

Hardy Landolt
Manfred Dähler (Hrsg.)

JAHRBUCH ZUM STRASSENVERKEHRSRECHT 2025

DIKE 

Hardy Landolt / Manfred Dähler (Hrsg.)

Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2025

Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2025

Redaktion

RA lic. iur. Manfred Dähler
Prof. Dr. iur. Hardy Landolt
(Vorsitz, Herausgeber)

Dipl. phys. ETH Jörg Arnold
Dr. phil. Jacqueline Bächli-Biétry
Prof. Dr. iur. Andreas Eicker
Dr. med. Bruno Liniger
Dipl. phys. UniBe Bettina Zahnd

DIKE 

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk ist weltweit urheberrechtlich geschützt. Insbesondere das Recht, das Werk mittels irgendeines Mediums (grafisch, technisch, elektronisch und/oder digital, einschliesslich Fotokopie und Downloading) teilweise oder ganz zu vervielfältigen, vorzutragen, zu verbreiten, zu bearbeiten, zu übersetzen, zu übertragen oder zu speichern, liegt ausschliesslich beim Verlag. Jede Verwertung in den genannten oder in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf deshalb der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Verlags.

© 2025 Dike Verlag AG, Zürich/St. Gallen
ISBN 978-3-03891-803-5

Dike Verlag AG · Weinbergstrasse 41 · 8006 Zürich
www.dike.ch · info@dike.ch



Haftung für den Personenschaden eines Halters – de lege lata et ferenda

HARDY LANDOLT*

Inhaltsverzeichnis

I.	Einleitung.....	70
II.	Verschuldensprimat trotz Gefährdungshaftung.....	70
III.	Grundsatz und Ausnahmen vom Verschuldensprimat.....	71
	A. Einseitiges und erhebliches Verschulden.....	71
	B. Erhebliches, aber nicht einseitiges Verschulden.....	72
	C. Einseitiges, aber nicht erhebliches Verschulden.....	73
	D. Besonders starke Auswirkung der Betriebsgefahr.....	74
IV.	Höhe der Haftungsquote.....	75
V.	Bemerkungen de lege ferenda.....	76

Abstract

Art. 61 SVG sieht im Verhältnis zwischen Motorfahrzeughaltern für den Ersatz von Personenschäden anders als Art. 58 SVG eine primär als Verschuldenshaftung ausgestaltete Schadenersatzpflicht vor; «wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen». Da sich die obligatorische Haftpflichtversicherung nach der Haftpflicht richtet, hat dies zur Folge, dass für körperlich geschädigte Halter – in verschiedener Hinsicht vom Zufall abhängig – oft lediglich ein eingeschränkter oder gar kein solcher Versicherungsschutz bzw. Ersatzanspruch besteht mit der Folge wiederum, dass für solche nicht gedeckten Personenschäden via Sozialversicherung die Allgemeinheit aufkommen muss. Der vorliegende Beitrag hinterfragt die Regelung von Art. 61 SVG als nicht mehr zeitgemäss und plädiert de lege ferenda für eine Lösung, die – unter entsprechender Prämienbelastung der Halter – körperliche Schäden von Haltern grundsätzlich gleich deckt wie solche von geschädigten Nichthaltern.

* Prof. Dr. iur. LL.M., Titularprofessor und Lehrbeauftragter an der Universität St. Gallen, Rechtsanwalt und Notar, Glarus.

I. Einleitung

- 1 Werden Personen durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges geschädigt, haftet der Halter für den Personenschaden.¹ Ob der Halter oder der Lenker des Motorfahrzeuges ein Verschulden zu vertreten hat, ist grundsätzlich unerheblich. Die schädigende Verwirklichung der Betriebsgefahr eines Motorfahrzeuges ist per se haftungsbegründend. Haben Halter und/oder Lenker ein Verschulden zu vertreten, tritt zur Gefährdungshaftung noch eine Verschuldenshaftung gemäss Art. 41 i.V.m. Art. 46/47 OR hinzu. Der Motorfahrzeughaftpflichtversicherer hat in diesem Fall für beide Haftungsansprüche einzustehen.²
- 2 Die Gefährdungshaftung für Personenschäden gilt dann nicht, wenn das Motorfahrzeug, welches den Personenschaden verursacht hat, nicht in Betrieb gewesen ist. In diesem Fall hat die geschädigte Person zu beweisen, dass der Personenschaden durch ein schuldhaftes Verhalten des Halters oder von Personen, für welche der Halter verantwortlich ist, oder eine fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeuges verursacht worden ist.³

