

Die Haft- und Versicherungspflicht des Automobilhalters : nach dem Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932

Autor(en): **Kindler, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zeitschrift für schweizerisches Recht = Revue de droit suisse =
Rivista di diritto svizzero = Revista da dretg svizzer : Halbband II.
Referate und Mitteilungen des SJV**

Band (Jahr): **52 (1933)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-896219>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Haft- und Versicherungspflicht des Automobilhalters

nach dem Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr
vom 15. März 1932.

Von Dr. W. Kindler, Fürsprecher, Bern.

A. Einleitung.

Bis zum 1. Januar dieses Jahres richtete sich die Haftung des Automobilisten nach Art. 41 ff. OR. Ausnahmen bestanden nur für einzelne Fälle. So galten für die Motorfahrzeuge der Post und der konzessionierten Kraftwagenunternehmungen die Bestimmungen des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes (Art. 3 des Postverkehrsgesetzes vom 2. Oktober 1924 und Art. 11 der Kraftwagenverordnung vom 8. Februar 1916). Für den durch den Betrieb eines Militärfahrzeugs verursachten Schaden haftete der Bund u. U. auf Grund der Militärorganisation.

Schon seit Jahren wurde die Verschärfung der Automobilhaftpflicht verlangt. Bereits im Jahre 1901 regte Prof. Meili an, die Automobilhaftpflicht gleich zu regeln wie die Eisenbahnhaftpflicht. Bei der Revision des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes von 1875 im Jahre 1902 beschloss denn auch der Nationalrat, das Eisenbahnhaftpflichtrecht auf die Automobile auszudehnen. Der Ständerat stimmte aber dem Beschluss nicht zu, mit der einfachen Begründung, dass Automobile keine Eisenbahnen seien und deshalb die für Eisenbahnen aufgestellten Haftpflichtgrundsätze nicht ohne weiteres für Automobile gelten können. Der Gedanke, die Automobilhaftpflicht zu verschärfen, ruhte jedoch nicht. Im Jahre 1908 wurde im Nationalrat eine Motion eingereicht, die den Bundesrat einlud, eine verfassungsmässige Grundlage für die bundesrechtliche Regelung des Automobilverkehrs zu schaffen. In der Volksabstimmung vom 22. Mai 1921 wurde sodann Art.

37bis BV vom Volke angenommen, der die verfassungsmässige Grundlage für die Regelung des Automobil- und Fahrradverkehrs durch den Bund darstellt. Mit der Ausführung dieses Artikels sollte auch die Haft- und Versicherungspflicht des Automobilhalters eine besondere Regelung erfahren. Die erste Ausführung erfuhr der Artikel durch das Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr vom 10. Februar 1926, das in der Volksabstimmung vom 15. Mai 1927 verworfen wurde. Einen Hauptgrund für die Verwerfung des Gesetzes stellte damals vor allem die verschärfte Haftpflicht des Automobilisten dar. In der Folge arbeitete der Bundesrat eine neue Vorlage aus, die er mit Botschaft vom 12. Dezember 1930 den Räten vorlegte. Das neue Gesetz wurde am 15. März 1932 durch das Parlament verabschiedet. Das Referendum kam diesmal nicht zustande.

Die Verschärfung der Automobilhaftpflicht wurde aus verschiedenen Gründen verlangt. Vor allem wurde darauf hingewiesen, dass das Automobil infolge seiner Wucht und Schnelligkeit, mit der es einherfährt, für die übrigen Strassenbenützer eine so grosse Gefährdung bilde, dass eine schärfere Haftung unumgänglich notwendig sei. Diese schärfere Haftpflicht übe auf den Fahrer alsdann eine erzieherische Wirkung aus, indem er infolge seiner erhöhten Inanspruchnahme bestrebt sei, mit aller Vorsicht zu fahren. Auch sei es gerecht, wenn derjenige für den Schaden einzustehen habe, dem der Nutzen des Fahrzeugs zukomme. Es sei sozial unbefriedigend, wenn der Geschädigte, der sich in einem Beweisnotstand befinde, was bei der schnellen Abwicklung eines Motorfahrzeugunfalls nicht selten der Fall sei, für den erlittenen Schaden keinen Ersatz erhalte.

Auch die Rechtsprechung liess deutlich erkennen, dass die Gerichte, vor allem das hier massgebende Bundesgericht, den bisherigen Gesetzesrahmen als zu eng empfanden. Deshalb suchten sie durch eine extensive Auslegung der gesetzlichen Vorschriften den tatsächlichen

Verhältnissen gerecht zu werden. Der Begriff des Verschuldens wurde überspannt. Bei der Übertretung einer Verkehrsvorschrift sowie bei der Verletzung eines anerkannten Verkehrsprinzips wurde das Verschulden des Automobilisten vielfach präsumiert. Auf der andern Seite suchte man das Mitverschulden des Geschädigten wenn irgendwie möglich abzulehnen. Damit wurde die gesetzliche Culpahaftung praktisch zu einer Haftung ohne Verschulden.

B. Die Haftpflicht.

1. Allgemeines.

Das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932 (MFG), das am 1. Januar 1933 in Kraft getreten ist, regelt in seinem dritten Titel, Artikel 37 ff., die Haft- und Versicherungspflicht des Motorfahrzeughalters. Es verwirklicht das seit Jahren gestellte Begehren, die Automobilhaftpflicht zu verschärfen. Der Übergang von der Verschuldens- zur Verursachungshaftung gestaltete sich um so leichter, als sich, wie ich soeben erwähnt habe, das Bundesgericht in seiner Rechtsprechung schon unter der Herrschaft des OR der Verursachungshaftung ausserordentlich genähert hatte. Es galt zum Teil nur noch die gesetzliche Grundlage für eine bestehende Praxis zu schaffen.

Beim Durchlesen von Art. 1, Abs. 1, MFG erhebt sich zunächst die Frage, ob die Anwendung von Art. 37 in dem Sinn beschränkt sein soll, dass dieser nur auf Schadensfälle anzuwenden ist, die im öffentlichen Verkehr verursacht werden. Art. 1, Abs. 1, sagt nämlich, dass das Gesetz Bestimmungen aufstelle über die Verwendung von Motorfahrzeugen und Fahrrädern im öffentlichen Verkehr. Nehmen wir folgendes Beispiel an: Im Park des A wird der Briefträger B durch das Motorfahrzeug des Parkbesitzers überfahren und schwer verletzt. Frage: Kommen bei der Beurteilung des Rechtsstreites zwischen

A und B die Haftpflichtbestimmungen des MFG zur Anwendung? Es liesse sich ohne weiteres der Standpunkt vertreten, dass, weil sich der in Frage stehende Unfall nicht im öffentlichen Verkehr ereignet hat, Art. 37 nicht zur Anwendung komme. Damit würde aber der Geltungsbereich der Automobilhaftpflichtbestimmungen eine erhebliche Einschränkung erfahren. Ich glaube deshalb, dass dieser Schluss nicht gezogen werden darf, und zwar aus folgenden Gründen: Die Worte des Art. 1 „im öffentlichen Verkehr“ beziehen sich m. E. nur auf diejenigen Gesetzesbestimmungen, welche in Ausführung von Art. 37bis BV geschaffen worden sind, d. h. auf die eigentlichen Verkehrs Vorschriften, die im zweiten Titel aufgeführt werden. Oder aber die Worte „im öffentlichen Verkehr“ sind im Sinne der Botschaft so auszulegen, dass das im Park geführte Motorfahrzeug im öffentlichen Verkehr verwendet wurde¹⁾. Unter öffentlichem Verkehr im Sinne von Art. 1 wäre dann jeder Verkehr zu verstehen, der sich an einem Orte abspielt, zu dem eine Drittperson berechtigterweise Zutritt hat. Der erste Rechtfertigungsgrund ist m. E. der richtige. Demnach haben sich die Haftpflichtbestimmungen des Automobilgesetzes auf alle Automobilunfälle zu beziehen, gleichviel ob sich diese auf öffentlicher oder nichtöffentlicher Strasse ereignen.

Der Grundsatz der neuen Automobilhaftpflicht wird in Art. 37, Abs. 1, MFG festgelegt. Danach haftet der Halter für den Schaden, der durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs verursacht wird. Die Haftpflicht des Halters ist gegeben, wenn diesem nachgewiesen wird, dass der Schaden die Folge des Automobilbetriebs darstellt. Der Nachweis eines Verschuldens ist nicht mehr erforderlich. Darin liegt die grundsätzliche Neuerung gegenüber dem bisherigen Recht. Bei der Anwendung der neuen Haftpflichtgrundsätze stellen sich dem Richter eine Reihe

¹⁾ Botschaft des Bundesrats an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 12. Dezember 1930, S. 20.

von Fragen: Was ist ein Motorfahrzeug? Wer ist Halter des Motorfahrzeugs? Was ist unter dem Betrieb des Motorfahrzeugs zu verstehen? Was für ein Verhältnis muss vorliegen zwischen diesem und dem eingetretenen Schaden, damit der Halter haftet? Auf welchen Schaden bezieht sich die Kausalhaftung? Welche Entlastungsmöglichkeiten gibt es? Die Fragen werden einesteils durch das Gesetz und andernteils durch die Vollziehungsverordnung zum Gesetz vom 25. November 1932 (MFV) beantwortet. Einiges ist dagegen der Auslegung überlassen.

2. Der Begriff des Motorfahrzeugs.

Das Gesetz umschreibt den Begriff des Motorfahrzeugs nicht. Dagegen bestimmt Art. 1 MFV, dass Motorfahrzeuge Fahrzeuge sind, die durch motorische Kraft angetrieben werden und auf öffentlichen Strassen verkehren, ohne an Geleise gebunden zu sein. Fahrräder mit Hilfsmotoren sind demnach Motorfahrzeuge (Art. 2, Abs. 1 b MFV), desgleichen Trolleybusse²⁾. Sollen sich nun aber die strengen Haftpflichtbestimmungen auf alle Fahrzeuge beziehen, die durch motorische Kraft angetrieben werden? Denken wir z. B. an eine Dampfwalze oder Motorsäge, deren Kraftquelle in erster Linie für die Verrichtung einer Arbeit verwendet wird und nur nebenbei der Ausführung von Fahrten auf der öffentlichen Strasse dient. Sie fährt dabei mit einer Geschwindigkeit von vielleicht nicht einmal 10 Stundenkilometer (Km/St). Sie stellt für die übrigen Strassenbenutzer keine grössere Gefahr dar als ein tierbespanntes Fahrzeug. Soll nun deren Halter, weil die Maschine durch motorische Kraft angetrieben wird, gleich haften wie der Halter eines Automobils, das mit einer Geschwindigkeit von 70 Km/St und mehr fährt? Ich glaube nicht. Die verschärfte Haft-

²⁾ Trolleybusse sind Fahrzeuge, welche durch elektrische Energie, die von zwei Oberleitungsfahrdrähten übernommen wird (wie beim Tram), angetrieben werden und an keine Geleise gebunden sind.

pflicht des Motorfahrzeughalters wurde vor allem wegen der besondern Gefährlichkeit des Automobils für den Strassenverkehr eingeführt³⁾. Wo dieses erhöhte Gefahrmoment fehlt, ist sie nicht gerechtfertigt. Deshalb bestimmt die Vollziehungsverordnung in Art. 5 mit Recht, dass für Arbeitsmaschinen und landwirtschaftliche Traktoren, deren Geschwindigkeit 10 bzw. 20 Km/St nicht übersteigen kann, nur die Verkehrsregeln des Gesetzes und der Verordnung gelten. Die Haftpflicht- und Versicherungsbestimmungen finden demnach auf diese Motorfahrzeuge keine Anwendung. Arbeitsmaschinen sind nach Art. 3 h MFV Motorwagen, deren Kraftquelle vorzugsweise zu einer Arbeitsverrichtung, wie Fräsen, Sägen, Spalten, Walzen usw., verwendet wird, daneben aber auch zur Fortbewegung der Maschine von Arbeitsplatz zu Arbeitsplatz dient. Landwirtschaftliche Traktoren sind nach Art. 3 e in Verbindung mit Art. 5 MFV Motorwagen, die zum Ziehen von Anhängern gebaut sind und keinen oder nur einen verhältnismässig geringen eigenen Tragraum besitzen und zu Fahrten im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung eines Landwirtschaftsbetriebs verwendet werden. Die Frage hätte auch in der Weise gelöst werden können, dass in der Vollziehungsverordnung der Begriff des Motorfahrzeugs so umschrieben worden wäre, dass von ihm die Fahrzeuge, bei denen das besondere Gefahrmoment fehlt, überhaupt nicht erfasst worden wären. Dies hätte dann aber zur Folge gehabt, dass diese Fahrzeuge dem Gesetz überhaupt nicht unterworfen gewesen wären, was man hinsichtlich der eigentlichen Verkehrsregeln hätte bedauern müssen. Deshalb scheint mir die Regelung der Vollziehungsverordnung die richtige zu sein. Wir finden sie auch im deutschen und österreichischen Recht⁴⁾. Sie ist wohl auch die vom schweizerischen

³⁾ Botschaft, S. 20.

⁴⁾ Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909, § 8, Abs. 2, und Kraftfahrzeugverordnung vom 10. Mai 1932, § 1; Österr. Kraftfahrverordnung vom 12. Mai 1930, §§ 93 ff.

Gesetzgeber gedachte. Art. 69, Abs. 2, lit. n, MFG bestimmt nämlich, dass der Bundesrat landwirtschaftliche Traktoren und andere durch mechanische Kraft bewegte Fahrzeuge von den Bestimmungen des Gesetzes ganz oder teilweise ausnehmen muss, sofern deren Höchstgeschwindigkeit und Verwendung auf der öffentlichen Strasse eine beschränkte ist. Damit ist, *argumentum e contrario*, gesagt, dass diese Fahrzeuge grundsätzlich Motorfahrzeuge im Sinne des Gesetzes sind, dass jedoch für sie nicht alle Bestimmungen des Gesetzes zu gelten haben. In Zweifelsfällen hat der Bundesrat zu entscheiden, ob und in welcher Weise eine Kategorie oder ein einzelnes Motorfahrzeug unter die Bestimmungen des Gesetzes fällt (Art. 1, Abs. 2, MFG).

Ein Anhängewagen für sich allein ist kein Motorfahrzeug. Wird er jedoch mit einem solchen zusammengekoppelt, so bildet er mit diesem als Anhängerzug eine Einheit; er gehört zu dem Motorfahrzeug. Verursacht er in dieser Weise, z. B. durch Hin- und Herschleudern auf der Strasse, einen Unfall, so ist dieser durch den Betrieb des Motorfahrzeugs entstanden.

3. Der Halter.

Die Pflicht zum Ersatz des durch den Motorfahrzeugbetrieb entstandenen Schadens trifft den Halter. Auch im deutschen Automobilgesetz wird der Halter als haftpflichtige Person genannt⁵⁾. Wer jedoch unter dem Halter zu verstehen ist, wird weder im schweizerischen noch im deutschen Recht gesagt. Weite Kreise haben von jeher eine Definition des Halterbegriffs im Gesetz verlangt⁶⁾.

⁵⁾ Kraftfahrzeuggesetz, § 7.

⁶⁾ Eingabe der schweiz. Strassenverkehrsliga vom 12. Februar 1931 an die nationalrätliche Kommission, S. 14: „Unter dem Halter eines Motorfahrzeugs ist diejenige Person zu verstehen, die ein Fahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch hat und diejenige Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt.“

Der Gesetzgeber tat es nicht, da er es wohl für zweckmässiger erachtete, die nähere Umschreibung des Begriffs der richterlichen Praxis zu überlassen.

Wir besitzen im schweizerischen Recht schon einen Fall, wo der Halter einer Sache als haftpflichtig erklärt wird. Es ist Art. 56 OR, nach welchem für den von einem Tier angerichteten Schaden haftet, wer das Tier hält. Halter des Tieres ist nach der Gerichtspraxis nicht notwendigerweise der Eigentümer des Tieres. Es ist vielmehr derjenige, der dauernd von dem Tier den Nutzen zieht und infolgedessen für sein Dasein sorgt. Dies sind z. B. der Nutzniesser, und nicht der Eigentümer, der Pächter, der Fuhrhalter usw.⁷⁾

Wohl gleich dachte der Gesetzgeber bei der Regelung der Automobilhaftpflicht. Auch hier soll Träger der Haftpflicht sein, wer aus dem Betrieb des Fahrzeugs den Nutzen zieht. Dies ist nicht immer der Eigentümer oder Besitzer, sondern der, welcher das Fahrzeug hält. Für die Feststellung des Halterbegriffs nach schweizerischem Recht spielt aber m. E. noch die enge Verbindung von Haftung und Versicherungspflicht eine bedeutende Rolle, worauf ich später zurückkommen werde. Deshalb hat der Gesetzgeber mit Recht davon abgesehen, den Eigentümer oder den Besitzer, Begriffe, die gesetzlich bereits fest umschrieben sind und denen keine andere Bedeutung gegeben werden kann, als Träger der Haftpflicht zu nennen. Den Besitzer als haftpflichtige Person zu bezeichnen, wäre schon deshalb nicht sehr glücklich gewesen, weil der Begriff in verschiedener Weise gebraucht wird: selbständiger und unselbständiger Besitzer.

In Deutschland besteht über den Begriff des Motorfahrzeughalters eine umfangreiche Gerichtspraxis. Einige Beispiele werden uns zeigen, was das Reichsgericht darunter versteht:

1. Fall: A hatte B ein Motorfahrzeug für die Dauer eines Monats vermietet. Der Wagen wurde während

⁷⁾ Komm. Oser/Schönenberger zu Art. 56 OR.

dieser Zeit vom Chauffeur des B geführt, der jedoch für die Mietsdauer als in den Diensten des A stehend galt. A bezahlte die Versicherungsprämien.

Ohne die Frage zu prüfen, ob auch B Halter des Motorfahrzeugs geworden ist, entschied das Reichsgericht, dass A die Haltereigenschaft während der Dauer der Miete nicht verloren hat, und zwar aus folgenden Gründen: Nach den Abmachungen zwischen den Parteien war der Wagenführer des B während der Mietsdauer als Chauffeur des A anzuschauen. Demnach stand diesem durch den Chauffeur die Verfügungsgewalt über den Wagen zu. Ebenso zog er die Nutzungen aus dem Wagen in Gestalt des vom Mieter zu zahlenden Mietzinses. Andererseits bezahlte er die Versicherungsprämien und, wie angenommen werden darf, auch die Motorfahrzeugsteuer. Dem Umstand, dass der Mieter die Brenn- und Schmierstoffe zu liefern hatte, kommt keine entscheidende Bedeutung zu, da diese Tatsache wohl in der Bemessung des Mietzinses zum Ausdruck kam⁸⁾.

Die Frage, ob der Entscheid anders hätte ausfallen müssen, wenn der Chauffeur während der Mietsdauer nicht in den Diensten des A, sondern des B gestanden wäre, erörterte das Gericht nicht. Für diesen Fall erklärt der Kommentar Müller, dass Halter der Mieter sei, wenn er das Fahrzeug selbst führe oder führen lasse und für seine Unterbringung und Instandhaltung sowie für die notwendigen Betriebsstoffe Sorge. Miete sich dagegen jemand ein Fahrzeug gegen feste Vergütung und führe das Fahrzeug der Vermieter oder dessen Chauffeur, so sei Halter des Fahrzeugs einzig der Vermieter⁹⁾.

