausalhaftpflichtige

X. Schlussfolgerung

Strassenverkehrsrechts-
tagung 2018

- Verfügbarkeit von immer mehr telemetrischen Daten über Mfz-Betrieb und
- Vernetzung von Mfz zu Flotten erhöht Verkehrssicherheit
- Beides verbessert die Beweismöglichkeiten zur Rekonstruktion von Unfallereignissen
- Bessere Faktenlage ermöglicht eine realitätsgetreuere Bewältigung von Haftungskollisionen
- Die Verwendung von Blackboxes nähert den Autoverkehr dem Luftverkehr an