II. Verschuldensprimat trotz Gefährdungshaftung

- 3 Die Gefährdungshaftung gemäss Art. 58 SVG gilt grundsätzlich auch dann, wenn die Halter der beteiligten Motorfahrzeuge verletzt werden.⁴ In diesem besonderen Fall stellt sich allerdings die Frage, ob es gerechtfertigt ist, je gegenseitig die Gefährdungshaftung zur Anwendung zu bringen mit der Folge, dass beide Haftungssubjekte, obwohl sie die verwirklichte Betriebsgefahr in die Welt gesetzt haben, je gegenseitig den Personenschaden des anderen und gegebenenfalls auch den Sachschaden zu entschädigen haben.
- 4 Art. 61 SVG regelt diese besondere Konstellation. Mit Bezug auf die Personenschäden ist zwar die Gefährdungshaftung gemäss Art. 58 SVG anwendbar, jedoch ist nach Art. 61 Abs. 1 SVG bei der Schadenaufteilung dem Verschulden primäre Bedeutung beizumessen. Die Verteilung der Halterpersonenschäden nach Massgabe des jeweiligen Verschuldens des an sich ersatzpflichtigen Halters gilt dann nicht, wenn besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen.⁵ Während für Personenschäden

¹ Vgl. Art. 58 Abs. 1 SVG.

² Vgl. Art. 63 Abs. 2 SVG.

³ Vgl. Art. 58 Abs. 2 SVG.

⁴ Vgl. z.B. BGer, 4A_270/2011, 9.8.2011, E. 3.2.

⁵ Vgl. Art. 61 Abs. 1 SVG.

der Halter so grundsätzlich die (eingeschränkte) Gefährdungshaftung gilt, gilt für Sachschäden gemäss Art. 61 Abs. 2 SVG reine Verschuldenshaftung.

Art. 61 SVG ist am 1. August 1975 in Kraft getreten. Der Bundesrat rechtfertigte in der Botschaft diese Ausnahmebestimmung unter Hinweis auf die seinerzeitige Rechtsprechung des Bundesgerichts,⁶ wonach es einem gesunden Rechtsempfinden entspreche, wenn der Halter, der durch ein erhebliches schuldhaftes Verhalten die Ursache dafür setzt, dass sich die Betriebsgefahren von zwei Fahrzeugen auswirken, im Verhältnis zum anderen Halter, den kein Verschulden trifft, den ganzen Schaden zu tragen habe.⁷

Art. 61 SVG ist nicht anwendbar, wenn einer der beteiligten Halter ein Fahrzeug benützt, dessen Haftung nicht Art. 58 SVG unterliegt, wie z.B. der Mofafahrer.⁸ Wenn eine deliktische Haftung und eine verschärfte Kausalhaftung zusammentreffen, haftet der deliktisch Haftpflichtige für sein Verschulden (Art. 41 Abs. 1 OR), aber er kann sich auf ein eventuelles Verschulden des Gefährdungshaftpflichtigen sowie auf das Risiko der gefährlichen Tätigkeit, also die Betriebsgefahr berufen, wofür dieser haftet. Die Haftungsverteilung ist in dieser Konstellation in Art. 44 OR und Art. 58 SVG geregelt.⁹

III. Grundsatz und Ausnahmen vom Verschuldensprimat

A. Einseitiges und erhebliches Verschulden

Eine verschuldensmässig begründete Haftung bzw. Haftungsbefreiung gilt dann, wenn den verursachenden bzw. geschädigten Halter als Verursacher des Personenschadens ein einseitiges erhebliches Verschulden trifft.¹⁰ Ein derartiges Verschulden ist der Halterin etwa dann vorzuwerfen, wenn sie auf einer glitschigen Strecke bei eingeschaltetem Gang und einer Geschwindigkeit von 60 km/h das Gas wegnimmt, was einer plötzlichen Bremsung gleichkommt und das von ihr gelenkte Motorfahrzeug ins Schleudern bringt. Verliert die Lenkerin alsdann die Herrschaft über das Motorfahrzeug und prallt mit einem anderen Motorfahrzeug zusammen, liegt ein einseitiges erhebliches Verschulden vor, was bei ungefähr gleichen Betriebsgefahren zur Folge hat, dass die

⁶ Siehe BGE 99 II 93 E. 2c.