2. Fall: Die Taxiunternehmung A hatte B ein Motorfahrzeug unter Eigentumsvorbehalt verkauft. Ratenzahlungen und Zinse, die B zu leisten hatte, waren so hoch bemessen, dass bei regelmässiger Entrichtung der Lei-

⁸⁾ R.G. 120 S. 160.

⁹⁾ Müller, Komm. zum deutschen Kraftfahrzeuggesetz, 1930, S. 240.

stungen der Wagen erst nach 4½ Jahren bezahlt war. Nach aussen schien B Chauffeur der Taxiunternehmung A zu sein, die allein die Erlaubnis zum Kraftdroschkenbetrieb besass. Tatsächlich führte aber B den Wagen auf eigene Rechnung. Die Haftpflichtversicherungsprämien bezahlte A.

Das Reichsgericht erklärte die Taxiunternehmung A als Halter. Es führte u. a. aus: „ . . . Wenn auch in der Regel beim Verkauf eines Kraftwagens unter Eigentumsvorbehalt der Käufer und nicht der Verkäufer als Halter anzusehen ist, so wird doch zu prüfen sein, ob nicht bei Verhältnissen, wie sie hier herrschten, tatsächlich der Betrieb in der Hauptsache im Interesse und zum Nutzen der Beklagten (Taxiunternehmung A) geführt wurde, die in Gestalt der Ratenzahlungen, Zinsen und Ausbesserungskosten wohl den grössten Teil der Betriebseinnahmen bezog . . . und durch Zahlung der Prämien der Haftpflichtversicherung, wohl auch der Feuerversicherung und der Steuern zu den Betriebsausgaben beitrug . . .“¹⁰⁾

Dieser Entscheid zeigt uns in erster Linie, dass bei einem Verkauf unter Eigentumsvorbehalt in der Regel der Käufer Halter wird. Dies wohl mit Recht, denn er verfügt über den Wagen und ihm kommt der wirtschaftliche Nutzen des Wagens zugut. Besondere tatsächliche Verhältnisse können jedoch die Haltereigenschaft des Verkäufers weiter begründen.

3. Fall: A stellte bei Kriegsausbruch sein Motorfahrzeug einer Militärbehörde zur Verfügung. Am Abend wurde der Wagen jeweils in die Garage des A verbracht. Wollte dieser sein Fahrzeug selbst benützen, so stand es ihm zur Verfügung. Die Kosten des Betriebs trug mit Ausnahme der Benzinlieferungen A.

Das Reichsgericht vertrat in diesem Falle wohl mit Recht den Standpunkt, dass durch ein derartiges unentgeltliches Leihverhältnis die Haltereigenschaft des Verleihers nicht aufgehoben wird: „ . . . Eine Person hat ein

¹⁰⁾ R.G. 87, S. 141.

Fahrzeug für ihre Rechnung in Gebrauch, wenn sie die Nutzungen daraus zieht und die Kosten dafür bestreitet. Nach beiden Richtungen erhellt aus dem Sachverhalt, dass durch die Überlassung des Wagens an das Reichsmarineamt keine oder wenigstens keine wesentliche Veränderung der Verhältnisse eingetreten war. Der Eigengebrauch des Beklagten (A) war nach einwandfreier Feststellung des Berufungsgerichts nicht aufgehoben, und die Kosten des Führers und der Betriebsmittel trug er allein, mit Ausnahme des Benzins, das ihm von der Behörde gestellt wurde . . .¹¹⁾

4. Fall: Der Motorwagen des A wurde wegen einer Beschädigung in die Werkstätte des B verbracht. Auf einer durch B vorgenommenen Probefahrt ereignete sich ein Unfall. Wer war im Augenblick der Probefahrt Halter?

Das Reichsgericht entschied hier m. E. richtig, dass die Haltereigenschaft nicht auf den Reparateur des Fahrzeugs überging: „ . . . Soweit der Werkstätteninhaber als solcher, d. h. zum Zwecke der Wiederherstellung und Erprobung das Fahrzeug in Gebrauch nimmt, geschieht es nicht auf eigene Rechnung, wenn er auch einstweilen die Betriebskosten auslegt, sondern in Wirklichkeit auf Rechnung des Bestellers, wie auch der bisherige Halter die Verfügung über das Fahrzeug, vorbehaltlich etwaiger Befugnisse des Werkstätteinhabers aus dem Werkvertrag, nicht verliert . . .¹²⁾

5. Fall: Frau A in J hatte mit dem Kaufmann B in St einen Vertrag abgeschlossen, wonach sich dieser verpflichtete, im Frühjahr 1910 ihr Automobil gegen ein anderes umzutauschen. Der Kaufmann B hatte einen gleichen Vertrag mit C geschlossen, nach welchem dieser das Automobil der Frau A übernehmen wollte. Frau A sollte ihren Wagen auf den 1. November 1909 für B, der ihn abzuholen beabsichtigte, zur Verfügung halten. C fragte

¹¹⁾ R.G. 93, S. 222.

¹²⁾ R.G. 91, S. 269 und 304.

nun Frau A an, ob es ihr nicht möglich wäre, ihm den Wagen schon am 29. Oktober 1909 zu übergeben. Frau A war damit einverstanden und machte in der Folge — ohne Mitwirkung des Kaufmanns B — mit C ab, dass dessen Wagenführer X den Wagen abholen sollte. Dies geschah. Auf Wunsch des C und mit Bewilligung der Frau A begleitete deren Wagenführer Y den Wagenführer X des Herrn C, um ihn in der Handhabung des ihm bis anhin unbekanntem Wagens zu unterrichten. Auf dieser Überführungsfahrt, während der das Fahrzeug vom Wagenführer Y gelenkt wurde, ereignete sich ein Unfall. Wer war Halter?

Das erstinstanzliche Gericht war der Ansicht, die Entscheidung der Frage hänge davon ab, ob der Beklagte C zur Zeit des Unfalls Eigentümer des Wagens war, da ein anderes Rechtsverhältnis, kraft dessen C den Wagen auf seine Rechnung hätte führen können, nicht vorliege. Es verneinte die Frage und damit die Haltereigenschaft des C. Diese Lösung befriedigt jedenfalls nicht. Das Gericht vergass, dass nicht ein rechtliches, sondern ein mehr tatsächliches und wirtschaftliches Verhältnis festzustellen war.

Ebensowenig befriedigt der Standpunkt, der im Revisionsbegehren vertreten wurde. Nach diesem wäre gemäss den zwischen Frau A, Kaufmann B und C getroffenen Vereinbarungen der Kaufmann B Halter, der das Fahrzeug der Frau A gegen ein anderes eintauschen wollte, um es hernach dem C weiterzugeben. Der Chauffeur Y der Frau A habe das Motorfahrzeug im Auftrag und im Interesse des Kaufmanns B dem Beklagten C überbracht.

Das Reichsgericht pflichtete m. E. in richtiger Weise weder der einen noch der andern Auffassung bei. Es führte u. a. aus: „ . . . Hätte B zur Erfüllung der ihm nach den ursprünglichen Abmachungen obliegenden Verpflichtungen die Unfallfahrt durch den Wagenführer Y ausführen lassen, so wäre bei im übrigen gleichem Verlaufe kaum zu bezweifeln, dass er in Ansehung dieser Fahrt als Wagenhalter zu gelten hätte. Jene ursprünglichen Abmachungen

waren aber überholt durch die zwischen Frau A und dem Beklagten C . . . getroffene Vereinbarung . . . In rechtlicher Beziehung hat das Berufungsgericht angenommen, dass das von X ausgeführte Abholen nichts anderes dargestellt habe ,als den im Einverständnis der bisherigen Besitzerin für den Beklagten (C) vollzogenen Erwerb der tatsächlichen Gewalt‘ über den Wagen. Weder diese Annahme noch die daraus gezogene Folgerung, dass der Beklagte (C) hierdurch Halter des Wagens geworden sei, lässt einen Rechtsirrtum erkennen. Insbesondere ist es zutreffend, wenn das Berufungsgericht . . . davon ausgegangen ist, dass die Rechtsstellung des Halters eines Kraftfahrzeugs im Sinne des Gesetzes nicht sowohl auf rechtlichen, als auf vorwiegend tatsächlichen, namentlich wirtschaftlichen Beziehungen beruht. — Danach kommt es in der Tat nicht darauf an, ob der als Halter in Anspruch Genommene Eigentümer des Fahrzeugs ist, oder ob er es als Niessbraucher, Pächter, Mieter oder Entleiher verwendet, sondern vielmehr . . . darauf, ob er es für eigene Rechnung im Gebrauch hat und ob er diejenige umfassende Verfügungsgewalt über das Fahrzeug besitzt, welche ein solcher Gebrauch voraussetzt. Diese Verfügungsgewalt war es, die nach dem festgestellten Sachverhalte Frau A, die bisher berechtigte Inhaberin der Verfügungsgewalt, am 29. Oktober 1909 bei der Abgabe des Wagens an X auf den Beklagten (C) übertrug und die der Beklagte (C) hierbei mit dem Willen erwarb, hinfort seinerseits über den Wagen zu verfügen und ihn auf seine Rechnung zu gebrauchen . . .¹³⁾

Schon diese wenigen Entscheide zeigen uns, wie schwer es sein dürfte, für den Halterbegriff eine eindeutige materielle Umschreibung zu finden, die sich eignen würde, in ein Gesetz aufgenommen zu werden. Wohl muss nach der deutschen Gerichtspraxis der Halter das Fahrzeug in der Regel für eigene Rechnung im Gebrauch haben, d. h. es wirtschaftlich nutzen und die Kosten für den

¹³⁾ R.G. 78, S. 180.

Unterhalt bestreiten, sowie diejenige Verfügungsgewalt darüber besitzen, die ein solcher Gebrauch voraussetzt¹⁴⁾. Aus den angeführten Beispielen ist jedoch ersichtlich, dass sich der Begriff nur mehr oder weniger nach diesen Kriterien bestimmen lässt. So hebt die Tatsache, dass der Halter die Unterhaltskosten für das Motorfahrzeug nicht allein bestreitet, die Haltereigenschaft nicht unbedingt auf. Diese kann sogar dann bestehen, wenn der Halter den erheblichsten Teil der Ausgaben für den Betrieb des Fahrzeugs nicht bestreitet¹⁵⁾. Des weitern hat das Reichsgericht entschieden, dass die Haltereigenschaft auch dann nicht immer verloren geht, wenn die tatsächliche Verfügungsgewalt im Augenblick des Unfallereignisses nicht mehr bestand, sondern vorher mit Wissen und Willen auf einen andern übertragen worden ist: „. . . Die weitere Erwägung des Berufungsgerichts, dass die Eigentümerin des Wagens auf die Vornahme der Fahrt und die Art ihrer Ausführung keinen Einfluss habe ausführen können, ist, auch wenn sie tatsächlich richtig ist, nicht von entscheidender Bedeutung gegenüber der Tatsache, dass die Reparaturunternehmerin diese . . . Verfügungsgewalt seitens der Heeresverwaltung mit deren Wissen und Willen erlangt hatte . . .“¹⁶⁾ Wenn der Halter sein Fahrzeug für kürzere Zeit einem Dritten übergibt, um dessen Kauflust anzuregen, so bleibt er Halter, trotzdem er während der Zeit der Übergabe die Verfügungsgewalt nicht mehr besitzt. Ebenso der, welcher sein Fahrzeug verpfändet¹⁷⁾. Auch in dem obgenannten 2. Fall fehlte die Verfügungsgewalt der Taxiunternehmung über das unter Eigentumsvorbehalt verkaufte Motorfahrzeug. Daraus ersehen wir, dass es schwer hält, die für den Halterbegriff massgebenden Kriterien ein für allemal festzusetzen und damit den Begriff knapp und zutreffend zu um-

¹⁴⁾ R.G. 120, S. 159.

¹⁵⁾ R.G. 91, S. 270.

¹⁶⁾ R.G. 91, S. 305.

¹⁷⁾ Müller, S. 242 und 243.

schreiben. Für die Feststellung des Halterbegriffs kommt es eben weniger auf rechtliche als auf tatsächliche und wirtschaftliche Momente an. Eine Begriffsumschreibung, die diesen tatsächlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen genügend Rechnung tragen würde, müsste so allgemein gefasst werden, dass sie nicht mehr sagen würde als das Wort Halter selbst. Deshalb hat der Gesetzgeber m. E. gut getan, von der Aufnahme einer solchen Umschreibung in das Gesetz abzusehen. Es soll dem Richter überlassen bleiben, von Fall zu Fall zu entscheiden. Es wird nicht lange dauern, bis der Begriff auch in der schweizerischen Gerichtspraxis seine Umschreibung gefunden hat. Die deutsche Judikatur über den Motorfahrzeughalter und die schweizerische über den Tierhalter werden dem Richter zweckdienliche Anhaltspunkte geben. Die richterliche Umschreibung des Begriffs kann dann, im Gegensatz zu der im Gesetz, stets mit Leichtigkeit den im Leben auftretenden Erscheinungen angepasst werden. Der Gesetzgeber sagt in Art. 56 OR auch nicht, was unter dem Begriff des Tierhalters zu verstehen ist.

Die bundesrätliche Botschaft sagt zum Begriff des Halters in Anlehnung an Prof. Homberger ganz allgemein: „Halter ist derjenige, zu dessen Haus oder Betrieb das Motorfahrzeug im Zeitpunkt des Unfalls gehört, d. h. derjenige, der den wirtschaftlichen Nutzen des Fahrzeugs hat, sei er Eigentümer oder nicht¹⁸⁾. Wenn auch für den Halterbegriff das Eigentum am Fahrzeug nicht entscheidend ist, so kann es für seine Feststellung doch von wesentlicher Bedeutung sein, da es dem Eigentümer das Recht gibt, in den Schranken der Rechtsordnung über eine Sache nach seinem Belieben zu verfügen. Das österreichische Gesetz erklärt nicht den Halter, sondern den Eigentümer als Träger der Haftpflicht¹⁹⁾.

¹⁸⁾ Botschaft, S. 20. Homberger, Haftpflicht ohne Verschulden, Z.S.R. 1930, S. 52a.

¹⁹⁾ Gesetz vom 9. Aug. 1908 über die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen, § 1.

Für die Feststellung des Halterbegriffs nach schweizerischem Recht scheint mir vor allem die enge Verbindung von Haft- und Versicherungspflicht von grosser Bedeutung zu sein. Nach Art. 48 MFG muss jeder Halter zur Deckung des durch den Gebrauch eines Motorfahrzeugs verursachten Schadens eine Haftpflichtversicherung abschliessen. Ob diese Haftpflichtversicherung besteht, wird bei der Ausstellung des Fahrzeugausweises geprüft. Dieser darf nach Art. 7, Abs. 1, MFG erst dann ausgestellt werden, wenn der Halter u. a. nachgewiesen hat, dass die durch das Gesetz vorgeschriebene Haftpflichtversicherung besteht. Der Ausweis muss auf den Namen des Halters ausgestellt werden. Nach deutschem Recht muss er auf den Namen des Eigentümers lauten²⁰⁾. Es erhebt sich nun die Frage, ob der Ausdruck Halter in den Artikeln 7, 37 und 48 MFG gleich verwendet wird, d. h. ob Halter im Sinne von Art. 7 auch Halter im Sinne von Art. 37 und 48 ist. Die Frage muss bejaht werden. Versicherungspflichtig im Sinne von Art. 48 ist der Halter im Sinne von Art. 37 und nachweispflichtig im Sinne von Art. 7 ist der Halter im Sinne von Art. 48. Damit erhebt sich aber die weitere Frage, ob die Verwaltungsbehörde bei der Ausstellung des Fahrzeugausweises in jedem Falle materiell zu prüfen hat, ob der Bewerber tatsächlich Halter des Fahrzeugs ist, d. h. ob seine rechtlichen, tatsächlichen oder wirtschaftlichen Beziehungen zum Fahrzeug derart sind, dass die Voraussetzungen des Halterbegriffs erfüllt sind. M. E. kann der Verwaltungsbehörde schon aus praktischen Gründen keine so weit gehende Prüfungspflicht auferlegt werden. Zudem wäre sie als Verwaltungsbehörde gar nicht in der Lage, den Halter auch für den Richter rechtsverbindlich zu bestimmen. Deshalb muss sie berechtigt sein, den Fahrzeugausweis auszustellen, wenn sie festgestellt hat, dass die Prüfung des Fahrzeugs die Eignung zum Verkehr ergeben hat und eine Ver-

²⁰⁾ Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr vom 10. Mai 1932, §§ 5 ff.

sicherungspolice im Sinne des Gesetzes besteht. Der Ausweis ist dann auf den Namen desjenigen auszustellen, dessen Haftpflicht nach der Versicherungspolice versichert ist. Die Annahme, dass die Verwaltungsbehörde nicht materiell zu prüfen hat, wer Halter des Fahrzeugs ist, kann nun aber zur Folge haben, dass Versicherungsnehmer und Inhaber des Fahrzeugausweises jemand anders ist als der tatsächliche Halter. Es ist denkbar, dass der Versicherungsvertrag von einer andern Person als dem tatsächlichen Halter abgeschlossen wird und dass infolgedessen auch der Fahrzeugausweis nicht auf den tatsächlichen Halter lautet. Verursacht in der Folge der tatsächliche Halter mit dem Fahrzeug einen Unfall, so fehlt es an einer Haftpflichtversicherung, da ja nicht seine, sondern die Haftpflicht der im Fahrzeugausweis genannten Person versichert ist. Infolgedessen geht bei Insolvenz des tatsächlichen Halters der Verunfallte leer aus. Damit wird aber der Zweck, den die enge Verbindung von Haft- und Versicherungspflicht im Automobilgesetz verfolgt, jedem durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs geschädigten Dritten einen solventen Versicherer zu garantieren, nicht erreicht.

Dieser Zweck kann nur erreicht werden, wenn der Richter bei der Anwendung von Art. 37 MFG annimmt, dass die im Fahrzeugausweis genannte Person, deren Haftpflicht, wie ich oben dargetan habe, versichert ist, unter allen Umständen Halter des Motorfahrzeugs im Sinne von Art. 37 MFG ist, gleichviel, ob sie es nach ihren rechtlichen und tatsächlichen Beziehungen zum Fahrzeug sein kann, m. a. W., wenn der Richter die Haltereigenschaft der im Fahrzeugausweis genannten Person präsümiert. Dagegen wird man vielleicht einwenden, dass eine für den Richter verbindliche Präsümtion im Gesetz vorgesehen sein müsse. Das stimmt. Ich frage mich nun aber, ob sich diese nicht aus der Konstruktion des Gesetzes als solcher sowie aus einer Reihe von Einzelvorschriften ergibt. Ich denke da vor allem an Art. 8

MFG, nach welchem beim Wechsel des Halters der neue Halter den Fahrzeugausweis unter Androhung einer Ordnungsbusse binnen 14 Tagen auf seinen Namen übertragen lassen muss. Ebenso an Art. 40 MFG, der bestimmt, dass bei der Übertragung eines Motorfahrzeugs auf einen neuen Halter neben diesem bis zur amtlichen Überschreibung des Fahrzeugausweises auch der alte Halter haftet, jedoch nur bis zu den im Versicherungsvertrag vorgesehenen Versicherungssummen, sowie an Art. 48, Abs. 2, nach dem die Rechte und Pflichten aus dem Versicherungsvertrag mit der Übertragung des Fahrzeugausweises von Rechts wegen auf den neuen Halter übergehen. Aus diesen Bestimmungen dürfte sich m. E. schliessen lassen, dass der Gesetzgeber für die im Fahrzeugausweis genannte Person die Haltereigenschaft präsumiert. Und zwar würde es sich um eine *praesumptio iuris et de iure* handeln. Darin liegt sicherlich keine Unbilligkeit, hat sich doch die Person, auf deren Namen der Fahrzeugausweis ausgestellt wurde, vor der Verwaltungsbehörde als Halter ausgegeben und sich über den Bestand der vom Gesetz verlangten Haftpflichtversicherung ausgewiesen. Nur bei dieser Annahme ist eine lückenlose Verbindung von Haftung und Versicherungspflicht in dem Sinne denkbar, dass für jeden durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs verursachten Schaden neben dem haftpflichtigen Halter ein Versicherer vorhanden ist, der für den Schaden aufkommt. Die enge Verbindung von Haft- und Versicherungspflicht, die dem Geschädigten in jedem Falle den erlittenen Schaden zu ersetzen bezweckt, macht m. E. eine derartig formelle Umschreibung des Halterbegriffs unumgänglich notwendig.