⁷ BBl 1973 II 1173, 1199.

⁸ Vgl. BGER, 4A_74/2016, 9.9.2016, E. 5.2.1.

⁹ Ibid.

¹⁰ Vgl. z.B. BGER, 4C.3/2001, 26.9.2001, E. 2a/aa.

Halterin für den verursachten Personenschaden der anderen Halterin vollumfänglich ersatzpflichtig ist.¹¹

- 8 Die Urteile belassen eine Unschärfe hinsichtlich des Begriffes des «erheblichen» Verschuldens. Im Hinblick auf Art. 59 Abs. 1 SVG, wonach der Halter von der Haftpflicht wegen der verwirklichten Betriebsgefahr befreit wird, wenn ein «grobes» Verschulden der geschädigten Person oder einer anderen am haftungsbegründenden Ereignis beteiligten Person vorliegt, lässt sich zunächst ableiten, dass das «erhebliche» Verschulden im Sinne von Art. 61 Abs. 1 SVG weniger schwer als das «grobe» Verschulden im Sinne von Art. 59 Abs. 1 SVG zu sein hat. In letzterem Fall wird gar nicht gehaftet,¹² im ersteren Fall zwar schon, aber nach den Grundsätzen der verschuldensgeprägten Gefährdungshaftung.
- 9 Ob aber das erhebliche Verschulden ein eventualvorsätzliches oder grobfahrlässiges oder ein fahrlässiges Verhalten beinhaltet, das nicht mehr als leicht fahrlässig qualifiziert werden kann, lässt sich der Rechtsprechung nicht entnehmen. Bei einer groben Fahrlässigkeit wird der Haftungsanspruch regelmässig um die Hälfte gekürzt. Da bei einem erheblichen Verschulden der Halter je nachdem, ob er einseitig oder eben nicht einseitig schuldhaft gehandelt hat, keinen Haftungsanspruch geltend machen kann, befindet sich das «erhebliche» Verschulden im Sinne von Art. 61 Abs. 1 SVG irgendwo in der Mitte zwischen der groben Fahrlässigkeit und dem groben Selbst- oder Drittverschulden.

B. Erhebliches, aber nicht einseitiges Verschulden

- 10 Eine Haftungsbefreiung ist dann nicht mehr gerechtfertigt, wenn den Halter, welcher den Personenschaden des anderen Halters bzw. der anderen Halter schuldhaft verursacht hat, zwar ein erhebliches Verschulden trifft, die geschädigten Halter ihrerseits aber auch ein Verschulden zu vertreten haben. Bei einem beiderseitigen Verschulden liegt kein einseitiges Verschulden des verursachenden Halters mehr vor, das eine vollständige Schadenstragung rechtfertigen würde, und besteht demnach eine (beiderseitige) Teilhaftung für den Personenschaden des jeweils anderen Halters. Die Höhe der Haftung richtet sich nach Massgabe der Schwere des beiderseitigen bzw. mehrseitigen Verschuldens am Eintritt des haftungsbegründenden Ereignisses und hängt zudem davon ab, ob eine Verschuldenskompensation erfolgt oder nicht.¹³

¹¹ Vgl. BGE 99 II 93 E. 3.

¹² Siehe z.B. BGer, 4A_270/2011, 9.8.2011, E. 3.2.

¹³ Siehe dazu infra Rn 19.

C. Einseitiges, aber nicht erhebliches Verschulden

Eine weitergehende Schadensüberwälzung rechtfertigt sich wegen des Verschuldensprimats, wenn nur den verursachenden Halter ein geringfügiges bzw. ganz leichtes Verschulden trifft.¹⁴ In dieser Konstellation stellt das gesunde Rechtsempfinden die Frage, warum der geschädigte Halter, obwohl er für die eigene Betriebsgefahr einzustehen hat, den gesamten Personenschaden abwälzen kann. Dies wäre nur dann folgerichtig, wenn eine reine Verschuldenshaftung – wie bei den Sachschäden zwischen Haltern – bestünde.

Ein derartiges einseitiges, aber nicht erhebliches Verschulden liegt beispielsweise vor, wenn der Halter eines Motorrades nicht mit übersetzter Geschwindigkeit fährt und seine Reaktion auf die plötzlich eingetretene sofort erkannte Gefahr der Vortrittsmissachtung eines anderen Verkehrsteilnehmers die nahe-
liegende war.¹⁵ Gar kein Selbstverschulden liegt vor, wenn der nicht vortrittsberechtigten Halter des von ihm gelenkten Motorfahrzeuges in eine Strasse einbiegt und mit einem nicht korrekt beleuchteten Motorfahrzeug kollidiert, welches er auch bei gehöriger Sorgfalt nicht rechtzeitig hat sehen können.¹⁶ Kein Verschulden kann dem Halter vorgeworfen werden, der ohne Aufstellen des Warnsignals (Pannendreiecks) ein Motorfahrzeug am Rand einer Nebenstrasse stehen lässt und letzteres – in Fahrtrichtung gesehen – aus einer Entfernung von mehr als 100 m wahrnehmbar ist.¹⁷

Die Voraussetzung eines «ganz leichten Verschuldens» ist nicht mehr gegeben, wenn der Halter bzw. Lenker eines Motorfahrzeuges eine fahrtechnisch falsche Bremsung einleitet und deshalb die Beherrschung über sein Motorrad verliert. Daran änderte nach der Auffassung der Bundesrichter nichts, dass ein fehlerhafter Bremseinsatz bei Motorradfahrern offenbar verbreitet ist, wenn der Halter bzw. Lenker des Motorrades die zulässige Höchstgeschwindigkeit leicht überschritten hat, obwohl eine unübersichtliche Stelle vorlag.¹⁸ Ebenso wurde einem Motorradfahrer ein erhebliches Verschulden attestiert, welcher in einer Kurve die Mittellinie überfuhr und mit einem Postauto kollidierte.¹⁹

¹⁴ Vgl. BGE 99 II 93 E. 2b.

¹⁵ Vgl. BGER, 6B_309/2016, 10.11.2016, E. 4.2.

¹⁶ Vgl. BGER, 4A_640/2015, 13.4.2016, E. 2.2.

¹⁷ Vgl. BGE 97 II 161 E. 4.

¹⁸ Vgl. BGER, 4C.3/2001, 26.9.2001, E. 4b.

¹⁹ Vgl. BGER, 4A_5/2014, 2.6.2014, E. 4 f.

D. Besonders starke Auswirkung der Betriebsgefahr

- 14 Die Rechtsprechung lässt eine Ausnahme von der an sich verschuldensgeprägt angezeigten Schadensverteilung – gewissermassen eine Ausnahme von der Ausnahme – zu, wenn sich die Betriebsgefahr bei einem der beteiligten Halter besonders stark ausgewirkt hat.²⁰ Dies setzt voraus, dass die Betriebsgefahr des einen Halters offensichtlich überwiegt, m.a.W. dass zwischen den jeweiligen Betriebsgefahren ein erheblicher bzw. markanter Unterschied besteht.²¹
- 15 Ob dies zutrifft, hängt nicht von der abstrakten Gefahr der Fahrzeuge nach ihrer Zugehörigkeit zur jeweiligen Kategorie ab. Die von einem Verkehrsmittel ausgehende Betriebsgefahr ist regelmässig natürlich kausal für den Unfall bzw. den Eintritt eines Personenschadens. Dies genügt aber nicht, um darin einen besonderen Umstand im Sinne von Art. 61 Abs. 1 SVG zu erblicken.²²
- 16 Vielmehr ist die konkrete Gefahr massgebend, die sich beim Unfall auf den Schaden ausgewirkt hat. Die Betriebsgefahr bzw. die Schädigungsgefahr hängt davon ab, welche Energie durch die bewegte Masse der Fahrzeuge auf die am Unfallereignis beteiligten Personen konkret eingewirkt hat. Dabei spielen namentlich Geschwindigkeit, Gewicht, Lenkbarkeit und Stabilität des Fahrzeuges eine Rolle.²³ Das Gewicht des Fahrzeugs ist dann von Bedeutung, wenn bei einer Kollision mit einem leichteren Fahrzeug wegen des geringeren Gewichts weniger gravierende Auswirkungen eingetreten wären.²⁴
- 17 Im Verhältnis zwischen Motorfahrzeugen werden die Betriebsgefahren als gleich gross vermutet. Das gilt selbst zwischen einem Auto und einem Motorrad, weil die an sich grössere Betriebsgefahr des Autos durch die grössere Verletzlichkeit des Motorradfahrers ausgeglichen wird. Die grundsätzliche Äquivalenz der beteiligten Betriebsgefahren wurde vom Bundesgericht auch im Verhältnis zwischen einem Postauto und einem Motorrad bestätigt.²⁵ Die Besonderheiten eines Fahrzeugs oder der Umstände können die Vermutung entkräften und zur Annahme einer grösseren Betriebsgefahr auf Seiten des einen beteiligten Halters führen.²⁶ Auch dem Betrieb eines Motorrads kann eine höhere Betriebsgefahr inhärent sein, so etwa im Fall eines Motorrads, das mit über 80 km/h unterwegs war, während die Geschwindigkeit des Autos zum Zeitpunkt des Aufpralls nur 9 km/h betrug.²⁷