Ein praktisches Beispiel möge die hier vertretene Auffassung etwas veranschaulichen: Die kantonale Verwaltungsbehörde hat dem Sohn des A auf sein Verlangen hin am 1. Februar 1933 einen Fahrzeugausweis ausgestellt, nachdem sie vorher festgestellt hatte, dass die Prüfung des Fahrzeugs durch amtliche Sachverständige die Eignung zum Verkehr ergeben und der Bewerber nachgewiesen

hatte, dass die durch das Gesetz vorgeschriebene Haftpflichtversicherung bestand. Etwas anderes hat die Verwaltungsbehörde nicht geprüft. Sie prüfte im besondern nicht, ob der Sohn zur Zeit der Ausstellung des Fahrzeugausweises in materieller Beziehung Halter des Fahrzeugs war oder nicht, d. h. ob ihm seine tatsächlichen, wirtschaftlichen oder rechtlichen Beziehungen zum Fahrzeug die Haltereigenschaft verschafften. Auf der Fahrt vom kantonalen Automobilamt nach Hause verursachte der Sohn mit dem Wagen einen Unfall. In dem sich anschliessenden Haftpflichtprozess behauptete er nun, dass nach den gegebenen Verhältnissen am Tag der Ausstellung des Fahrzeugausweises nicht er, sondern sein Vater Halter des Motorfahrzeugs im Sinne von Art. 37 MFG gewesen sei; dieser sei es heute noch. Wohl seien Versicherungspolice und Fahrzeugausweis auf seinen Namen ausgestellt worden, in Tat und Wahrheit sei er aber nie Halter des Fahrzeugs gewesen. Deshalb sei er auch nicht Träger der Haftpflicht im Sinne von Art. 37 MFG. Wenn sich diese Behauptung als richtig erweisen sollte und der Richter nicht verpflichtet ist, den im Fahrzeugausweis genannten Sohn als Halter zu betrachten, so trifft die Haftpflicht ohne Zweifel den Vater, für den keine Versicherung im Sinne von Art. 48 MFG besteht. Ist der Vater insolvent, so hat der verunfallte Dritte das Nachsehen, insofern den Sohn, der als Führer des Fahrzeugs lediglich nach Art. 41 OR haftet, am Unfall kein Verschulden trifft. Damit wird aber der vom Gesetzgeber verfolgte Zweck, dem Geschädigten stets einen solventen Versicherer zu gewährleisten, der für die Unfallfolgen aufkommt, nicht erreicht. Ist dagegen als Haftpflichtiger der im Fahrzeugausweis genannte Sohn zu betrachten, so ist alles in Ordnung. Die Ansprüche des Verunfallten richten sich gegen einen Halter, dessen Haftpflicht versichert ist.

Die Präsomtion, dass die im Fahrzeugausweis genannte Person Halter des Fahrzeugs ist, dürfte nun aber nicht so weit gehen, dass nur sie Halter sein kann. Sie dürfte

nur so weit gehen, dass sie jedenfalls Halter ist. Im übrigen ist es aber denkbar, dass neben ihr oder an ihrer Stelle auch andere Personen Halter des Motorfahrzeugs sind, und zwar infolge ihrer rechtlichen, wirtschaftlichen oder tatsächlichen Beziehungen zum Fahrzeug. Darauf lassen wiederum Art. 8 und 40 MFG schliessen. Wenn z. B. jemand ein Motorfahrzeug besitzt und damit herumfährt, ohne dass es jemals der kantonalen Behörde zur Prüfung vorgeführt worden ist, so besteht für dieses Fahrzeug kein Fahrzeugausweis, in welchem jemand als Halter bezeichnet wird. Wenn mit diesem ungeprüften Fahrzeug ein Unfall verursacht wird, so muss aber trotzdem jemand Halter sein, denn haftpflichtig ist nur der Halter. Dieser wird sich deshalb hier nicht formell, sondern nur materiell bestimmen lassen. Halter ist hier in Anlehnung an die zum Begriff des Tierhalters und des Automobilhalters des deutschen Rechts geschaffene Gerichtspraxis, wer das Fahrzeug dauernd nutzt, für seinen Unterhalt sorgt und die dafür notwendige Verfügungsgewalt besitzt. Halter im materiellrechtlichen Sinne — ich nenne ihn so im Gegensatz zu demjenigen, der durch den Fahrzeugausweis bestimmt wird — ist weiterhin derjenige, der ein schon geprüftes, d. h. mit einem Fahrzeugausweis versehenes Motorfahrzeug erwirbt und dieses beispielsweise zur Ausübung seiner Reisetätigkeit verwendet, bevor er den Fahrzeugausweis auf seinen Namen hat übertragen lassen. Denn nach den Vorschriften des Gesetzes braucht der Fahrzeugausweis nicht gleichzeitig mit dem Erwerb des Fahrzeugs auf den neuen Halter übertragen zu werden. Art. 8 MFG räumt dem Erwerber dafür eine Frist von 14 Tagen ein. Trotz den Erleichterungen, welche die gleichzeitige Übertragung des Fahrzeugausweises für die Regelung der Haft- und Versicherungspflicht, d. h. für ihre enge Verbindung, gebracht hätte, musste aus praktischen Gründen diese Frist gewährt werden. Wann sie zu laufen beginnt, sagt das Gesetz nicht ausdrücklich. Ich nehme an mit dem Tage des Erwerbs des Fahrzeugs. In der

Regel werden der formell- und der materiellrechtliche Halter eine und dieselbe Person sein. Bei der Übertragung von Motorfahrzeugen können sie jedoch für kurze Zeit, d. h. bis zur Übertragung des Fahrzeugausweises, auseinanderfallen.

Aus diesen Ausführungen dürfte sich ergeben, dass in den weitaus meisten Fällen der Halter eines Motorfahrzeugs durch den Fahrzeugausweis bestimmt sein wird. Der Richter hat in diesen Fällen lediglich formell festzustellen, wer im Fahrzeugausweis als Halter genannt wird. Bei der engen Verknüpfung von Haftung und Versicherungspflicht musste m. E. ein derart formeller Ausgangspunkt gewählt werden. Eine materielle Prüfung, d. h. eine Prüfung der tatsächlichen, wirtschaftlichen und rechtlichen Beziehungen einer Person zu einem Motorfahrzeug, muss der Richter erst dann vornehmen, wenn kein Fahrzeugausweis besteht oder wenn die Haltereigenschaft ohne Übertragung des Fahrzeugausweises auf eine andere Person übergegangen ist. Im letztgenannten Falle wird aber diese Feststellung in der Regel nur dann nötig sein, wenn der verursachte Schaden die Versicherungssumme des alten Halters übersteigt, da bis zu diesem Betrage neben dem neuen auch der alte Halter haftet (Art. 40 MFG). Deshalb wird die Feststellung des Halters in einem Haftpflichtprozess nicht zu grosse Schwierigkeiten bereiten. Anders im deutschen Recht, das die obligatorische Haftpflichtversicherung nicht kennt. Hier muss der Richter in jedem Falle materiell prüfen, wer z. Z. des Unfalls Halter war. Mögen uns diese Ausführungen zeigen, dass der Halter im Sinne des schweizerischen Automobilgesetzes weder mit dem Tierhalter noch mit dem Halter des deutschen Kraftfahrzeuggesetzes identisch ist. Er ist ein Ausdruck *sui generis*, dem durch die enge Verbindung von Haft- und Versicherungspflicht in dem Sinne, dass jedem durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs Geschädigten ein Haftpflichtiger, dessen Haftpflicht versichert ist, garantiert sein soll, ganz besondere Bedeutung

zukommt. Ich würde den Begriff vielleicht so umschreiben:

„Halter des Motorfahrzeugs ist, wer im Fahrzeugausweis als solcher bezeichnet wird oder wer, ohne in einem Fahrzeugausweis genannt zu werden, vom Fahrzeug dauernd den Nutzen zieht, für seinen Unterhalt sorgt und darüber die für diese Nutzung notwendige Verfügungsgewalt besitzt.“

4. Der Betrieb des Motorfahrzeugs.

Der Halter haftet für den durch den Betrieb des Motorfahrzeugs verursachten Schaden. Da der Ausdruck Betrieb des Motorfahrzeugs im Gesetz nicht näher umschrieben wird, ist es wiederum Sache des Richters festzustellen, was darunter zu verstehen ist. Das Bundesgesetz betr. die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post vom 28. März 1905 (EHG), der Bundesratsbeschluss betr. die Ordnung des Luftverkehrs in der Schweiz vom 27. Januar 1920 (LVO), das deutsche Reichshaftpflichtgesetz vom 27. Juni 1871 (RHG) und das deutsche Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 (KFG) sprechen ebenfalls von der Unfallverursachung beim Betrieb²¹⁾. Über den Betriebsbegriff in diesen Gesetzen besteht eine umfangreiche Gerichtspraxis. Es fragt sich nun, ob diese zur Auslegung der Worte „durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs“ im Sinne des schweizerischen Automobilgesetzes herangezogen werden darf.

Das schweizerische Motorfahrzeug- und Fahrradgesetz enthält in Art. 37, Abs. 1, die Worte: „Wenn durch den

²¹⁾ BG betr. die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post, Art. 1; BRB betr. die Ordnung des Luftverkehrs in der Schweiz, Art. 1; Gesetz betr. die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die beim Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken usw. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen, § 1; Kraftfahrzeuggesetz, § 7.

Betrieb eines Motorfahrzeugs ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht wird . . .“ Demgegenüber sprechen das EHG, das RHG und das KFG nicht von „durch den Betrieb“, sondern von „beim Betrieb“. Darin liegt jedoch m. E. materiell kein Unterschied. Es handelt sich lediglich um eine verschiedene Redaktion. In beiden Fällen soll gesagt werden, dass der Unfall mit dem Betrieb des Fahrzeugs in ursächlichem Zusammenhang stehen muss.

Aus dem Vorentwurf des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements zu einem Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. September 1930, der Botschaft des Bundesrates vom 12. Dezember 1930 und den Beratungen der Gesetzesvorlage durch die eidgenössischen Räte ergibt sich eindeutig, dass die Automobilhaftpflicht der Eisenbahnhaftpflicht nachgebildet worden ist²²⁾. Die Ausdrucksweise des Art. 1 EHG „Betrieb der Eisenbahn“ wurde von Art. 1 MFG sinngemäss übernommen. Trotzdem der Gesetzgeber die gerichtliche Praxis über den Betriebsbegriff nach EHG kannte, sah er sich nicht veranlasst, im Automobilgesetz eine andere Ausdrucksweise zu verwenden. Damit hat er wohl zum Ausdruck bringen wollen, dass der Bereich der Betriebsvorgänge in beiden Gesetzen grundsätzlich gleich zu umgrenzen sei. Deshalb handelt der Richter nach dem erkennbaren Willen des Gesetzgebers, wenn er sich bei der Umschreibung des Betriebsbegriffs im Sinne des MFG auf die gerichtliche Judikatur zu Art. 1 EHG stützt. Der Richter kann weiterhin aber auch die deutsche Literatur und Rechtsprechung über den Betriebsbegriff des § 7 KFG zu Rate ziehen, welcher Paragraph sachlich das gleiche regelt wie Art. 37 MFG.

²²⁾ Vorentwurf, Art. 31 nebst den dazugehörigen Bemerkungen. Botschaft, S. 20: „Die Verursachungs- oder Kausalhaftung dieses Entwurfs lehnt sich an die Eisenbahnhaftpflicht an . . .“ Stenographisches Bulletin des Nationalrats, März 1931, Votum Meuli, S. 20.

Gleich wie bei uns wurde in Deutschland das jüngere Kraftfahrzeuggesetz dem ältern Reichshaftpflichtgesetz nachgebildet. Deshalb hat sich der Richter auch hier bei der Feststellung des Begriffs „bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs“ auf die bestehende Gerichtspraxis zu § 1 RHG gestützt²³). In Anlehnung an diese hat das Reichsgericht den Betriebsbegriff des Kraftfahrzeugs wie folgt umschrieben: Bei der Frage, wann sich ein Motorfahrzeug im Betrieb befindet, ist vom Betriebsvorgang des einzelnen Kraftfahrzeugs auszugehen. Es darf keineswegs allgemein gefordert werden, dass der Unfall durch Gefahren verursacht worden ist, die dem Kraftfahrzeugbetrieb eigentümlich und mit andern Beförderungsmitteln nicht verbunden sind; vielmehr genügt es, dass ein örtlicher, zeitlicher, innerer oder äusserer Zusammenhang mit dem Betriebsvorgang oder den Betriebseinrichtungen vorliegt. Nur wenn es an einem solchen Zusammenhang fehlt, muss der Unfall durch eine dem Kraftfahrzeugbetrieb eigentümliche Gefahr herbeigeführt worden sein. Ein Kraftfahrzeug ist jedenfalls dann als in Betrieb gesetzt zu betrachten, wenn es entweder infolge des motorischen Antriebs in Bewegung gesetzt oder wenigstens der Motor als Kraftquelle der Bewegung in Gang gebracht ist. Der Zustand der Bewegung dauert so lange fort, bis das Fahrzeug wieder in völlige Betriebsruhe gesetzt ist. Diese Betriebsruhe besteht noch nicht, wenn das Fahrzeug seine Fahrt für kurze Zeit unterbricht²⁴). Gestützt auf diese Erwägungen hat das Reichsgericht u. a. folgende Entscheidungen getroffen: Ein Fahrzeug ist auch dann noch als im Betrieb befindlich zu betrachten, wenn die Übertragung der Motorkraft auf die Wagenräder wegen der Abstellung des Motors nicht mehr stattfindet, das Fahrzeug aber infolge der Nachwirkung des motorischen Antriebs

²³) Über den Begriff des Betriebs der Eisenbahn nach RHG vgl.: R.G. 55 S. 231; 56 S. 265; 68 S. 48; 69 S. 360; 75 S. 285; 126 S. 137.

²⁴) R.G. 122 S. 270; 126 S. 333.

noch in Bewegung ist²⁵⁾. Wenn der Führer beim Aussteigen aus dem Motorfahrzeug durch Zusammenprall mit einem andern Strassenbenützer einen Unfall verursacht, so liegt ein Unfall bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs vor²⁶⁾. Ein Motorfahrzeug gilt nicht schon dann als ausser Betrieb befindlich, wenn es auf einer Fahrt durch zeitweilige Abstellung des Motors vorübergehend, sei es infolge eines der Weiterfahrt entgegenstehenden Hindernisses auf der Strasse oder durch vorübergehende Unterbrechung der Fahrt (Besuch von Wirtschaften, Geschäfts- und Privatbesuche, Abladen usw.) zum Stillstand gekommen ist, jedoch jederzeit wieder in Betrieb gesetzt werden kann²⁷⁾. Dagegen wird die Betriebstätigkeit unterbrochen, wenn das Fahrzeug infolge Fehlens von Betriebsstoffen erst nach Ablauf einer geraumen Zeit wieder in Gang gesetzt werden kann²⁸⁾. Eine Schreckwirkung einer am Unfall nicht direkt beteiligten Person kann nicht als Betriebsunfall betrachtet werden²⁹⁾.

Ich habe oben dargetan, dass der Gesetzgeber durch die Anpassung des Wortlauts von Art. 37, Abs. 1, MFG an Art. 1, Abs. 1, EHG wohl den Zweck verfolgte, die vom Bundesgericht für den Begriff des Eisenbahnbetriebs geschaffene Umschreibung sinngemäss auch für den Begriff des Motorfahrzeugbetriebs gelten zu lassen. Es erscheint mir deshalb angezeigt, sich hier die Rechtsprechung des Bundesgerichts über den Betrieb der Eisenbahn kurz zu vergegenwärtigen. Dabei darf allerdings nicht vergessen werden, dass im Einzelfall wegen der technischen Verschiedenheit des Eisenbahn- und Motorfahrzeugbetriebs Verschiedenheiten bei der Beurteilung, wann sich ein Unfall bei dem Betrieb ereignet hat, denkbar

²⁵⁾ R.G. 122 S. 270.

²⁶⁾ R.G. 126 S. 333.

²⁷⁾ R.G. 95 S. 186; 122 S. 270; 132 S. 262.

²⁸⁾ R.G. 122 S. 270.

²⁹⁾ R.G. 133 S. 274. Hier handelt es sich mehr um die Frage des Kausalzusammenhangs.

sind. Deshalb braucht man aber die Anwendung der Rechtsprechung über den Eisenbahnbetrieb auf den Motorfahrzeugbetrieb nicht ohne weiteres zu verneinen, wie das beispielsweise der Kommentar Müller tut³⁰⁾. Nach der Praxis des Bundesgerichts ist unter dem Betrieb der Eisenbahn im Sinne des EHG nicht der gewerbliche Betrieb einer Eisenbahnunternehmung überhaupt zu verstehen, sondern nur der Betrieb der Eisenbahn im technischen Sinn, d. h. die Beförderung von Personen und Sachen auf Schienengeleisen sowie deren unmittelbare Vorbereitung und Abschluss. Ereignet sich der Unfall beim Betrieb der Eisenbahn, so haftet die Eisenbahn ohne Rücksicht darauf, ob bei der Abwicklung des Unfalls die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebs mitgespielt hat. Anders jedoch, wenn sich der Unfall bei Hilfsarbeiten ereignet. In diesem Falle tritt nach dem ausdrücklichen Wortlaut des Gesetzes eine Haftung nur dann ein, wenn mit den Hilfsarbeiten die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebs verbunden ist³¹⁾.

Das frühere Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 1. Heu-
monat 1875 erwähnte in Art. 2 nur den Betrieb der Eisen-
bahn, nicht aber die Hilfsarbeiten, mit denen die besondere
Gefahr des Eisenbahnbetriebs verbunden ist. In der Folge
subsumierte das Bundesgericht die Unfälle, die sich bei
derartigen Hilfsarbeiten ereignet haben, unter die Betriebs-
unfälle. Es verstand unter dem Betrieb der Eisenbahn
den Inbegriff derjenigen Funktionen des Eisenbahn-
gewerbes, welche diesem die ihm eigentümliche Gefährlich-
keit verliehen. Der Betrieb umfasste all die Fälle, in denen
sich eine dem Bahnbetrieb eigentümliche, besondere
Gefahr für das Leben oder die körperliche Integrität eines
Menschen verwirklicht hatte, ohne Unterschied, ob die
Gefahr den menschlichen Körper nur mittelbar oder un-

³⁰⁾ Müller, S. 221 ff.

³¹⁾ Guyer, Komm. zum EHG, 1905, S. 51; Schärer, Das
Haftpflichtrecht, 1929, S. 47; BE 39, 2 S. 102 ff.; 42, 2 S. 515 ff.

mittelbar bedrohte³²⁾. Die ältere Praxis über den Begriff des Eisenbahnbetriebs ging also in dem Sinn weiter, als sie die Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebs verbunden ist, in bezug auf die dabei vorkommenden Unfälle dem eigentlichen Betrieb gleichstellte. Da jedoch das neue Gesetz von 1905 die Hilfsarbeiten neben dem Betrieb der Eisenbahn ausdrücklich nennt, braucht der Betriebsbegriff nicht mehr so weit ausgelegt zu werden. In materieller Beziehung besteht aber zwischen dem alten und neuen EHG kein Unterschied³³⁾.

Art. 37, Abs. 1, MFG erwähnt nur den Betrieb des Motorfahrzeugs, nicht aber die Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Automobilbetriebs verbunden ist. Demgegenüber nannte das verworfene Gesetz vom 10. Februar 1926 auch die Hilfsarbeiten³⁴⁾. Es stellt sich deshalb die Frage, ob der Betrieb des Motorfahrzeugs im Sinne von Art. 37, Abs. 1, MFG auch die Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Motorfahrzeugbetriebs verbunden ist, umfassen soll, d. h. ob der Betrieb des Motorfahrzeugs im Sinne der bundesgerichtlichen Praxis zum frühern Eisenbahnhaftpflichtgesetz ausgelegt werden soll. Nach den Ausführungen des deutschen Berichterstatters im Nationalrat ist anzunehmen, dass unter den Betriebsbegriff des Motorfahrzeugs auch die Hilfsarbeiten fallen. Es wurde darüber ausgeführt: „In Al. 1 ist unter ‚Betrieb‘ nicht nur das Fahren und Stehenlassen auf der Strasse, sondern auch allfällige Hilfsarbeit inbegriffen.“³⁵⁾ Mit

³²⁾ Zeerleder, Schweiz. Haftpflichtgesetzgebung, 1888, S. 32 und 33. BE 25, 2 S. 282; 31, 2 S. 26; 32, 2 S. 218 und 250.

³³⁾ BE 34, 2 S. 444; 37, 2 S. 232.

³⁴⁾ Art. 31.

³⁵⁾ Stenogr. Bulletin des Nationalrats, Juni 1931, S. 214. Die gleiche Ansicht wurde schon in der nationalrätlichen Kommission vertreten. Dort wurde gesagt: „ . . . que l'emploi du véhicule automobile comprend aussi les travaux accessoires impliquant les dangers inhérents à cet emploi. Il faudrait le constater expressément dans le rapport de la commission.“ Protokoll der nationalrätl. Kommission über die Verhandlungen vom 4.—6. Mai 1931, S. 8.

dieser im Nationalrat vertretenen und unwidersprochen gebliebenen Ansicht stehen allerdings die Ausführungen in der Botschaft in direktem Widerspruch. Hier wird gesagt: „Die Kausalhaftung dieses Entwurfs findet Anwendung, wenn durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird oder Gegenstände, die der Getötete oder Verletzte mit sich führte, zerstört werden oder verloren gehen . . . Die strengere Haftungsart wird durch die Gefährdung der Verkehrssicherheit auf der Strasse gerechtfertigt. Eine solche Gefährdung wird jedoch nur durch den Betrieb des Motorfahrzeugs verursacht. Deshalb wird in diesem Entwurf im Gegensatz zu demjenigen von 1926 und dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz die Kausalhaftung nur für Schäden vorgesehen, die durch den ‚Betrieb des Motorfahrzeugs‘, nicht aber für solche, die ‚bei Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Motorfahrzeugverkehrs verbunden ist‘, entstehen.“³⁶⁾ Aus diesen Ausführungen geht klar und deutlich hervor, dass nach der Ansicht des Bundesrates die strengere Haftpflicht auf Hilfsarbeiten keine Anwendung finden sollte. Nachdem nun aber die Bemerkungen des deutschen Berichterstatters im National- und Ständerat unwidersprochen geblieben sind, bin ich eher der Auffassung, dass der Betriebsbegriff in dem Sinn zu interpretieren ist, dass er auch die Hilfsarbeiten umfasst; dann jedenfalls aber nur die, mit denen die besondere Gefahr des Motorfahrzeugbetriebs verbunden ist. Dies ist wohl nicht unbillig, bringt doch das Automobil nicht erst durch seine Fahrt, sondern schon durch seine Existenz vermehrte Gefahren mit sich. In der Praxis wird es zwar nicht immer leicht sein, die Hilfsarbeiten vom eigentlichen Betrieb zu unterscheiden. Sie werden aber beim Motorfahrzeugverkehr wohl nicht eine so wichtige Rolle spielen wie beim Eisenbahnverkehr.

Gegen eine so weit gehende Auslegung des Betriebsbegriffs wendet sich u. a. Müller in seinem Kommentar

³⁶⁾ Botschaft, S. 21 und 22.

zum deutschen Kraftfahrzeuggesetz³⁷⁾. Nach ihm heisst ein Motorfahrzeug betreiben, die bestimmungsmässigen Triebkräfte auf das Fahrzeug zum Zweck bestimmungsmässiger Bewegung einwirken lassen³⁸⁾. Danach ist ein Motorfahrzeug nur dann im Betrieb, wenn es entweder infolge des motorischen Antriebs in Bewegung gesetzt oder der Motor als Kraftquelle der Bewegung in Gang gebracht ist. Deshalb befindet sich ein Motorfahrzeug, das gezogen wird, nicht im Betrieb; ebensowenig ein Motorrad, das, wie ein Fahrrad, lediglich durch die Pedale angetrieben wird. Vorbereitungshandlungen zur Fahrt, wie Herausschaffen des Fahrzeugs aus der Garage, Anwerfen des Motors zur Probe, Pumpen, Nachstellen der Bremsen, Auffüllen des Betriebstoffs usw., fallen nicht unter den Betrieb. Beendet ist der Betrieb dann, wenn die Wirkung der bestimmungsmässigen Triebkraft aufhört. Nicht das Abstellen des Motors ist der entscheidende Zeitpunkt, sondern der Stillstand des Fahrzeugs, da das Ausrollen bei abgestelltem Motor noch eine Wirkung der bestimmungsmässigen Triebkraft ist. Demgegenüber hat das Reichsgericht entschieden, dass auch durch einen kürzeren Stillstand die Betriebstätigkeit nicht aufhört. Es hat seinerzeit die Umschreibung des Betriebsbegriffs im Sinne der Anregungen Müllers abgelehnt³⁹⁾.

Die Umschreibung des Betriebsbegriffs in dem Sinn, dass nur in Bewegung befindliche Motorfahrzeuge im Betrieb sind, weist den Vorteil einer klaren Abgrenzung des Begriffs auf. Dieser Umstand darf aber für die Ermittlung des Inhalts des Gesetzes nicht massgebend sein. Die Um-

³⁷⁾ Müller, S. 221.

³⁸⁾ Nach dieser Ansicht wäre ein Fahrzeug mit Verbrennungsmaschine dann in Betrieb, wenn es bereit ist, das erzeugte Gas auf die Maschine einwirken zu lassen, ein Fahrzeug mit Dampfmaschine, wenn der erzeugte Wasserdampf in die Zylinder gelassen wird, und ein Elektromobil, sobald der elektrische Strom zu den Elektromotoren eingeschaltet wird (Müller, S. 223 und 224).

³⁹⁾ R.G. 132 S. 262.

schreibung der gesetzlichen Begriffe hat vielmehr nach dem Wortlaut des Gesetzes und dem vom Gesetzgeber verfolgten Zweck zu geschehen. Wenn sich die strengere Haftpflicht des Automobilgesetzes nur auf die sich in Bewegung befindlichen Motorfahrzeuge beziehen sollte, so hätte der Gesetzgeber den Wortlaut zweifellos in diesem Sinne gewählt und nicht vom Betrieb, sondern von der Fahrt des Motorfahrzeugs gesprochen. Schon diese grammatikalische Interpretationsweise zeigt uns, dass unter dem Betrieb wohl nicht nur fahrende Motorfahrzeuge verstanden werden dürfen. Bei der Auslegung des Begriffs ist vielmehr vom Inbegriff der Vorrichtungen des Motorfahrzeugs auszugehen, welche diesem die ihm eigentümliche Gefährlichkeit verleihen.⁴⁰ Dabei braucht aber im Einzelfall, gleichwie im EHG, die besondere Gefährlichkeit des Betriebs nicht nachgewiesen zu werden. Eine Ausnahme besteht nur für die Hilfsarbeiten. Hier ist m. E. die besondere Betriebsgefahr im Einzelfall nachzuweisen. Das dem Automobil innewohnende Gefährdungsmoment hat eben den Gesetzgeber veranlasst, den Halter im allgemeinen für alle Unfälle, die durch den Betrieb des Fahrzeugs verursacht werden, ohne Rücksicht auf die Gefährlichkeit des einzelnen Betriebsvorgangs, einer verschärften Haftpflicht zu unterwerfen. Er ging wohl nicht zu Unrecht davon aus, dass in jedem Betriebsunfall eine besondere, dem Automobilbetrieb eigenartige Gefahr liegt. Diese Gefahr braucht aber vom Richter im Einzelfall nicht mehr festgestellt zu werden⁴⁰). Wenn auch die weitere Auslegung des Betriebsbegriffs die Möglichkeit von Grenzfällen mit sich bringt, so liegt darin kein Rechtfertigungsgrund für eine engere⁴¹). Dass sie im weitern Sinn erfolgen muss, wurde, wie ich oben dargetan habe, im Nationalrat eindeutig zum Ausdruck

⁴⁰) Schönbein, Die Haft- und Versicherungspflicht des Automobilhalters nach dem Entwurf zu einem BG über den Automobil- und Fahrradverkehr vom 10. Februar 1926, S. 23.

⁴¹) R.G. 132 S. 262.

gebracht. Darauf lässt auch Art. 48, Abs. 1, MFG schliessen, wo an Stelle von „Betrieb“ der eher noch weiter gehende Ausdruck „Gebrauch“ des Motorfahrzeugs verwendet wird.

Zusammenfassend sind m. E. für die Auslegung des Betriebsbegriffs des Motorfahrzeugs gemäss Art. 37, Abs. 1, MFG in Anlehnung an die deutsche Rechtsprechung über den Betrieb des Kraftfahrzeugs und die schweizerische über den Betrieb der Eisenbahn folgende Richtlinien massgebend:

a) Unter dem Betrieb des Motorfahrzeugs ist der Betrieb im Einzelfall zu verstehen. Auch wenn das Fahrzeug einem Taxiunternehmen gehört, so ist der einzelne Betriebsvorgang und nicht der Betrieb der Taxiunternehmung als solcher zu verstehen.

b) Zum Betrieb des Motorfahrzeugs gehören die Vorbereitung der Fahrt sowie die Fahrt selbst bis zu ihrem Abschluss, wobei unter dem Abschluss das völlige Inruhesetzen des Fahrzeugs zu verstehen ist. In diesen Fällen hat der Geschädigte bloss darzutun, dass der Schaden durch den Betrieb des Motorfahrzeugs entstanden ist. Der Nachweis der besondern Gefährlichkeit des Betriebsvorgangs ist nicht notwendig. Unter der Vorbereitung der Fahrt sind diejenigen Massnahmen zu verstehen, welche die Fahrt unmittelbar vorbereiten (Herausholen des Fahrzeugs aus der Garage, Anlassen des Motors usw.). Kommt ein auf abschüssiger Strasse stehendes Motorfahrzeug infolge ungenügender Sicherung ins Fahren, so befindet es sich im Betrieb. Es ist nicht unbedingt notwendig, dass das Fahrzeug infolge des motorischen Antriebs in Bewegung gesetzt wird. Ein am Strassenrand stillstehendes Motorfahrzeug kann sich u. U. ebenfalls im Betrieb befinden. Die völlige Inruhesetzung des Motorfahrzeugs hat erst dann stattgefunden, wenn dieses in eine Garage gestellt oder sonstwie parkiert wird. Das Halten auf kürzere Zeit bedeutet noch keine Inruhesetzung.

c) Zum Betrieb gehören auch die Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Motorfahrzeugbetriebs verbunden ist. Hier muss der Geschädigte nicht nur den ursächlichen Zusammenhang zwischen der Hilfsarbeit und dem entstandenen Schaden nachweisen, sondern überdies dartun, dass mit der Hilfsarbeit die besondere Gefahr des Automobilbetriebs verbunden ist. Unter den Hilfsarbeiten sind in erster Linie diejenigen Verrichtungen zu verstehen, welche das Inbewegungsetzen des Motorfahrzeugs nur mittelbar vorbereiten (Revision des Motors, Nachfüllen des Betriebstoffs, Nachstellen der Bremsen usw.). Die Haftung nach Art. 37, Abs. 1, MFG erfordert also nicht, dass sich das Fahrzeug in betriebsfertigem Zustand befindet. Eine Hilfsarbeit, mit der die besondere Gefahr des Automobilbetriebs verbunden ist, ist auch an einem nicht betriebsfertigen Motorfahrzeug denkbar (Wiederinstandstellung des Motors). Der Betrieb des Motorfahrzeugs soll eben so weit ausgelegt werden, dass von ihm möglichst viele durch das Automobil verursachte Unfälle erfasst werden. Dagegen gehört das Beladen eines Motorfahrzeugs nicht zum Betrieb. Wohl kann es eine Hilfsarbeit darstellen, doch fehlt ihr die besondere Gefahr des Motorfahrzeugbetriebs. Das Beladen eines Motorfahrzeugs ist an und für sich nicht gefährlicher als das Beladen eines gewöhnlichen Fuhrwerks. Die besondere Gefahr des Motorfahrzeugbetriebs zeigt sich u. a. in der Schnelligkeit und Beweglichkeit des Fahrzeugs sowie in den einzelnen Funktionen des Motors.

5. Der Kausalzusammenhang.

Der Halter haftet für den Schaden, der durch den Betrieb des Motorfahrzeugs entstanden ist. Damit ist gesagt, dass zwischen dem Betrieb des Motorfahrzeugs und dem Schaden ein Kausalzusammenhang bestehen muss. Wann dieser Kausalzusammenhang im Einzelfall gegeben ist, sagt das Gesetz nicht. Der Frage kommt bei der Kausalhaftung eine noch grössere Bedeutung zu als bei

der Verschuldenshaftung. Der Kausalzusammenhang stellt bei ihr die einzige Beziehung dar zwischen dem schädigenden Ereignis und dem entstandenen Schaden. Demgegenüber ist bei der Verschuldenshaftung für die Zurechnung des Erfolges neben dem Kausalzusammenhang stets ein Verschulden notwendig. In Fällen, wo der Kausalzusammenhang zu weit gefasst werden kann, fehlt vielfach das Verschulden. Dieses bildet gewissermassen ein Korrektiv für eine zu weit gefasste Kausalität. Eine solche Ausgleichsmöglichkeit fehlt bei der Verursachungshaftung. Deshalb muss hier bei der Feststellung des Kausalzusammenhangs besonders vorsichtig und gewissenhaft vorgegangen werden.

Der Richter hat zu entscheiden, ob im Einzelfall zwischen dem Betrieb des Motorfahrzeugs und dem entstandenen Schaden ein rechtserheblicher Kausalzusammenhang besteht. Nach der herrschenden Praxis des Bundesgerichts genügt für die Zurechnung des schädigenden Erfolges nicht jeder Kausalzusammenhang, sondern nur der adaequate. Ich nehme an, dass die Grundsätze über die adaequate Verursachung auch auf die Kausalhaftung des Automobilhalters Anwendung finden werden. Es besteht m. E. kein Grund, hier von ihnen abzuweichen. Art. 41, Abs. 1, MFG sagt ausdrücklich, dass sich Art und Umfang des Schadenersatzes nach den Grundsätzen des Obligationenrechts über unerlaubte Handlungen bestimmen. Damit ist auch auf die Rechtsprechung verwiesen, die sich unter der Herrschaft der bezüglichen Artikel des OR gebildet hat. Die Theorie über die adaequate Verursachung findet auch in andern Spezialhaftpflichtgesetzen Anwendung⁴²⁾.

Nach den Grundsätzen der adaequaten Verursachung liegt ein rechtserheblicher Kausalzusammenhang nur dann vor, wenn der Betriebsvorgang, objektiv betrachtet, nach

⁴²⁾ Schärer, S. 50 und 51; Karmann, Die zivilrechtliche Haftung aus der Luftschiffahrt, 1928, S. 70.

der Auffassung des Lebens und den allgemeinen Erfahrungen an und für sich geeignet ist, einen solchen wie den eingetretenen Erfolg herbeizuführen⁴³⁾. Die Möglichkeit des Erfolgs ist nicht vom Standpunkt des Täters aus zu beurteilen, sondern vom Standpunkt eines Menschen aus mit normaler Einsicht; dabei sind auch die zur Zeit des Vorgangs für niemand erkennbaren, erst später durch den Tatsachenverlauf neu aufgedeckten Umstände zu verwerten⁴⁴⁾. Hat der Täter die in diesem Sinne nicht erkennbare Kausalität infolge seines höhern Wissens trotzdem erkannt, so haftet er⁴⁵⁾. Wenn Herr A durch ein Motorfahrzeug angefahren und getötet wird und später dessen Frau bei der Nachricht über den Tod ihres Mannes einen Nervenschock erleidet, der ebenfalls ihren Tod zur Folge hat, so stellt der Betrieb des Motorfahrzeugs in beiden Fällen eine Bedingung des Erfolgs dar. Der Zusammenhang zwischen dem Betriebsvorgang und dem entstandenen Schaden ist jedoch m. E. nur im ersten Falle adaequat. Nur hier kann nach den allgemeinen Lebenserfahrungen gesagt werden, dass der Betriebsvorgang dazu geeignet ist, Erfolge wie den eingetretenen herbeizuführen. Im zweiten Falle ist der Tod vielmehr eine Folge der besondern Beschaffenheit des Nervensystems der Frau A; der Erfolg steht nur in einem entfernteren, nicht adaequaten Zusammenhang mit dem ursprünglichen Ereignis. Nach der Praxis des Bundesgerichts kann der adaequate Zusammenhang auch dann bestehen, wenn der eingetretene Schaden nicht eine unmittelbare Folge des Betriebsvorgangs ist. Weiterhin braucht der Betriebsvorgang nicht die einzige und allein ausschlaggebende Ursache für den ein-

⁴³⁾ Oser/Schönenberger, Komm. 1929, S. 298; Schärer, S. 50; Homberger, S. 53a; Schönbein, S. 34; Müller, S. 229; Homberger, in Z. b. J.V. 1924, Bd. LX, S. 252.

⁴⁴⁾ Rümelin, Die Verwendung der Kausalbegriffe im Straf- und Zivilrecht, Archiv für zivilistische Praxis, Bd. 90, 1900, S. 189; Homberger, S. 54a.

⁴⁵⁾ Oser/Schönenberger, Komm. 1929, S. 301.

getretenen Erfolg darzustellen⁴⁶⁾. Eine krankhafte Veranlagung des Geschädigten gilt nicht als Mitursache⁴⁷⁾.