²⁰ Vgl. BGE 123 III 274 E. 1a/bb und 99 II 93 E. 2b.

²¹ Vgl. BGE 99 II 93 E. 2b.

²² Vgl. BGer, 4A_5/2014, 2.6.2014, E. 5.1.

²³ Vgl. BGE 99 II 93 E. 2b.

²⁴ Vgl. BGer, 4A_5/2014, 2.6.2014, E. 5.1.2.

²⁵ Vgl. BGer, 4A_5/2014, 2.6.2014, E. 3.3 und 5.2.3.

²⁶ Vgl. BGE 94 II 173 E. 2c.

²⁷ Vgl. BGer, 4A_405/2011, 5.1.2012, E. 4.6.

Die Beurteilung dieser Umstände bzw. der Abkehr von der tatsächlichen Vermutung der Äquivalenz der beteiligten Betriebsgefahren beruht auf richterlichem Ermessen.²⁸ Derartige Ermessensentscheide überprüft das Bundesgericht an sich frei. Es übt dabei aber Zurückhaltung und greift nur ein, wenn die kantonale Vorinstanz grundlos von in Lehre und Rechtsprechung anerkannten Grundsätze abgewichen ist, insbesondere wenn Tatsachen berücksichtigt worden sind, die für den Entscheid im Einzelfall keine Rolle hätten spielen dürfen, oder wenn Umstände ausser Betracht gelassen worden sind, die hätten beachtet werden müssen. Ein Ermessensfehler liegt auch dann vor, wenn sich der Ermessensentscheid als offensichtlich unbillig bzw. in stossender Weise als ungerecht erweist.²⁹

IV. Höhe der Haftungsquote

Sind die Voraussetzungen für eine Haftung bzw. eine Teilhaftung der beteiligten Halter für ihre gegenseitig verursachten Personenschäden gegeben, stellt sich die Frage, ob die Kompensations- oder die sektorielle Methode anzuwenden ist. Bei der Kompensationsmethode wird das beider- bzw. mehrseitige Verschulden einander gegenübergestellt und im Umfang kompensiert, wie das eine Verschulden das andere Verschulden übersteigt. Die Konsequenz der Kompensationsmethode ist, dass der schuldigere Halter eine grössere Haftungsquote trägt bzw. der geschädigte Halter bei einem geringen Verschulden gegebenenfalls den gesamten Schaden ersetzt erhält.

Bei der sektoriellen Methode demgegenüber findet eine Aufteilung aller rechtlich relevanten Ursachen statt, welche zusammen 100 % der Gesamtverursachung ergeben. Der Richter hat alsdann in wertender Abwägung zu entscheiden, welcher Mitursache welche Quote zugeteilt wird. Die Aufteilung bzw. Höhe der Quoten Verschulden der beteiligten Halter und der Quoten Betriebsgefahren ist einzelfallweise vorzunehmen. Es ist nicht unangemessen, die Betriebsgefahren mit einem Drittel, die Verschuldensanteile hingegen mit zwei Dritteln zu gewichten.³⁰

Die Konsequenz der sektoriellen Methode besteht darin, dass der schuldlose Halter die Quote seiner Betriebsgefahr zu vertreten hat und in diesem Umfang keinen Haftungsanspruch hat.³¹ Der geschädigte Halter, welcher ein geringeres Verschulden zu vertreten hat, erhält bei der Anwendung dieser Methode

²⁸ Vgl. BGE 123 III 274 E. 1a/cc.