6. Der Schadenersatz.

Der Halter haftet für den durch Tötung oder Verletzung einer Person verursachten Schaden sowie für den eingetretenen Sachschaden. Die Haftung des Halters erstreckt sich also auf den durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs verursachten Personen- und Sachschaden. Im Gegensatz zum verworfenen Automobilgesetz von 1926 spricht das gegenwärtige nicht mehr von der körperlichen Verletzung, sondern von der Verletzung überhaupt. Dadurch wird deutlich zum Ausdruck gebracht, dass nicht nur die äussere Verletzung des Körpers, sondern auch Gesundheitsschädigungen, wie Störung der geistigen und psychischen Funktionen, zu Schadenersatz verpflichten⁴⁸⁾. Das deutsche Gesetz nennt in § 7 neben der Verletzung des Körpers die Verletzung der Gesundheit ausdrücklich. Bezüglich des Sachschadens geht das Automobilgesetz weiter als das Eisenbahnhaftpflichtgesetz. Nach Art. 11 EHG besteht eine Haftung für Sachschaden nur insoweit, als es sich um die Beschädigung, Zerstörung oder den Verlust von Gegenständen handelt, die der Betroffene unter seiner eigenen Obhut mit sich führte. Die Unterwerfung des durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs verursachten Sachschadens unter die strengeren Grundsätze der Kausalhaftpflicht war nicht von allem Anfang an gegeben. Der Vorentwurf wollte die strengere Kausalhaftpflicht nur auf die Fälle angewendet wissen, bei denen eine nicht mit dem Motorfahrzeug beförderte Sache zerstört oder beschädigt wurde⁴⁹⁾. Der bundesrätliche Ent-

⁴⁶⁾ BE 38, 2 S. 474; 41, 2 S. 88; 42, 2 S. 660.

⁴⁷⁾ Schärer, S. 50 und die dort zitierten Gerichtsurteile.

⁴⁸⁾ Das Bundesgericht hat entschieden, dass nicht nur die traumatische Neurose, sondern auch die Schreckneurose zu entschädigen ist: BE 31, 2 S. 227 und 590; 51, 2 S. 73.

⁴⁹⁾ Vorentwurf, Art. 31, Abs. 1.

wurf schloss sich auf Weisung der Expertenkommission der Regelung des EHG an und sah die Kausalhaftpflicht für Schäden an solchen Gegenständen vor, die der Getötete oder Verletzte unter seiner eigenen Obhut mit sich führte⁵⁰). Die nationalrätliche Kommission beschloss dann, die Kausalhaftpflicht auf jeden Sachschaden auszudehnen. Der Nationalrat schloss sich diesem Beschlusse an und lehnte einen Minderheitsantrag ab, nach welchem die Kausalhaftpflicht nur auf Personenschäden Anwendung finden sollte⁵¹). Der Ständerat änderte an dem Beschluss des Nationalrats nichts⁵²). Die verschiedene Behandlung des Sachschadens im Eisenbahnhaftpflicht- und Automobilgesetz ist m. E. gerechtfertigt. Das Eisenbahnhaftpflichtrecht musste in erster Linie für diejenigen Sachen einen erhöhten Schutz schaffen, die der Benutzer der Eisenbahn mit sich führt. Sachen Dritter bedurften keines so weitgehenden Schutzes, da die Eisenbahnen eigene Wege befahren, deren Benützung Dritten grundsätzlich untersagt ist. Demgegenüber musste der Automobilgesetzgeber vor allem die Interessen Dritter schützen. Das Automobil benützt keine eigenen Strassen. Es teilt sie vielmehr mit den übrigen Strassenbenützern. Dadurch setzt es diese und deren Eigentum vermehrten Gefahren aus, weshalb ein erhöhter Schutz nicht nur für ihre Person, sondern auch für ihre Sachen gerechtfertigt ist. Sachschaden kann durch Beschädigung, Zerstörung oder Verlust einer Sache entstehen. Ein zu ersetzender Sachschaden liegt auch dann vor, wenn beim Vorbeifahren eines Motorfahrzeugs die Kleider eines Strassenbenützers durch Schmutzspritzer

⁵⁰) Die Expertenkommission beschloss mit 23 gegen 2 Stimmen, für die Automobilhaftpflicht die Grundsätze der Eisenbahnhaftpflicht zu übernehmen: Protokoll der Expertenkommission über die VII. Sitzung vom 9. Oktober 1930, zu Art. 31. Bundesrätlicher Entwurf, Art. 37.

⁵¹) Stenogr. Bulletin der Bundesversammlung, Nationalrat, Sommersession 1931, S. 212.

⁵²) Stenogr. Bulletin der Bundesversammlung, Ständerat, Herbstsession 1931, S. 460.

beschädigt oder das Schaufenster eines an der Strasse liegenden Geschäfts durch vom Automobil aufgerührte Steine eingeschlagen wird. Ebenso, wenn durch Erschütterungen, die durch den Motorfahrzeugverkehr verursacht werden, ein sich an der Fahrbahn befindliches Haus beschädigt wird. Zwar wird es in diesen Fällen meistens sehr schwer sein, den für den Schaden verantwortlichen Halter zu fassen, da die Schädigung eine Folge fortwährender, durch den Automobilbetrieb verursachter Erschütterungen darstellt. Wenn jedoch einmal einem besonders schweren Fahrzeug die Verursachung eines derartigen Schadens nachgewiesen werden könnte, so würde sich die Haftpflicht des Halters m. E. auch hier nach den Grundsätzen des Automobilgesetzes richten⁵³).

Die Haftpflichtbestimmungen des Automobilgesetzes beziehen sich nicht auf jeden Sachschaden, der durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs verursacht wird. Nach Art. 37, Abs. 7, bleibt die Haftung für Sachschaden nach Transportrecht vorbehalten. Das will m. E. sagen, dass in den Fällen, in welchen über die Beförderung einer Sache ein Transportvertrag abgeschlossen wird, für die Haftung nicht die Bestimmungen des Automobilgesetzes zur Anwendung kommen, sondern diejenigen, von welchen der Transportvertrag im besondern beherrscht wird. Unter dem Transportrecht im Sinne des Automobilgesetzes ist deshalb nicht nur das Frachtvertragsrecht des OR zu verstehen. Dieses regelt den Gütertransport nicht erschöpfend. Die Regelung der wichtigsten Transportverträge erfolgt vielmehr durch Spezialgesetz. Diese Spezialgesetze gehören ebenfalls zum Transportrecht im Sinne von Art. 37, Abs. 7, MFG⁵⁴). Die Beförderung einer

⁵³) Anderer Ansicht ist Schönbein, S. 23.

⁵⁴) Im einzelnen sind zu erwähnen das BG betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 29. März 1893 und das Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894, sowie das Postverkehrsgesetz vom 2. Oktober 1924 nebst der Vollziehungsverordnung vom 8. Juni 1925.

Sache nach Transportrecht ist nicht gleichbedeutend mit entgeltlicher Beförderung. Es gibt auch unentgeltliche Transportverträge.

Die Kausalhaftpflicht des Automobilhalters erfährt in ihrer Anwendung noch eine Einschränkung. Gemäss Art. 39 MFG richtet sich die Reparation des zwischen verschiedenen Haltern entstandenen Sachschadens nach dem Obligationenrecht. Die Bestimmung könnte infolge ihrer kurzen Fassung zu Unklarheiten führen. Aus dem Marginale schliesse ich aber, dass sie sich lediglich auf den Fall beziehen soll, wo zwei oder mehrere Motorfahrzeuge miteinander kollidieren. Hier soll die beidseitige Gefährdung der Motorfahrzeuge kompensiert werden — wenn ich so sagen darf — und sich die gegenseitige Ersetzung des durch die Halter erlittenen Sachschadens nach den obligationenrechtlichen Bestimmungen richten. Dabei muss es aber gleichgültig sein, ob der Halter das Fahrzeug selbst führte oder nicht. Es ist durchaus denkbar, dass sich in dem kollidierten Fahrzeug lediglich der Chauffeur des Halters oder eine andere Person befand, die den Wagen mit seiner Bewilligung führte. Trotzdem kann der Halter geschädigt sein, v. a. durch die Beschädigung des Automobils. Die Bestimmung bezieht sich aber nicht nur auf die Ersetzung des Schadens, der am Motorfahrzeug verursacht wird, sondern auf jeden Sachschaden, den der Halter erleidet. Der am Motorfahrzeug verursachte Schaden wird zwar in der Regel den Hauptschaden darstellen. Wird dagegen jemandem, der zufälligerweise Halter eines Motorfahrzeugs ist, durch ein anderes Motorfahrzeug der Gartenzaun eingefahren, so besitzt der Geschädigte, ob schon er auch Halter eines Motorfahrzeugs ist, gegen den Schadensurheber einen Haftpflichtanspruch im Sinne des Automobilgesetzes. Art. 39 MFG soll eben nur dann zur Anwendung kommen, wenn Motorfahrzeuge verschiedener Halter an ein und demselben Unfall beteiligt sind. Müsste der Sachschaden zwischen den Haltern nach den Grundsätzen der Kausalhaftpflicht ersetzt werden, so hätten die

Autokaskoversicherungen, welche dem Halter die durch Beschädigung oder Vernichtung des versicherten Wagens entstehende Vermögenseinbuße decken, an Bedeutung erheblich verloren. Es ist aber fraglich, ob diese Regelung nicht gerade im Interesse der Automobilisten gewesen wäre. Die Ersetzung des am Motorfahrzeug entstandenen Schadens wäre dann auch ohne besondere Versicherung gesichert gewesen. Jedenfalls wurde aber aus automobilistischen Kreisen das Begehren gestellt, für den unter verschiedenen Haltern verursachten Sachschaden das Obligationenrecht vorzubehalten⁵⁵).

Die Ersetzung des Personenschadens, den ein Halter bei der Kollision mit einem andern Motorfahrzeug erleidet, richtet sich dagegen nicht nach dem Obligationenrecht, sondern nach dem Automobilgesetz (Art. 39, 1. Satz). Art. 38, Abs. 2, letzter Satz, des bundesrätlichen Entwurfs behielt auch für diesen Fall das Obligationenrecht vor. Diese Lösung scheint mir die folgerichtigere gewesen zu sein.

Was Art und Umfang des Schadenersatzes anbetrifft, so sagt Art. 41, Abs. 1, MFG, dass sich diese nach den Grundsätzen des Obligationenrechts über unerlaubte Handlungen bestimmen. Dadurch soll sich eine nähere Umschreibung der Schadenersatzansprüche im Sinne von Art. 3 ff. EHG erübrigen. Von den Bestimmungen des Obligationenrechts kommen vor allem Art. 42—46 und Art. 52—54 in Betracht. Da aber das Automobilgesetz die Kausalhaftpflicht statuiert, wird das Verschulden des Halters entgegen Art. 43, Abs. 1, OR für die Schadenszumessung mit Ausnahme von Art. 37, Abs. 3, MFG grundsätzlich keine Rolle spielen. Von besonderer Wichtigkeit werden Art. 45 und 46 OR sein, die in Art. 2 und 3 EHG in etwas veränderter Form ausdrücklich wiederholt werden. Über den Umfang des Schadenersatzes enthält das MFG in Anlehnung an das EHG die Bestimmung,

⁵⁵) Protokoll der nationalrätlichen Kommission über die Verhandlungen vom 4.—6. Mai 1931, S. 13, 14, 17—19.

dass der Richter bei ungewöhnlich hohem Einkommen des Getöteten oder Verletzten die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände angemessen ermässigen kann⁵⁶). Die Vorschrift bezieht sich lediglich auf Personenschaden. Sie wird in der Praxis nur dann zur Anwendung kommen, wenn die Schadenersatzsumme die Versicherungssumme übersteigt.

Schadenersatzberechtigt sind der Verletzte, die Erben des Getöteten und der Sachbeschädigte. Haben andere Personen durch den Betrieb des Motorfahrzeugs ihren Versorger verloren, so besitzen auch sie einen Schadenersatzanspruch. Desgleichen hat der Familienangehörige, der durch den Betrieb des Motorfahrzeugs eines Familienmitglieds geschädigt wird, das Recht, von diesem die Ersetzung des ihm entstandenen Schadens zu verlangen. Von verschiedener Seite wurde bereits die Frage aufgeworfen, ob auch der Lenker des Motorfahrzeugs gegen den Halter einen Schadenersatzanspruch besitzt, wenn er durch den Betrieb des von ihm geführten Motorfahrzeugs geschädigt wird. Für die Bejahung der Frage spricht der Umstand, dass Art. 37, Abs. 1, MFG ohne irgendwelche Einschränkung sagt, dass der Halter für den durch den Betrieb des Motorfahrzeugs verursachten Schaden haftet, gleichgültig, ob er dieser oder jener Person entstanden ist. Für ihre Verneinung vielleicht die Regelung in Abs. 2 und 3 verbunden mit Abs. 6, durch die der Halter für das Verschulden des Lenkers des Fahrzeugs schlechweg verantwortlich gemacht wird, mit andern Worten, der Halter und der Lenker rechtlich als eine und dieselbe Person zu gelten haben. Ich möchte hier der richterlichen Entscheidung nicht vorgreifen. Mir scheint es aber billig zu sein, dass auch der durch den Betrieb des von ihm geführten Motorfahrzeugs verletzte Lenker vom Halter die Ersetzung seines Schadens verlangen kann. Denn schliesslich bildet das Automobil für ihn eine ebenso grosse Gefährdung wie für einen Mitfahrer oder einen Dritten,

⁵⁶) Art. 41, Abs. 3, MFG; Art. 4 EHG.

der sich auf der Strasse befindet. Selbstverständlich wird das eigene Verschulden des Lenkers einen Haftmilderungs- oder Haftausschliessungsgrund im Sinne von Art. 37, Abs. 2 und 3, MFG darstellen. In den Absätzen 2, 3 und 4 von Art. 37 MFG sind unter dem Ausdruck „Geschädigter“ nur diejenigen Personen zu verstehen, die an einem Motorfahrzeugunfall direkt beteiligt sind und dabei getötet oder verletzt werden oder einen Sachschaden erleiden. Der Ausdruck umfasst also nicht den Kreis aller Schadenersatzberechtigten⁵⁷⁾. Im letztgenannten Sinne sprechen Art. 44, 49, 50 und 55 MFG vom „Geschädigten“.

7. Die Genugtuung.

Das Automobilgesetz hat sich auch bei der Regelung der Frage der Genugtuung dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz angeschlossen. Trifft den Halter oder eine Person, für die er verantwortlich ist — das sind die Personen, deren sich der Halter zum Betrieb des Motorfahrzeugs bedient, oder die das Fahrzeug mit seiner Einwilligung führen —, ein Verschulden, so kann der Richter unter Würdigung der besondern Umstände, namentlich in Fällen von Arglist oder grober Fahrlässigkeit, dem Verletzten oder, wenn dieser gestorben ist, dessen Angehörigen, auch abgesehen vom Ersatz eines nachweisbaren Schadens, eine angemessene Geldsumme als Genugtuung zusprechen. Voraussetzung des Zuspruchs einer Genugtuungssumme bildet m. E. mit Recht das Vorhandensein eines Verschuldens des Halters oder der Personen, für die er verantwortlich ist. Ein leichtes Verschulden kann aber u. U. genügen⁵⁸⁾. Der Genugtuungsanspruch ist nur gegeben bei Verletzung oder Tötung einer Person, also bei Perso-

⁵⁷⁾ Protokoll über die Verhandlungen der nationalrätl. Kommission vom 4.—6. Mai 1931, S. 10: „Die Kommission erklärt sich einverstanden, für den „Getöteten, Verletzten und Sachbeschädigten“ den Ausdruck „Geschädigter“ in die Vorlage aufzunehmen.

⁵⁸⁾ BE 39, 2 S. 320.

nenschaden. Eine Person, die nur einen Sachschaden erlitten hat, besitzt den Anspruch nicht.

Berechtigt, eine Genugtuungssumme zu fordern, sind der körperlich Verletzte und im Fall der Tötung einer Person deren Angehörige. Unter den Angehörigen ist gleich wie in Art. 47 OR und Art. 8 EHG nicht der ganze Kreis der Personen zu verstehen, die ihren Versorger verloren haben. Gemeint sind vielmehr nur diejenigen, die durch den Tod einer Person nahe berührt werden, d. h. die mit dem Verstorbenen in naher verwandtschaftlicher Beziehung standen. Die Angehörigkeit bestimmt sich durch die familiären Beziehungen, die eine Person mit dem Getöteten hatte. Zu den Angehörigen gehören z. B. die Kinder und der Ehegatte, nicht aber weitere Versorgungsberechtigte⁵⁹⁾. Becker will dazu u. U. auch Personen rechnen, die mit dem Getöteten weder durch Blutsverwandtschaft noch Adoption verbunden waren⁶⁰⁾. Er denkt dabei wohl an die Familie im weitern Sinn, wie sie uns aus dem frühern deutschen Recht her bekannt ist.

8. Die vertragliche Beschränkung der Haftpflicht.

Die Haftpflicht des Automobilhalters darf nicht durch Vereinbarungen wegbedungen oder beschränkt werden, wie dies teilweise nach Art. 100 und 101 OR möglich ist. Art. 43, Abs. 1, MFG erklärt derartige Abmachungen ausdrücklich als ungültig. Die Vorschrift ist nur im Hinblick auf die enge Verbindung von Haftpflicht und Versicherung verständlich. Nach Abs. 2 des gleichen Artikels sind weiterhin Vereinbarungen, die offenbar unzulängliche Entschädigungen festsetzen, anfechtbar. Da die beiden Bestimmungen Art. 16 und 17

⁵⁹⁾ Entscheid des Bundesgerichts in der Semaine jud., 1907, p. 209; Botschaft des Bundesrats zum Entwurf des EHG, Bundesblatt 1901, Bd. 1, S. 680; Fick, Komm. zum OR, 1915, zu Art. 47; Oser, Komm. zum OR, 1915, zu Art. 47; BE 18, S. 347 und 399; 32, 2 S. 593.

⁶⁰⁾ Becker, Komm. zum OR, 1917, zu Art. 47.

EHG nachgebildet wurden, so kann zu ihrer Auslegung die Rechtsprechung des Bundesgerichts zu diesen Artikeln herbeigezogen werden. Danach liegt eine offenbar unzulängliche Entschädigung nur dann vor, wenn der vereinbarte Schadensbetrag in einem offenbaren Missverhältnis zum tatsächlichen Schaden steht⁶¹⁾. Anfechtbar sind nicht nur Verträge zwischen dem Motorfahrzeughalter und dem Geschädigten, sondern auch solche zwischen dem Versicherer des Motorfahrzeughalters und dem Geschädigten. Die Anfechtung der Vereinbarung muss binnen Jahresfrist nach ihrem Abschluss erfolgen. Es handelt sich hier m. E. nicht um eine Verjährungs-, sondern um eine Verwirkungsfrist. Nach ihrem Ablauf geht der Anspruch des Geschädigten unter. Die obligationenrechtlichen Hemmungsgründe der Verjährung und ihre Unterbrechung durch Anerkennung gelten nicht. Der Ablauf der Frist ist von Amtes wegen zu prüfen. Dagegen gilt der Anspruch als noch nicht verwirkt, wenn der Geschädigte durch Arglist des Verpflichteten zur Versäumung der Frist bewogen wurde⁶²⁾. Vielleicht ist die Frist von einem Jahr etwas zu kurz bemessen. Im Eisenbahnhaftpflichtgesetz gilt eine solche von zwei Jahren⁶³⁾. M. E. sollte sich die Vereinbarung jedenfalls nicht auf Unfallfolgen beziehen können, die erst nach Ablauf der Verwirkungsfrist in Erscheinung treten.

9. Die Haftausschliessungs- und Haftmilderungsgründe.

Die Automobilhaftpflicht darf nicht so weit gehen, dass der Halter für jeden Schaden aufkommen muss, der durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs verursacht wird. Auch sie muss, wie jede Kausalhaftpflicht, ihre Schranken haben. Diese sollten billigerweise dort sein, wo der verursachte Schaden die Folge eines vom Automobilhalter nicht mehr zu verantwortenden Ereignisses oder Ver-

⁶¹⁾ BE 30, 2 S. 46.

⁶²⁾ v. Tuhr, Allg. Teil des schweiz. OR, 2. Teil, 1925, S. 557.

⁶³⁾ Schärer, zu Art. 17 EHG, S. 69.

schuldens darstellt. In diesen Fällen sollte dem Motorfahrzeughalter die Möglichkeit gegeben werden, sich zu entlasten. Je nach den Entlastungsmöglichkeiten, die der Gesetzgeber dem Haftpflichtigen einräumt, bestimmt sich die Strenge des Gesetzes. Inwieweit das Automobilgesetz in dieser Beziehung geht, soll hier kurz dargelegt werden.

Nach Art. 37, Abs. 2, MFG wird der Halter von der Ersatzpflicht befreit, wenn er beweist, dass der Schaden durch höhere Gewalt oder durch grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten verursacht worden ist, ohne dass ihn selbst oder Personen, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden trifft. Die Festsetzung der Entlastungsmöglichkeiten des Automobilhalters gab bei der Ausarbeitung des Gesetzes vielleicht am meisten zu reden. Auf der einen Seite wollte man die Entlastungsgründe so weit als möglich beschränken, auf der andern Seite nach Möglichkeit ausdehnen. Am weitesten in der Beschränkung gingen diejenigen, welche als Entlastungsgrund nur die höhere Gewalt zulassen wollten; das eigene Verschulden des Geschädigten sollte lediglich einen Herabsetzungsgrund bei der Bemessung des Schadenersatzes bilden. Mehr auf dem Wege einer Unfallversicherung suchten diejenigen die Frage zu lösen, welche für die Versicherungsgesellschaft die gesetzliche Pflicht aufstellen wollten, jeden durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs verursachten Schaden zu ersetzen, sofern er nicht durch grobes Verschulden des Geschädigten selbst herbeigeführt worden ist; beim Vorliegen eines Verschuldens des Halters oder eines Dritten sollte die Versicherungsgesellschaft ein Rückgriffsrecht gegenüber der in Frage kommenden Person besitzen. Nach diesem Vorschlag hätte auch der Halter für die Unfallfolgen auf dem Regresswege aufkommen müssen. Die Regelung hätte verschiedene Schwierigkeiten mit sich gebracht. Vor allem wäre die Lösung der Prämienfrage nicht leicht gewesen. Wer hätte die Prämien bezahlen sollen? Wohl nicht der auf dem Regressweg persönlich

haftbare Halter. Weitere Entlastungsmöglichkeiten wollten dem Halter diejenigen einräumen, die in Anlehnung an den bundesrätlichen Entwurf den Vorschlag machten, die Ausschlussgründe des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes ins Automobilgesetz aufzunehmen⁶⁴). Die gegenseitige Abwägung dieser verschiedenen Interessen führte dann zur Regelung, wie sie in Art. 37, Abs. 2, MFG enthalten ist.

Das Vorhandensein eines Entlastungsgrundes ist vom Halter zu beweisen. Befindet sich dieser in einem Beweisnotstand, so ist seine Haftung gegeben. Der Nachweis des Befreiungsgrundes genügt aber nicht, um ihn von seiner Haftpflicht zu befreien. Dazu ist noch ein Doppeltes erforderlich. Einmal darf ihn selbst oder Personen, für die er verantwortlich ist, am Unfall kein Verschulden treffen. Die Personen, für die er verantwortlich ist, werden in Art. 37, Abs. 6, MFG näher umschrieben. Danach gelten nicht als Dritte im Sinne von Art. 37 MFG Personen, deren sich der Halter zum Betriebe des Motorfahrzeugs bedient oder die das Fahrzeug mit seiner Einwilligung führen. Damit wird dem Halter für diese Personen die zivilrechtliche Verantwortung überbunden. Er haftet für den Schaden, den sie durch den Betrieb seines Motorfahrzeugs verursachen. Unter einer Person, deren sich der Halter zum Betriebe des Motorfahrzeugs bedient, ist eine solche zu verstehen, die zum Halter in einem Verhältnis im Sinne von Art. 55 OR steht⁶⁵). Dabei ist es gleichgültig, ob zwischen ihr und dem Halter ein eigentliches Anstellungsverhältnis besteht oder ob sich dieser ihrer nur im Einzelfall bedient. Die Haftung des Automobilhalters für diese Person hat sich aber nicht nur auf den Schaden zu beziehen, welchen sie in Ausübung ihrer dienstlichen oder geschäftlichen Verrichtungen verursacht hat, sondern auf jeden durch den Betrieb des Motorfahrzeugs herbeigeführten. Andernfalls müsste dies,

⁶⁴) Protokoll über die Verhandlungen der Expertenkommission, zu Art. 31, Anträge Hasler, Pfister, Guinand und von Stürler.

⁶⁵) Oser/Schönenberger, zu Art. 55 OR.

gleich wie in Art. 55 OR, auch in Art. 37 MFG ausdrücklich gesagt werden. Dass dem so ist, ergibt sich weiterhin aus Abs. 5 in Verbindung mit Abs. 6 von Art. 37 MFG, wonach eine Person, deren sich der Halter zum Betriebe des Motorfahrzeugs bedient, nicht Strolchenfahrer im Sinne von Abs. 5 sein kann⁶⁶). Art. 55 OR kann eben nur für die Festsetzung des Personenkreises, nicht aber für die Bestimmung des Haftungsumfanges des Halters für diese Personen herangezogen werden. — Personen, die das Fahrzeug mit Einwilligung des Halters führen, sind solche, denen der Halter die Führung des Fahrzeugs aus Gefälligkeit, Geschäftsinteresse usw. überlässt. Der Halter stellt beispielsweise sein Automobil seinem Geschäftsfreund zur Verfügung, dessen Wagen z. Z. verkehrsunfähig ist; er überlässt das Fahrzeug während eines Nachmittags seinem Sohn, damit dieser mit seinen Studienkameraden einen Ausflug ausführen kann. Auch der Reparatur, der mit einem ihm zur Reparatur übergebenen Wagen eine Probefahrt vornimmt, führt den Wagen mit Einwilligung des Halters; desgleichen der Fahrschüler. Unter die Personen, die das Fahrzeug mit Einwilligung des Halters führen, sollten m. E. aber auch die gerechnet werden, welche dasselbe im Einverständnis desjenigen führen, dem der Halter das Fahrzeug überlassen hat. Der Halter muss eben damit rechnen, dass diese Person die Führung des ihr übergebenen Wagens einem andern überlässt. Wenn demnach der Geschäftsfreund den ihm zur Verfügung gestellten Wagen durch seinen Chauffeur, der Sohn durch einen Studienkollegen und der Reparatur durch seinen Mechaniker führen lässt, so führen m. E. auch diese den Wagen im Einverständnis des Halters. Die „Personen, deren sich der Halter zum Betriebe seines Motorfahrzeugs bedient“, sind nicht gleichbedeutend mit den „Personen, die das Fahrzeug mit Einwilligung des

⁶⁶) Damit ist jedoch nicht gesagt, dass solche Personen nicht Strolchenfahrer im Sinne der strafrechtlichen Bestimmungen sein können (Art. 62 MFG).

Halters führen“. Wenn sich der Halter zum Betrieb seines Motorfahrzeugs eines angestellten Chauffeurs bedient und dieser mit dem Wagen hinter dem Rücken seines Dienstherrn mit einigen Kameraden eine Spritztour ausführt, so führt er das Fahrzeug wohl nicht mit Einwilligung des Halters. Umgekehrt sind Personen, die das Fahrzeug mit Einwilligung des Halters führen, nicht immer solche, deren sich der Halter zum Betrieb des Motorfahrzeugs bedient. Der Geschäftsfreund, dem der Halter einen Dienst erweist, der Sohn, der seine Freunde spazieren fährt und der Reparatuer, der seinen Mechaniker fahren lässt, sind nicht Personen, deren sich der Halter zum Betriebe seines Fahrzeugs bedient.

Des weitern darf, damit ein Haftbefreiungsgrund eintreten kann, der Unfall nicht auf eine fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeugs zurückzuführen sein. Dies wird zwar in Abs. 2 von Art. 37 MFG nicht ausdrücklich gesagt, ergibt sich aber eindeutig aus Abs. 3. Trotzdem wäre es vielleicht folgerichtiger gewesen, wenn diese Voraussetzung, gleich wie das Fehlen des Verschuldens, auch in Abs. 2 genannt worden wäre. Bei der Auslegung von Abs. 2 ist allerdings nicht nur der Absatz für sich allein zu betrachten, sondern es muss auch der übrige Inhalt des Artikels berücksichtigt werden. Stellt die fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeugs eine Mitursache des eingetretenen Schadens dar, so kommt nicht Abs. 2, sondern Abs. 3 zur Anwendung, der die Konkurrenz zwischen dem Verschulden des Geschädigten oder Dritten und der fehlerhaften Beschaffenheit des Motorfahrzeugs ausdrücklich regelt.

Als ersten Haftbefreiungsgrund nennt das Gesetz die höhere Gewalt. Der Begriff der höhern Gewalt ist in der schweizerischen Gesetzgebung öfters anzutreffen. Ich erinnere nur an die Artikel 299, 487, 490 und 813 OR; Art. 1 EHG; Art. 27 des BG über die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen vom 24. Juni 1902 (ElG) und Art. 27 der Militärorganisation der schweizerischen Eid-

genossenschaft (MO). In all diesen Fällen wird der Begriff der höhern Gewalt vom Gesetzgeber nicht umschrieben. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts sind darunter nur Ereignisse zu beziehen, die überraschend und mit unwiderstehlicher Gewalt über den Betroffenen hereinbrechen, deren Eintritt also nicht voraussehbar ist und deren Wirkungen nicht abgewendet werden können⁶⁷⁾. Der Begriff darf bei der Automobilhaftpflicht nicht zu weit gefasst werden, da mit der Einführung der Kausalhaftung der Gesetzgeber den Automobilhalter für alle Schadensfolgen haftbar machen wollte, die mit der Gefahr des Automobilbetriebs in irgendwelcher Beziehung stehen. Was nach den Errungenschaften der Technik vermieden werden kann, darf nicht unter den Begriff der höhern Gewalt fallen. Ebensowenig ein Ereignis, das aus dem Automobilbetrieb selbst entsteht (Explosion, Bruch eines Bestandteils, Versagen einer Vorrichtung, fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs usw.). Darunter sind vielmehr nur Ereignisse zu verstehen, deren Ursache ausserhalb des Automobilbetriebs liegt und deren Eintritt auch bei Anwendung der grössten Sorgfalt und aller dem Automobilhalter zuzumutenden Vorkehrungen nicht zu verhindern gewesen ist; des weitern solche, für die der Halter auch nicht wegen ihrer Häufigkeit einzutreten hat. Der Begriff ist mit dem des unabwendbaren Ereignisses des § 7, Abs. 2, KFG nicht identisch. Nach diesem kann der Motorfahrzeughalter zu seiner Entlastung auch Ereignisse geltend machen, die auf die eigentümlichen Gefahren des Betriebs zurückzuführen sind⁶⁸⁾.

Neben der höhern Gewalt stellt das grobe Verschulden des Geschädigten oder des Dritten für den Automobilhalter einen Haftbefreiungsgrund dar. Das Drittverschulden und das Selbstverschulden des Geschädigten werden in den bestehenden Haftpflichtgesetzen verschieden be-

⁶⁷⁾ BE 31, 2 S. 218; 35, 2 S. 546; 36, 2 S. 60; 38, 2 S. 100; 49, 2 S. 266.

⁶⁸⁾ Müller, S. 248.

handelt. Im BRB betreffend die Ordnung des Luftverkehrs stellt nur das Selbstverschulden des Geschädigten einen gänzlichen oder teilweisen Haftbefreiungsgrund dar, nicht aber das Verschulden des Dritten. Nach den Elektrizitätshaftpflichtbestimmungen befreien das Verschulden des Dritten und das grobe Verschulden des Geschädigten den Betriebsinhaber von seiner Haftpflicht, wogegen im Eisenbahnhaftpflichtgesetz neben dem Verschulden des Dritten nicht nur das grobe, sondern jedes Verschulden des Geschädigten haftbefreiend wirkt. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts zum EHG stellt das Verschulden des Geschädigten oder Dritten aber nur dann einen Haftbefreiungsgrund dar, wenn es alleinige Ursache des Unfalls ist; erscheint daneben die Eigenartigkeit des Bahnbetriebs als Mitursache, so tritt eine Haftbefreiung der Eisenbahnunternehmung nicht ein⁶⁹⁾. In Anlehnung an diese Praxis hat das Bundesgericht entschieden, dass auch im EIG das Verschulden des Dritten und das grobe Verschulden des Geschädigten nur dann einen Haftausschliessungsgrund bilden, wenn sie die alleinige und ausschliessliche Ursache eines Unfalls darstellen⁷⁰⁾. Wenn neben dem Verschulden des Dritten der Eisenbahnbetrieb Mitursache des Unfalls ist, so haftet die Eisenbahnunternehmung dem Geschädigten gegenüber in vollem Umfang, besitzt dann aber gegen den schuldhaften Dritten ein Rückgriffsrecht. Bei Konkurrenz von Eisenbahnbetrieb und Verschulden des Geschädigten bildet letzteres einen Reduktionsgrund im Sinne von Art. 5 EHG⁷¹⁾. Wie stellt sich nun das Automobilgesetz zu dieser Praxis?

Ich habe bereits erwähnt, dass nach Art. 37, Abs. 2, MFG nur das grobe Verschulden des Dritten oder Geschädigten einen Haftausschliessungsgrund darstellt. Bei leich-

⁶⁹⁾ BE 33, 2 S. 590; 37, 2 S. 239; 38, 2 S. 221; 39, 2 S. 320; 42, 2 S. 388; 50, 2 S. 409; 53, 2 S. 86.

⁷⁰⁾ BE 35, 2 S. 198 und 436; 42, 2 S. 398.

⁷¹⁾ Schärer, zu Art. 1 EHG, S. 52 und 53.

tem Verschulden hat der Richter die Ersatzpflicht des Halters unter Würdigung aller Umstände festzusetzen. Nach dem bundesrätlichen Entwurf sollte jedes Verschulden des Geschädigten oder des Dritten haftbefreiend wirken. Auf das Ersuchen weiter Kreise hin schlug dann aber das eidg. Justiz- und Polizeidepartement der nationalrätlichen Kommission vor, als Haftausschliessungsgrund nur das grobe Verschulden des Geschädigten, dagegen jedes Verschulden des Dritten zu bezeichnen; bei leichtem Verschulden des Geschädigten sollte der Richter die Ersatzpflicht unter Würdigung aller Umstände ermässigen. Die nationalrätliche Kommission ging dann aber noch weiter und beschloss, das Selbst- und Drittverschulden gleich zu behandeln und nur das grobe Verschulden als Haftbefreiungsgrund gelten zu lassen. Diesem Beschlusse stimmten sowohl der Nationalrat als auch der Ständerat zu⁷²⁾. Im Eisenbahnhaftpflichtgesetz spielt der Grad des Verschuldens keine Rolle. Hier befreit auch das leichte Verschulden des Dritten oder Geschädigten die Bahnunternehmung von ihrer Haftpflicht, wenn es sich als alleinige Ursache des Unfalls darstellt. Die Einteilung des Verschuldens in grobes und leichtes ist nicht neu. Sie war schon dem römischen Recht bekannt und ist, wie wir oben bereits angetönt haben, auch in das geltende Elektrizitätshaftpflichtrecht aufgenommen worden. Immerhin ist nicht ausser acht zu lassen, dass die Beurteilung des einzelnen Tatbestands in bezug auf die Annahme eines leichten oder groben Verschuldens nicht immer leicht sein wird. Sie ist ausschliesslich Ermessenssache des Richters.

Bei leichtem Verschulden des Geschädigten oder Dritten, das die alleinige Ursache des Schadens darstellt, hat der Richter die Ersatzpflicht des Halters unter Würdigung aller Umstände festzusetzen. So sagt das Gesetz. Die Bestimmung ist nicht sehr klar. Sie will aber nichts anderes sagen, als dass der Richter bei leichtem Selbst-

⁷²⁾ Protokoll über die Verhandlungen der nationalrätl. Kommission vom 4.—6. Mai 1931, S. 6.

oder Drittverschulden die Ersatzpflicht des Halters entsprechend herabzusetzen hat. Nach dem Wortlaut des Gesetzes könnte man zwar annehmen, dass im Einzelfall von einer Ermässigung abgesehen oder die Ersatzpflicht ganz aufgehoben werden könnte. Ich glaube aber, dass man damit dem Willen des Gesetzgebers nicht entsprechen würde. So wurde schon in der vorhin erwähnten neuen Fassung von Art. 36 des Justiz- und Polizeidepartements, die den Beratungen der nationalrätlichen Kommission zugrunde gelegt wurde, ausdrücklich von „ermässigen“ und nicht von „festsetzen“ gesprochen. Die nationalrätliche Kommission hatte dieser Fassung grundsätzlich zugestimmt. In einer spätern Redaktion muss dann das Wort „ermässigen“ durch „festsetzen“ ersetzt worden sein, ohne dass man aber damit eine materielle Änderung vornehmen wollte. Darauf lassen auch die ausführlichen Verhandlungen im Parlament schliessen. Dort wurde bei der Behandlung des leichten Selbst- und Drittverschuldens stets von der Herabsetzung der Ersatzpflicht gesprochen⁷³⁾. Ich verweise besonders auf die eindeutigen Ausführungen und Anträge von Nationalrat Weisflog, die vom Berichterstatter als redaktionelle Anregungen entgegengenommen wurden⁷⁴⁾. Die Redaktionskommission hat sie dann aber bei der endgültigen Textbereinigung leider nicht berücksichtigt. In diesem Zusammenhang möchte ich noch auf Art. 37, Abs. 3, MFG aufmerksam machen, der sagt, dass bei Konkurrenz von einem Verschulden des Halters mit einem Verschulden des Dritten oder Geschädigten — also auch mit einem leichten Verschulden des Dritten oder Geschädigten — der Halter von seiner Ersatzpflicht teilweise befreit wird. Wenn demnach der schuldhafte Halter bei einem leichten Dritt-

⁷³⁾ Stenographisches Bulletin des Nationalrats, Sommersession 1931, Ausführungen von Bundesrat Häberlin S. 226; Gadiant S. 231; Ast S. 233; Lachenal S. 240; stenographisches Bulletin des Ständerats, Wintersession 1931, S. 651.