²⁹ Ibid.

³⁰ Vgl. BGE 113 II 323 E. 2c.

³¹ Vgl. BGER, 4A_5/2014, 2.6.2014, E. 5.2.

prinzipiell den gesamten Schaden ersetzt. Selbst schuldlose Halter können den gesamten Schaden nur dann abwälzen, wenn sich lediglich die abstrakte Betriebsgefahr verwirklicht hat bzw. diese im konkreten Einzelfall sich nicht besonders schädigend ausgewirkt hat.³²

- 22 Gemäss der Auffassung des Bundesgerichts ist im Geltungsbereich von Art. 59 Abs. 2 SVG die Methode der sektoriellen Haftungsaufteilung anwendbar.³³ Der Rechtsprechung lässt sich keine klare Antwort entnehmen, welche Methode im Geltungsbereich von Art. 61 Abs. 1 SVG gilt. Einmal wird erwogen, dass das Verschulden des einen Halters kleiner als jenes des anderen Halters gewesen sei, sich im Verletzungserfolg aber vor allem die Betriebsgefahr des Halters mit geringerem Verschulden ausgewirkt habe, weshalb eine Haftungsquote von 50 % gerechtfertigt sei.³⁴ Ein anderes Mal betonen die Bundesrichter, dass die Methodenfrage offengelassen werden könne, da sich bei Anwendung beider Methoden im konkreten Fall dasselbe Ergebnis ergebe.³⁵

V. Bemerkungen de lege ferenda

- 23 Art. 61 Abs. 1 SVG ist in mehrfacher Hinsicht problematisch:

Ob die geschädigte Person Halter oder bloss Lenker bzw. Insasse eines am haftungsbegründenden Ereignis beteiligten Motorfahrzeuges gewesen ist, hängt von den Umständen des Einzelfalles ab. Die Haltereigenschaft ist gemäss den Kriterien der Verfügungsgewalt über das Motorfahrzeug, des überwiegenden eigenen Nutzungsinteresses und der Tragung der Unterhaltskosten zu beurteilen. Letztlich besteht ein erheblicher Ermessensspielraum, ob die geschädigte Person als Halter oder lediglich als Lenker bzw. Insasse zu qualifizieren ist.

- 24 Der Zufall entscheidet regelmässig auch, ob der Halter auch Lenker des Motorfahrzeuges oder blosser Insasse ist. War der Halter nicht Lenker, kann er für den ihm vom Lenker schuldhaft verursachten Personenschaden gegenüber der eigenen Haftpflichtversicherung Ersatzansprüche geltend machen. Keine Ersatzansprüche stehen demgegenüber demselben Halter gegenüber seiner Haftpflichtversicherung zu, wenn er selbst sein Motorfahrzeug geführt hat und dabei – gleichviel ob schuldhaft oder schuldlos – verunfallt ist.

³² Vgl. BGer, 4A_5/2014, 2.6.2014, E. 5.2.

³³ Vgl. BGE 132 III 249 E. 3.1 und BGer, 4A_74/2016, 9.9.2016, E. 5.2.2, sowie 6S.13/2006 und 6S.14/2006, 30.8.2006, E. 4.4.3.

³⁴ Vgl. BGer, 6B_1009/2008, 25.2.2009, E. 7.5.

³⁵ Vgl. BGer, 4A_5/2014, 2.4.2014, E. 5.2.