⁷⁴⁾ Stenographisches Bulletin des Nationalrats, Sommersession 1931, S. 237 und 240.

oder Selbstverschulden von seiner Haftung teilweise zu befreien ist, so muss dies um so mehr für den nichtschuldhaften Halter zutreffen. Aus diesen Gründen kann der zweite Satz von Art. 37, Abs. 2, wohl nur so ausgelegt werden, dass bei einem leichten Verschulden des Dritten oder Geschädigten der Richter die Ersatzpflicht unter Würdigung aller Umstände entsprechend herabsetzen muss. Die gesetzliche Behandlung des leichten Dritt- und Selbstverschuldens als teilweisen Haftausschliessungsgrund bringt gewisse Schwierigkeiten mit sich. Um wieviel soll beispielsweise die Ersatzpflicht des Halters herabgesetzt werden, wenn bei einem Unfall, der lediglich auf das leichte Verschulden eines Dritten zurückzuführen ist, ein Schaden von 1000 Fr. verursacht wird? Man kann wohl sagen, dem Grade des leichten Drittverschuldens entsprechend. Dies hat dann aber zur Folge, dass der Richter innerhalb des leichten Verschuldens wiederum verschiedene Grade des Verschuldens zu unterscheiden hat. Wenn man bedenkt, welche Schwierigkeiten schon die Einteilung des Verschuldens in grobes und leichtes bereiten kann, so kann man sich leicht vorstellen, um wieviel schwieriger es sein wird, innerhalb des leichten Verschuldens verschiedene Abstufungen vorzunehmen. Ich frage mich weiter: Wenn der Grad des leichten Verschuldens festgestellt ist, welche Herabsetzung sollte das grösste leichte Verschulden, welche das kleinste rechtfertigen? Die Frage lässt sich in dieser allgemeinen Form wohl gar nicht beantworten. Der Richter hat von Fall zu Fall zu entscheiden, und zwar nach Würdigung aller Umstände; er hat neben dem Verschulden die soziale Stellung und die finanziellen Verhältnisse der Beteiligten zu würdigen — wobei die des Halters allerdings nur dann zu berücksichtigen sein werden, wenn der Schaden die Versicherungssumme übersteigt —, die Art des Schadens, die Beschaffenheit des Angriffsobjekts, den eigenen Schaden des Schadenverursachers usw.⁷⁵⁾. Die praktische Auswirkung der Bestimmung

⁷⁵⁾ Oser/Schönenberger zu Art. 43 OR; Fick zu Art. 43 OR.

wird also ausschliesslich vom Ermessen des Richters abhängig sein. Vielleicht wird der automobilfreundliche Richter den Halter nach Möglichkeit entlasten, der automobilfeindliche belasten. Ich glaube aber, dass der Vorschrift eine nicht sehr grosse praktische Bedeutung zukommen wird, da die Fälle des ausschliesslichen leichten Dritt- oder Selbstverschuldens wohl nur selten vorkommen werden.

Der Halter wird von der Ersatzpflicht auch dann befreit, wenn sein Motorfahrzeug ohne sein Verschulden von einem Dritten zur Ausführung einer Strolchenfahrt verwendet wird (Art. 37, Abs. 4, MFG). Voraussetzung der Befreiung ist, dass der Halter die Entwendung des Fahrzeugs nicht durch ein schuldhaftes Verhalten ermöglicht hat. Mit dieser Regelung wird dem Halter in der Verwahrung des Motorfahrzeugs eine bestimmte Sorgfaltspflicht überbunden. Wieweit diese geht, wird der Richter im Einzelfall zu bestimmen haben. Wenn der Halter seine Sorgfaltspflicht verletzt, so haftet er dem Geschädigten gegenüber in vollem Umfang. Eine bloss teilweise Haftung des Halters für den Fall, dass die Verletzung der Sorgfaltspflicht lediglich eine Mitursache zur Strolchenfahrt bildet, sieht das Gesetz nicht vor. Schliesst der Halter seinen Wagen, den er auf der Strasse stehen lassen muss, ab, so ist er seiner Sorgfaltspflicht wohl nachgekommen; desgleichen, wenn er ihn in die Garage stellt und diese abschliesst. Nicht so einfach gestaltet sich die Frage, wenn er die Garage offen lässt oder den Wagen unverschlossen im eigenen Garten parkiert. Nach meinem Dafürhalten hat er hier nicht alles getan, um die Ausführung einer Strolchenfahrt zu verhindern. Im Interesse des geschädigten Dritten wird an die Beurteilung der vom Halter zu beobachtenden Sorgfaltspflicht ein strenger Masstab angelegt werden müssen. Wie verhält es sich nun aber, wenn nicht der Halter, sondern sein Chauffeur die dem Halter auferlegte Sorgfaltspflicht verletzt? Haftet der Halter auch in diesem Falle für den bei

einer Strolchenfahrt verursachten Schaden? Das Gesetz spricht nur vom Verschulden des Halters. Daraus muss wohl geschlossen werden, dass seine Haftung nur besteht, wenn ihn in der Auswahl, Beaufsichtigung, Instruktion usw. des Chauffeurs ein Verschulden trifft. M. E. sollte jedoch der Halter, gleich wie in Abs. 2 und 3, auch hier für das Verschulden der Personen eintreten müssen, deren er sich zum Betriebe des Motorfahrzeugs bedient oder die das Fahrzeug mit seiner Einwilligung führen. Ich glaube, dass der Zweck der Bestimmung und der Aufbau des Artikels diese Interpretation zulassen würden. Andernfalls wäre Abs. 4 lückenhaft. — Personen, deren sich der Halter zum Betriebe des Motorfahrzeugs bedient, können keine Strolchenfahrt nach Abs. 5 begehen, da sie gemäss Abs. 6 nicht Dritte im Sinne des Artikels sein können, also auch nicht im Sinne von Absatz 5. Wenn der Chauffeur hinter dem Rücken und gegen den Willen seines Dienstherrn mit einigen Kameraden eine Spazierfahrt ausführt und dabei einen Menschen anfährt und verletzt, so kann der Halter seine Haftung nicht damit ablehnen, dass die Fahrt gegen seinen Willen vorgenommen wurde und er die ihm nach Abs. 5 auferlegte Sorgfaltpflicht nicht verletzt habe. Dies wohl deshalb, weil der Gesetzgeber von der Voraussetzung ausging, dass eine Person, derer sich der Halter zur Führung des Motorfahrzeugs bedient, jederzeit in der Lage sein wird, über das Motorfahrzeug zu verfügen. Dagegen kann der Chauffeur Strolchenfahrer im Sinne von Art. 62 MFG sein (strafrechtlicher Tatbestand). — Die Haftung des Strolchenfahrers im Sinne von Abs. 4 richtet sich gleich wie die des Halters nach Art. 37 MFG. Wenn mehrere Personen ein Fahrzeug entwenden, um damit eine Fahrt auszuführen, so hat m. E. nicht nur der Lenker, sondern es haben auch die übrigen als Strolchenfahrer zu gelten. Ich möchte sogar noch weiter gehen und jeden Mitfahrer als Strolchenfahrer bezeichnen, der weiss, dass die Fahrt, die er mitmacht, eine Strolchenfahrt darstellt. Nach

meinem Dafürhalten lässt der Wortlaut des Gesetzes diese Auslegung zu. Abs. 5 sagt: „Ist das Motorfahrzeug . . . von einem Dritten . . . verwendet worden . . .“ Verwendet wird das Fahrzeug nicht nur vom Lenker, sondern von jedem, der damit fährt.

Abs. 3 von Art. 37 MFG regelt die Fälle, bei welchen mit dem Verschulden des Dritten oder Geschädigten ein Verschulden des Halters oder der Personen, für die er verantwortlich ist, oder eine fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeugs konkurriert. Hier wird der Halter von der Ersatzpflicht nur zum Teil befreit. Wenn ich im folgenden vom Verschulden des Halters spreche, so verstehe ich darunter auch dasjenige der Personen, für die er verantwortlich ist. Die Personen sind die gleichen wie in Abs. 2. Abs. 3 spricht von der fehlerhaften Beschaffenheit des Motorfahrzeugs. Demgegenüber sprach der bundesrätliche Entwurf in Anlehnung an die Rechtsprechung des Bundesgerichts zu Art. 1 EHG von der besondern Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs und stellte ein Konkurrenzverhältnis auf zwischen dieser und dem Verschulden des Geschädigten. Die nationalrätliche Kommission beschloss dann, die „besondere Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs“ durch „fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeugs“ zu ersetzen, womit sich die beiden Räte stillschweigend einverstanden erklärten⁷⁶⁾. Der Begriff der fehlerhaften Beschaffenheit des Motorfahrzeugs geht weniger weit als derjenige der besondern Betriebsgefahr. Die engere Fassung ist beabsichtigt⁷⁷⁾. Es wird deshalb nicht angehen, dass die Gerichte die fehlerhafte Beschaffenheit im Sinne der Betriebsgefahr auslegen werden. Das Motorfahrzeug ist fehlerhaft beschaffen, wenn es nicht in Ordnung ist, d. h. wenn es einen Material-

⁷⁶⁾ Protokoll der nationalrätlichen Kommission über die Verhandlungen vom 4.—6. Mai 1931, S. 7, 10 und 11.

⁷⁷⁾ Stenographisches Bulletin, Nationalrat, Sommersession 1931, Ausführungen von Bundesrat Häberlin S. 227 und 230, Gadiant S. 232, Meuli S. 236.

fehler aufweist oder seine Vorrichtungen nicht richtig funktionieren. Der Begriff der fehlerhaften Beschaffenheit sollte jedenfalls nicht enger ausgelegt werden. Es sollten darunter nicht nur Materialfehler verstanden werden, sondern auch fehlerhaftes Funktionieren der Vorrichtungen. Haftbegründend ist einzig die Tatsache der fehlerhaften Beschaffenheit des Motorfahrzeugs. Nicht erforderlich ist, dass sie der Halter kennt. Wenn er sie kennt und mit dem Fahrzeug trotzdem umherfährt, so handelt er ohnehin schuldhaft, worin ein besonderer Haftungsgrund liegt. — Abs. 3 ordnet verschiedene Konkurrenzfälle. Ich möchte im folgenden auseinandersetzen, wenn erstens mit dem groben und sodann mit dem leichten Verschulden des Geschädigten oder Dritten ein Verschulden des Halters oder fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeugs konkurriert. Das alleinige grobe Selbst- oder Drittverschulden schliesst die Haftung des Halters aus. Bildet jedoch ein leichtes oder grobes Verschulden des Halters oder fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeugs Mitursache des Unfalls, so wird der Halter von seiner Haftpflicht nicht ganz, sondern nur teilweise befreit. Die Befreiung wird um so grösser sein, je kleiner das Mitverschulden des Halters ist. Das leichte Verschulden des Dritten oder Geschädigten, das alleinige Ursache des Erfolgs ist, schliesst die Haftpflicht des Halters nur teilweise aus. Wenn nun neben dieses leichte Dritt- oder Selbstverschulden ein Verschulden des Halters, sei es ein leichtes oder grobes, oder fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeugs tritt, so ändert dies am Grundsatz nichts. Der Halter wird auch in diesem Falle von seiner Haftpflicht teilweise befreit. Die Befreiung wird aber im Hinblick auf das eigene Verschulden oder die fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeugs geringer sein. Bei grobem Verschulden des Halters wird sie unbedeutend sein. Inwieweit die Haftpflicht des Halters bei fehlerhafter Beschaffenheit des Motorfahrzeugs bestehen bleiben soll, wird der Richter nach seinem Ermessen zu bestimmen

haben. Richtlinien sind hier schwer zu nennen. Es wird für den Richter überhaupt eine schwere Aufgabe sein, bei der gegenseitigen Abwägung der verschiedenen Verschulden der Beteiligten und der fehlerhaften Beschaffenheit des Motorfahrzeugs immer das Richtige zu treffen. Jedenfalls darf aber hier der Begriff des Verschuldens des Automobilhalters nicht mehr so weit gefasst werden, wie dies bei der Beurteilung seines Verschuldens nach OR 41 geschehen ist. Aus dem Wortlaut von Abs. 3 darf nicht der Schluss gezogen werden, dass Abs. 2 die vollständigen und Abs. 3 die teilweisen Haftausschlussgründe enthalte. Wir haben oben dargetan, dass auch in Abs. 2 ein teilweiser Haftausschlussgrund geregelt wird, nämlich der des ausschliesslichen leichten Dritt- und Selbstverschuldens. Abs. 2 regelt die Fälle, bei welchen auf Seiten des Halters jedes Verschulden fehlt und auch keine fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeugs vorliegt, Abs. 3 die, bei denen mit dem Verschulden des Geschädigten oder Dritten ein solches des Halters oder fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeugs konkurriert. Der zweite Satz von Abs. 3 weist daraufhin, dass der Richter neben dem Verschulden und der fehlerhaften Beschaffenheit des Motorfahrzeugs noch andere Umstände zu würdigen hat, z. B. die soziale Lage des Geschädigten usw.

Trifft den Halter am Unfall kein Verschulden, so kann der Richter gemäss Art. 37, Abs. 4, MFG die Haftung des Halters ermässigen oder ausschliessen, wenn der Geschädigte unentgeltlich im Motorfahrzeug mitgeführt wurde. Dem Richter soll damit mit Recht die Möglichkeit gegeben sein, die Haftung des Automobilhalters für Gefälligkeitsfahrten zu mildern. Auch Abs. 4 spricht nur vom Verschulden des Halters, nicht aber vom Verschulden der Personen, für die der Halter verantwortlich ist. Deshalb stellt sich hier wiederum die Frage, wie es sich verhalten soll, wenn das Fahrzeug, in dem Personen unentgeltlich mitgeführt werden, nicht vom Halter, sondern von dessen Chauffeur oder sonst einer Person mit Einwilligung

des Halters geführt wird. Soll hier der Richter die Haftung des Halters auch nur dann herabsetzen oder ausschliessen können, wenn den Halter kein Verschulden trifft (wobei dieses aber lediglich in der nicht sorgfältigen Auswahl und Instruktion des Lenkers bestehen könnte)? Oder soll er es nur dann tun können, wenn den Lenker selbst am Unfall kein Verschulden trifft? Oder soll vielleicht der Richter Abs. 4 trotz eines Verschuldens des Lenkers anwenden dürfen, in der Meinung, dass der Geschädigte den schuldhaften Lenker direkt belangen soll? M. E. sollte auch hier das Verschulden der Personen, deren sich der Halter zum Betriebe des Motorfahrzeugs bedient, oder die das Fahrzeug mit seiner Einwilligung führen, gleich berücksichtigt werden wie das Verschulden des Halters und eine Herabsetzung oder Ausschliessung der Haftung des Halters nur dann möglich sein, wenn diese Personen am Unfall kein Verschulden trifft. Im Hinblick auf Abs. 2 und 3 von Art. 37 MFG scheint mir diese Auslegung nicht ausgeschlossen zu sein. — Was unter unentgeltlicher Mitführung zu verstehen ist, wird die Praxis zu bestimmen haben. Darunter kann Verschiedenes verstanden werden: Im engern Sinne die Mitführung einer Person ohne Erlegung eines Geldbetrags, im weitern Sinne die Mitführung einer Person ohne Erbringung irgendeiner Gegenleistung. Nach meinem Dafürhalten wird die weitergehende Auslegung dem Zweck der Bestimmung eher gerecht. Wenn der Vater mit seinem Automobil den Arzt abholt, um ihn zu seinem schwerkranken Kind zu führen, so ist die Mitführung des Arztes wohl keine unentgeltliche im Sinne von Abs. 4.

10. Die Haftung mehrerer und ihr Rückgriff.

Hat eine Person, für die der Halter verantwortlich ist, den Unfall schuldhafterweise herbeigeführt, so haftet sie dem geschädigten Dritten gegenüber neben dem Halter aus OR 41. Sind für den Schaden der Halter und ein Dritter (Art. 37, Abs. 2 und 3, MFG) verant-

wortlich, so haftet der Dritte dem Geschädigten gegenüber jedenfalls noch für den Teil, um welchen der Halter von seiner Ersatzpflicht befreit wurde. Nach Art. 41, Abs. 2, MFG gelten für die Verteilung und den Rückgriff unter den Haftpflichtigen, wenn das Verschulden mehrerer Personen oder verschiedene Haftungsgründe zusammentreffen, die Grundsätze des Obligationenrechts. Damit wird vor allem auf Art. 51 OR verwiesen: Haften dem Geschädigten mehrere Personen aus verschiedenen Rechtsgründen, so hat der Richter zu bestimmen, ob und in welchem Umfang die Beteiligten Rückgriff gegeneinander haben. Dabei soll in der Regel in erster Linie derjenige den Schaden tragen, der ihn durch unerlaubte Handlung verschuldet hat und in letzter Linie derjenige, der ohne eigene Schuld und ohne vertragliche Verpflichtung nach Gesetzesvorschrift haftbar ist. Demnach besitzt der haftbare Halter gegenüber dem schuldhaften Lenker, Mechaniker, Garagisten, Konstrukteur usw. ein Rückgriffsrecht; ebenso gegen den schuldhaften Dritten, für den er gemäss Art. 37 MFG teilweise eintreten musste. Vorbehalten bleibt m. E. auch Art. 72 des BG über den Versicherungsvertrag vom 2. April 1908 (VVG), nach welchem der Ersatzanspruch, der den Anspruchsberechtigten gegenüber Dritten aus unerlaubter Handlung zusteht, insoweit auf den Versicherer übergeht, als dieser Entschädigung geleistet hat. Fraglich ist nur, ob der für den Schaden aufgekommene Versicherer auch gegenüber den Personen, für die der Halter verantwortlich ist (Lenker), im Rahmen von Art. 72 VVG in die Rechte des Geschädigten surrogiert. Die Frage ist wohl zu bejahen, wenn das Automobilgesetz oder der Versicherungsvertrag keine anderslautende Vorschrift enthält. Das Gesetz nimmt dazu nicht ausdrücklich Stellung. Man kann sich jedoch fragen, ob nicht aus Art. 48, Abs. 1, in Verbindung mit Art. 37 MFG der Schluss gezogen werden darf, dass der Versicherer gegen den Lenker keinen Anspruch im Sinne von Art. 72 VVG besitzt. Nach Art. 48 MFG muss nämlich der Halter eine Haftpflichtversicherung ab-

schliessen zur Deckung des Schadens, für den er nach den gesetzlichen Bestimmungen haftbar gemacht werden kann. Die Haftpflicht des Halters umfasst nach Art. 37 MFG materiell nun aber auch diejenige des Lenkers. Daraus liesse sich vielleicht schliessen, dass die Versicherung ebenfalls die Haftpflicht des Lenkers decken müsse, was zur Folge hätte, dass der Lenker kein Dritter im Sinne von Art. 72, Abs. 1, VVG wäre. Ich gebe allerdings zu, dass diese Begründung etwas weit geht. Ich bin deshalb eher der Auffassung, dass Art. 72 auch in bezug auf diejenigen Personen gilt, für die der Halter verantwortlich ist. Dies dürfte dann aber auf der andern Seite zur Folge haben, dass eine Kürzung der Versicherungsleistungen durch den Versicherer nach Art. 14 VVG wegen eines Verschuldens einer Person, deren sich der Halter zum Betriebe des Motorfahrzeugs bedient oder die das Fahrzeug mit seiner Einwilligung führt, wegen Art. 50 MFG praktisch bedeutungslos ist^{77a)}. Die Frage wird zwar in § 2 der allgemeinen Bedingungen für die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung in der Weise geregelt, dass sich die Versicherung auch auf die persönliche Haftpflicht des Lenkers bezieht, mit Ausnahme derjenigen Fälle, wo das Fahrzeug ohne Verschulden des Halters von einem Dritten eigenmächtig gebraucht wird. Damit haben die Versicherungsgesellschaften auf die Geltendmachung ihrer Rechte aus Art. 72 VVG gegen den Lenker wohl ausdrücklich verzichtet. Dagegen dürfte für diesen Fall Art. 14 VVG wiederum von Bedeutung sein.