Hat der schuldhaft lenkende Halter seinen eigenen oder den Personenschaden eines anderen am haftungsbegründenden Ereignis beteiligten Halters verursacht, entscheidet die letztlich ebenfalls aleatorische richterliche Qualifizierung der beiderseitigen Verschuldensanteile und des Auswirkungsgrades der Betriebsgefahren, ob und inwieweit der eine oder andere Personenschaden der beteiligten Halter durch die jeweils gegnerische Motorfahrzeughaftpflichtversicherung gedeckt ist. 25

Zufällig ist oft auch der Umstand, ob sich ein Selbstunfall oder ein Verkehrsunfall ereignet, an welchem zwei oder mehr Motorfahrzeuge beteiligt sind. Im Falle eines Selbstunfalls erhält der geschädigte Halter (aus seiner Haftpflichtversicherung) prinzipiell keinen Ersatz für seinen Personenschaden, während der sich selbst schädigende Halter bei einer Mitbeteiligung von anderen Haltern durchaus Chance auf einen – zumindest teilweisen – Ersatz des erlittenen Personenschadens hat, insbesondere wenn sie ein Verschulden trifft. 26

Immer dann, wenn der Zufall die Deckung von verkehrsunfallbedingten Personenschäden von Haltern via die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung ausschliesst, werden diese von anderen Schadenausgleichssystemen aufgefangen. Handelt es sich beim Halter beispielsweise um einen Arbeitnehmer und beim Verkehrsunfall um einen gedeckten Nichtbetriebsunfall, wird der Personenschaden des Halters von der obligatorischen Sozialversicherung weitestgehend gedeckt. Es sollte nicht so sein, dass die Solidargemeinschaft der Arbeitnehmer und Arbeitgeber verkehrsunfallbedingte Personenschäden zu tragen hat, obwohl für solche (Dritten zugefügte) Personenschäden eine obligatorische (Haftpflicht-)Versicherung besteht, welcher zudem eine Gefährdungshaftung zugrunde liegt. 27

Es mag 1973 – also vor mehr als einem halben Jahrhundert – noch einem gesunden Rechtsempfinden entsprochen haben, dass die schuldhafte Verursachung eines Verkehrsunfalles, bei welchem sich der Halter (seinerzeit wohl viel häufiger gleichzeitig auch Lenker) unter Mitbeteiligung eines anderen (ebenfalls schuldhaft handelnden) Halters selber verletzt hat, nicht zwingend zu einer Schadenersatzpflicht der mitbeteiligten Halter führen soll. 28

Die Einführung der Gefährdungshaftung – damals noch eher als Ausnahme von der römischrechtlichen Verschuldenshaftung verstanden – lag noch nicht so weit zurück. Zudem bezweckte die Einführung der Gefährdungshaftung eine Besserstellung der geschädigten Verkehrsteilnehmer, welche nicht die Betriebsgefahr eines Motorfahrzeuges auf die Strassen gebracht haben, weshalb es verständlich war, diejenigen untereinander nach dem althergebrachten Modus des Verschuldensprimats haften zu lassen, welche die Strassen unsicherer machten. 29

- 30 Damals existierten weder das UVG noch das IVG oder BVG, weshalb auch noch kein Transfer des Schadensrisikos auf die Beitragszahler der Sozialversicherungssysteme erfolgte. Seit dieser Schadentransfer erfolgt, ist die Frage erlaubt, ob es nicht eher gerechtfertigt wäre, die Solidargemeinschaft der Motorfahrzeughalter nicht nur die Personenschäden der Nichthalter, sondern auch die eigenen Personenschäden der Halter mit risikogerechten Prämien finanzieren zu lassen.
- 31 Seinerzeit wurden die Motorfahrzeuge häufiger von den Haltern gelenkt als heute im Zeitalter des Carsharings oder von anderen Formen der geteilten Nutzung von mehreren Verkehrsmitteln derselben Haus-, Lebens- oder Arbeitsgemeinschaft. Der Unfall dürfte in der heutigen Zeit dermassen häufiger von Bedeutung sein, ob die durch die verwirklichte Betriebsgefahr eines Motorfahrzeuges geschädigte Person Halter oder Nichthalter ist und entsprechend gegenüber der obligatorischen Haftpflichtversicherung anspruchsberechtigt ist oder nicht.
- 32 Es wäre deshalb de lege ferenda angebracht, Art. 61 Abs. 1 SVG aufzuheben und auch die Personenschäden von Haltern den sonst geltenden Regeln der Gefährdungshaftung bei verwirklichter Betriebsgefahr zu unterstellen. So viel würde sich ohnehin nicht ändern, da Art. 59 Abs. 2 SVG dem Richter erlaubt, die wegen einer Gefährdungshaftung grundsätzlich bestehende Ersatzpflicht unter Würdigung aller Umstände einzuschränken, wenn ein Verschulden beim Unfall mitgewirkt hat. Die Betriebsgefahr könnte als mitwirkender Zufall gemäss Art. 44 Abs. 1 OR als Reduktionsgrund berücksichtigt werden.
- 33 Eine Gleichschaltung der Schadenregulierung von Personenschäden der Halter und der Nichthalter würde nota bene auch zur Rechtssicherheit beitragen. Die Praxis zur heutigen verschuldensgeprägten Gefährdungshaftung, welche die Haftungsquote vom ein-/beiderseitigen Verschulden, erheblichen/unerheblichen Verschulden und der abstrakten/konkreten Betriebsgefahr abhängig macht, ist aleatorisch und zudem inkonsequent. Die Regeln der Schadensverteilung von verkehrsbedingten Personenschäden unterscheiden sich zudem je nachdem, ob sich Halter – Nichthalter, Halter von Motorfahrzeugen – Halter von Nichtmotorfahrzeugen oder Halter von Motorfahrzeugen gegenüberstehen.
- 34 In der Konstellation des einseitigen, aber unerheblichen Verschuldens des allein schuldhaften Halters und der jedenfalls nicht grösseren Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs des geschädigten Halters erhält dieser Letztere nach dem heutigen Verständnis für den eigenen Personenschaden vollen Ersatz und muss die eigene Betriebsgefahr nicht gegen sich gelten lassen. Derselbe Halter würde aber selber (voll) haften, wenn er denselben Schaden – schuldlos, allein durch den Betrieb – einem Nichthalter zugefügt hätte. Dieselbe ver-

wirkliche Betriebsgefahr sollte aber immer dieselben Konsequenzen haben, unabhängig davon, ob der Halter selbst oder ein Dritter geschädigt wird.

In der Konstellation der beiderseitigen Schuldlosigkeit hängt die Schadens- 35
tragung davon ab, ob sich eine gesteigerte konkrete Betriebsgefahr verwirklicht hat. Ist dem nicht so, könnte als Folge der vermuteten Gleichwertigkeit der verwirklichten Betriebsgefahren eine Teilhaftung für den beiderseitigen Personenschaden genauso wie eine prinzipielle Haftungsbefreiung begründet werden. Im ersteren Fall erhält der Halter mit dem grösseren Schaden bei gleicher Haftungsquote einen effektiven Ersatz, im letzteren Fall prinzipiell nichts. Wie auch immer: Art. 61 Abs. 1 SVG hat de lege ferenda keine Daseinsberechtigung mehr.

Die **Jahrbücher zum Strassenverkehrsrecht** (JSVG) enthalten wissenschaftliche Beiträge aus allen Bereichen des Strassenverkehrs. Seit 2003 halten sie die Entwicklungen in diesem komplexen Gebiet fest, setzen sich kritisch und konstruktiv damit auseinander und verfolgen einen interdisziplinären Ansatz.

Das **«Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2025»** umfasst 11 Beiträge aus den folgenden Gebieten:

- Bericht aus Bern (Rechtsetzungsprojekte)
- Fahrzeug-Automatisierung und Fahrzeugführer
- Haftungs- und Versicherungsrecht
- Straf- und Administrativmassnahmenrecht

In Zusammenarbeit mit dem «Europa Institut an der Universität Zürich» (EIZ) ist die **Redaktion des JSVG** verantwortlich für die «Zürcher Tagung zum Strassenverkehrsrecht», die jeweils im September durchgeführt wird. Die wissenschaftlichen Beiträge der Referenten werden im Jahrbuch publiziert.

Zur **Zielgruppe** der JSVG gehören die Verkehrspolizeien, Strassenverkehrs- und Strafbehörden, Gerichte, Versicherungen, Anwaltschaft, Verkehrsmediziner und -psychologen, Unfallanalytiker und Institutionen der Unfallprävention.

Das Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht und die Zürcher Tagung zum Strassenverkehrsrecht sind Produkt der Zusammenarbeit von



Leitung und Redaktion des Jahrbuchs
zum Strassenverkehrsrecht