Wenn ein Schaden durch den Betrieb von mehreren Motorfahrzeugen verursacht wird, so haften die beteiligten Halter dem Geschädigten gegenüber solidarisch. Unter den beteiligten Haltern ist dagegen die Ersatzpflicht nach der Grösse ihres Verschuldens zu verteilen.

^{77a)} Es wäre denkbar gewesen, dass der Gesetzgeber für das Verhältnis zwischen Halter und Person, deren er sich zum Betriebe des Motorfahrzeugs bedient oder die das Fahrzeug mit seiner Einwilligung führt, eine ähnliche Vorschrift geschaffen hätte wie in Art. 59 VVG bei den gewerblichen Betrieben. Damit wäre dann der Subrogationsanspruch gemäss Art. 72 VVG entfallen.

Fehlt ein solches oder kann es nicht nachgewiesen werden, so haften sie zu gleichen Teilen (Art. 38 MFG). Das Gesetz spricht nur von der Unmöglichkeit des Verschuldensnachweises, versteht darunter aber zweifellos auch den Fall, wo ein Verschulden überhaupt nicht vorhanden ist.

Eine besondere Regelung enthält Art. 40 MFG für die Haftung des Halters bei der Übertragung des Motorfahrzeugs. Er bestimmt, dass bis zur Übertragung des Fahrzeugausweises neben dem neuen Halter auch der alte haftet⁷⁸⁾. Wenn demnach A sein Fahrzeug dem B verkauft, so haftet A für Schäden, die durch den Betrieb des Fahrzeugs verursacht werden, so lange weiter, bis B den Fahrzeugausweis auf seinen Namen hat übertragen lassen. Dazu gewährt ihm das Gesetz, wie wir bereits gesehen haben, eine Frist von 14 Tagen (Art. 8). Innerhalb dieser Frist soll B, unter Androhung einer Ordnungsbusse, den Fahrzeugausweis auf seinen Namen übertragen lassen. Tut er es nicht, so haftet der alte Halter trotzdem weiter. Er haftet eben so lange, bis der Fahrzeugausweis auf den neuen Halter übertragen wird. Die Bestimmung verfolgt den Zweck, dem geschädigten Dritten auch für diejenigen Schädigungen einen solventen Versicherer zu garantieren, die erst nach der Übergabe des Fahrzeugs, aber vor der Übertragung des Fahrzeugausweises auf den neuen Halter eintreten. Da nach Art. 48 MFG die Rechte und Pflichten aus dem Versicherungsvertrag erst mit der Übertragung des Fahrzeugausweises und nicht schon mit der Übergabe des Fahrzeugs auf den neuen Halter übergehen, so wäre es denkbar, dass dieser mit dem Fahrzeug einen Schaden verursacht, bevor er gegen seine Haftpflicht versichert ist. Würde für den verursachten Schaden nur er haftbar sein,

⁷⁸⁾ Wenn man annimmt, dass die im Fahrzeugausweis genannte Person jedenfalls Halter des Fahrzeugs ist, so ergibt sich diese Regelung von selbst. Art. 40 ist deshalb aber nicht überflüssig, da er ausdrücklich bestimmt, dass die Haftung der im Fahrzeugausweis genannten Person (alte Halter) eine beschränkte ist. Ohne diese Vorschrift wäre sie unbeschränkt (immer unter der Voraussetzung, dass der im Fahrzeugausweis genannte Halter präsumiert wird).

so wäre kein Versicherer vorhanden, der für den Schaden aufzukommen hätte. Um dem vorzubeugen, sagt Art. 40 MFG ausdrücklich, dass für diese Schäden neben dem neuen auch der alte Halter haftet. Damit wird dem Geschädigten der Versicherer des alten Halters erhalten, der für alle Schädigungen eintreten muss, für die der alte Halter haftbar ist, also auch für die nach der Übergabe des Fahrzeugs, aber vor der Übertragung des Fahrzeugausweises auf den neuen Halter verursachten. Demnach hat der Geschädigte die Möglichkeit, die Ersetzung des Schadens vom neuen oder alten Halter oder vom Versicherer des alten Halters zu verlangen. Da nun aber der alte Halter mit dem schädigenden Ereignis tatsächlich in keinem Zusammenhang mehr steht, ist der Anspruch gegen ihn ein beschränkter. Er soll für die Unfallfolgen nur so weit eintreten müssen, als er seinerseits von seinem Versicherer Deckung beanspruchen kann. Aus seiner eigenen Tasche soll er nichts bezahlen müssen. Das Gesetz bestimmt ausdrücklich, dass er nur bis zu den in seinem Versicherungsvertrag vorgesehenen Summen haftet. Der bundesrätliche Entwurf war m. E. in dieser Beziehung noch etwas deutlicher, indem er sagte, dass seine Haftung nur im Rahmen seines Versicherungsvertrags gegeben sei. Für Schäden, welche die Versicherungssummen übersteigen, ist der neue Halter allein haftbar. So regelt Art. 40 MFG das Aussenverhältnis der bei einer Handänderung haftpflichtigen Personen. Daneben enthält er aber auch eine besondere Regelung für das Innenverhältnis. Ist nämlich der neue Halter für den Schaden persönlich aufgekommen, so besitzt er bis zum Betrage der Versicherungssumme ein Rückgriffsrecht gegen den alten Halter oder dessen Versicherer. Dieses Rückgriffsrecht ist nach meinem Dafürhalten in doppelter Weise beschränkt. Einmal darf es die Versicherungssummen des alten Halters nicht übersteigen. Zudem soll der neue vom alten Halter oder dessen Versicherer nicht mehr verlangen können, als er selbst erhalten hätte, wenn er gegen seine eigene Haftpflicht

versichert gewesen wäre. Nur in diesem Rahmen ist die Rückgriffsbestimmung von Art. 40 verständlich. Jedenfalls wollte der Gesetzgeber den neuen Halter intern nicht besser stellen als jeden andern Halter. Dieser Gedanke kam im bundesrätlichen Entwurf vielleicht noch etwas besser zur Geltung. Dort wurde ausdrücklich gesagt, dass die Haftung des alten Halters nur im Rahmen des Versicherungsvertrags und wohl auch des Versicherungsgesetzes gegeben sei. In diesem Rahmen hätte sich dann auch das Regressrecht des Halters bewegen müssen. Daran wollte die neue Redaktion des Gesetzes wohl nichts ändern, sondern lediglich auf einen Hauptbestandteil des Versicherungsvertrags, nämlich die Höhe der Versicherungssummen, hinweisen. Auf den ersten Blick mag es überhaupt als unbillig erscheinen, dass das Gesetz dem neuen Halter, der den Schaden vielleicht noch schuldhafterweise verursacht hat, einen Regressanspruch gegen den alten Halter oder dessen Versicherer gibt. Wenn man aber den Anspruch im Sinne der obigen Ausführungen nur beschränkt zulässt und bedenkt, dass der Versicherer des alten Halters, der den Schaden letzten Endes zu tragen hat, dieses Risiko bei der Festsetzung der Prämien berücksichtigen und damit auf die Gesamtheit der Motorfahrzeughalter abwälzen kann, so kann die Regelung wohl nicht als unbillig bezeichnet werden. Es wäre u. U. unbilliger, wenn der neue Halter, den am Unfall vielleicht kein Verschulden trifft und der das Risiko nicht durch Prämien decken kann, für den ganzen Schaden persönlich eintreten müsste⁷⁹⁾. Zudem hat der alte Halter — und das ist sehr wichtig — die Möglichkeit, sich der Weiterhaftung gemäss Art. 40 MFG zu entziehen, indem er den Fahrzeugausweis und die Kontrollschilder des veräusserten Fahrzeugs bei der kantonalen Verwaltungsbehörde abgibt. Damit wird dem Fahrzeug die Verkehrsfähigkeit genommen. Solange es keine Schilder besitzt,

⁷⁹⁾ Protokoll der nationalrätlichen Kommission über die Verhandlungen vom 17.—20. Februar 1931, zu Art. 39, S. 48 und 49.

darf es nicht verkehren. Es darf erst dann wieder in Verkehr gesetzt werden, wenn für das Fahrzeug bei der zuständigen Verwaltungsbehörde ein neuer Fahrzeugausweis und neue Kontrollschilder eingeholt werden. Vor der Erteilung des neuen Fahrzeugausweises muss sich aber der Bewerber wiederum über den Bestand einer Haftpflichtversicherung im Sinne des Gesetzes ausweisen. Somit besteht auch bei der Übertragung des Fahrzeugs auf diese Weise keine Lücke zwischen Haftpflicht und Versicherung. Art. 40 MFG bezieht sich eben nur auf die Fälle, wo ein Fahrzeug mit dem bestehenden Fahrzeugausweis übertragen wird. Dazu ist aber der Veräusserer von Gesetzes wegen nicht verpflichtet, sondern nur berechtigt. Macht er von der Berechtigung Gebrauch, so übernimmt er damit auch die Weiterhaftung gemäss Art. 40 MFG. Wesentlich ist jedoch, dass es in seinem Ermessen liegt, so oder anders zu handeln. Die Weiterhaftung des alten Halters gemäss Art. 40 MFG beruht demnach auf seiner Freiwilligkeit.

11. Die Verjährung; der Gerichtsstand; die kantonalen Beweisregeln.

Die Ansprüche gegen den Halter verjähren in zwei Jahren vom Tag an gerechnet, an dem der Geschädigte Kenntnis vom Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen erlangt hat, jedenfalls aber mit dem Ablauf von zehn Jahren vom Tag des Unfalls an gerechnet (Art. 44 MFG). Das Eisenbahnhaftpflichtgesetz kennt auch die zweijährige Frist. Diese fängt aber stets mit dem Unfalltag an zu laufen. Der bundesrätliche Entwurf sah im Anschluss an das OR bloss eine einjährige Verjährungsfrist vor. Die nationalrätliche Kommission beschloss dann, diese auf zwei Jahre zu erhöhen, mit der Begründung, dass die einjährige den Bedürfnissen der Praxis nicht mehr genüge⁸⁰⁾. Wird die Klage aus einer strafbaren Handlung hergeleitet, für die das Strafrecht eine längere Verjährungs-

⁸⁰⁾ Protokoll der nationalrätlichen Kommission über die Verhandlungen vom 17.—20. Februar 1931, zu Art. 43, S. 39.

frist vorschreibt, so gilt diese auch für den Zivilanspruch. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung bezieht sich aber diese längere Verjährungsfrist nur auf Ansprüche gegen den Täter selbst. Das Bundesgericht führte darüber aus: „. . . Allein diese Bestimmung kann doch nur auf die Verjährung des Zivilanspruchs gegen den Urheber oder Teilnehmer an einer strafbaren Handlung selbst bezogen werden und nicht auf die Verjährung dieses Anspruches gegen Dritte, welche . . ., sei es als Familienhaupt, sei es als Geschäftsherr, für den durch die strafbare Handlung eines Familiengliedes oder Angestellten verursachten Schaden haften.“⁸¹⁾ Was für das Familienhaupt und den Geschäftsherrn gilt, wird auch für den Halter gelten. Für die Hinderung, den Stillstand und die Unterbrechung der Verjährung gelten Art. 134—138 OR. Daneben werden aber auch Art. 132, 133, 139, 141 und 142 OR Anwendung finden.

Die Klage gegen den Halter kann beim Gerichte seines Wohnsitzes oder des Orts, wo sich der Unfall ereignet hat, angebracht werden (Art. 45 MFG). Bis jetzt konnte der Zivilanspruch am Unfallort nicht selbständig, sondern nur adhäsionsweise im Strafverfahren geltend gemacht werden. Ob Art. 45 MFG nicht gegen Art. 59 BV verstösst, soll hier nicht geprüft werden. Die Frage wurde bei der Beratung des ersten Entwurfes eingehend diskutiert⁸²⁾. Ich möchte nur darauf hinweisen, dass schon verschiedene Spezialgesetze wohl aus praktischen Gründen einen andern Gerichtsstand als den des Domizils des Beklagten vorsehen⁸³⁾. Von ver-

⁸¹⁾ BE 22 S. 492.

⁸²⁾ Stenographisches Bulletin des Ständerats, 1924, S. 65—68.

⁸³⁾ Art. 21 des BG betr. den Geschäftsbetrieb von Auswanderungsagenturen vom 22. März 1888; Art. 2, Ziff. 4, des BG betr. Beaufsichtigung von Privatunternehmungen im Gebiete des Versicherungswesens vom 25. Juli 1885; Art. 19 des BG betr. die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post vom 28. März 1905; Art. 8 des BG über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872.

schiedener Seite wurde bei der Regelung der Gerichtsstandsfrage das Begehren gestellt, für den Fall des Unfallereignisses einen einheitlichen Gerichtsstand vorzuschreiben. Es sei unzweckmässig, wenn aus einem Automobilunfall, bei dem mehrere Personen geschädigt werden, an verschiedenen Orten geklagt werden könne. Dem Begehren wurde nicht Folge geleistet, mit der Begründung, nicht mehr als unbedingt nötig in das kantonale Prozessrecht einzugreifen⁸⁴). Dazu möchte ich nur bemerken, dass es auch nach den bisherigen gesetzlichen Bestimmungen in der Regel möglich war, an verschiedenen Orten zu klagen, woraus sich meines Wissens keine Unzukömmlichkeiten ergeben haben. Zudem wird es sich in diesen Fällen meistens um Streitwerte handeln, deren Überprüfung durch das Bundesgericht möglich ist, so dass auch dadurch eine gewisse Garantie geschaffen ist.

Bei Streitigkeiten, die nach den Haftpflichtbestimmungen des Automobilgesetzes entschieden werden müssen, hat der Richter die Tatsachen zu beurteilen, ohne an die Beweisregeln des kantonalen Prozessrechts gebunden zu sein (Art. 46 MFG). Der Zweck der Bestimmung ist, das materielle Recht zu garantieren. Der Grundsatz der freien Beweiswürdigung soll nicht dadurch eingeschränkt werden können, dass der Richter in der Würdigung des vorhandenen und zugelassenen Prozessstoffes durch kantonale Beweisgrundsätze gebunden wird; für die Erhaltung einer Behauptung sollen z. B. nicht die Aussagen zweier Zeugen verlangt werden können usw. Dagegen bezieht sich die Bestimmung nicht auf die Zusammenstellung des Prozessstoffes (rechtzeitiges Anbringen der Parteibegehren usw.)⁸⁵).

⁸⁴) Stenographisches Bulletin des Ständerats, 1931, S. 461 ff. und 467.

⁸⁵) BE 42, 2 S. 392.

12. Die Haftpflicht des Bundes. Das Verhältnis zur öffentlichen Unfallgesetzgebung.

Die Ersetzung des Schadens, der durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs des Bundes verursacht wird, richtet sich ebenfalls nach den Bestimmungen des Automobilgesetzes (Art. 47 MFG)⁸⁶). Nur wenn eine der Militärversicherung unterstellte Person durch den Betrieb eines Militärmotorfahrzeugs verletzt oder getötet wird, so findet ausschliesslich die Bundesgesetzgebung über die Militärversicherung Anwendung (Art. 57 MFG). Die Bestimmung will wohl sagen, dass der Geschädigte gegen den Bund keine weiteren Ansprüche gestützt auf Art. 49 MFG haben soll. Der Subrogationsanspruch der Militärversicherung gemäss Art. 16 des BG betr. die Versicherung der Militärpersonen gegen Krankheit und Unfall vom 28. Juni 1901 gegen einen eventuellen Haftpflichtigen bleibt vorbehalten. Militärfahrzeug kann auch ein privater Wagen sein, der unter militärischer Führung für militärische Zwecke verwendet wird⁸⁷).

Einer besondern Abklärung bedarf m. E. noch Art. 56 MFG, der das Verhältnis der Automobilhaftpflicht zur eidgenössischen Unfallversicherung regelt⁸⁸). Ist der durch den Motorfahrzeugbetrieb Geschädigte bei der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt versichert,

⁸⁶) Art. 3, Abs. 2 des Postverkehrsgesetzes vom 2. Oktober 1924, Art. 11 der Verordnung über die Konzessionierung von Unternehmungen für die Beförderung von Personen und deren Gepäck mit Kraftwagen (Kraftwagenverordnung) vom 8. Februar 1916 und § 7 des BRB über die Erteilung von Konzessionen für regelmässige Autofahrten nach Bedarf (Postkonzession B) vom 19. März 1929 werden durch Art. 37 MFG derogiert.

⁸⁷) Botschaft, S. 29.

⁸⁸) Der dritte Abschnitt des dritten Titels des Automobilgesetzes benennt sich „Verhältnis zur andern Haftpflichtgesetzgebung“. In Tat und Wahrheit regelt er aber nur das Verhältnis zur öffentlichen Versicherung. Die Ungenauigkeit rührt daher, dass die Redaktionskommission den jetzigen Art. 47 aus dem frühern Artikel 57 herausnahm und in den ersten Abschnitt verpflanzte, ohne aber die Benennung des Abschnittes zu ändern.

so bestimmen sich die Ansprüche gegen diese nach der eidgenössischen Gesetzgebung über die Unfallversicherung. Gegenüber dem Automobilhalter, der für den Schaden aufzukommen hat, tritt die Anstalt bis auf die Höhe ihrer Leistungen in die Rechte des Versicherten und seiner Hinterlassenen ein. Für den von der Suval nicht gedeckten Schaden hat der Halter oder dessen Versicherer aufzukommen.^{88a)} Vorbehalten bleibt Art. 129, Abs. 2, KUV, der bei Unfällen von Versicherten der Anstalt die Haftung des Arbeitgebers, seiner Familienangehörigen, Angestellten oder Arbeiter sowie der Familienangehörigen des Versicherten selbst auf die Fälle absichtlicher oder grobfahrlässiger Herbeiführung des Schadens beschränkt. Soll sich nun diese Bestimmung auch auf den Fall beziehen, wo z. B. der Sohn eines Industriellen, der einen selbständigen Beruf ausübt, aber mit seinen Eltern in gemeinsamem Haushalt lebt, mit seinem Automobil ausserhalb des Betriebs einen Arbeiter seines Vaters überfährt? Dem strengen Wortlaut des Gesetzes nach ja. Dies kann wohl aber nicht der Wille des Gesetzgebers sein. Der Vorbehalt wäre vielleicht besser unterblieben. Jedenfalls sollte er sich aber, wie die Botschaft ausdrücklich sagt, nur auf Betriebsunfälle beziehen⁸⁹⁾. Es ist auch hier nicht recht einzusehen, warum für diese Personen, soweit es sich um die Reparation des durch die Anstalt nicht gedeckten Schadens handelt, ein privilegiertes Haftpflichtsystem gelten soll. Verständlich und begründet wäre der Vor-

^{88a)} Nach der neuesten Praxis des Bundesgerichts hat der Geschädigte das Recht, vom Schadensstifter die Ersetzung des bei der Suval nicht versicherten Teils des Schadens auch dann zu verlangen, wenn die Leistungen der Suval und des Haftpflichtigen zusammen einen höhern Betrag ausmachen, als der Geschädigte infolge seines eigenen Verschuldens vom Schadensstifter allein erhalten hätte. Nach der früheren Praxis musste sich der Geschädigte die Leistungen der Suval voll anrechnen lassen.

Zur Auslegung von Art. 100 KUVG vgl. neustens in Zeitschr. des bern. Juristenvereins Bd. 69, S. 195 ff.

⁸⁹⁾ Prot. d. Expertenkommission zu Art. 46; Botschaft, S. 28.

behalt m. E. lediglich zugunsten des Arbeitgebers und der ihm unterstellten Personen für Betriebsunfälle, soweit es sich um die Ausübung der Rechte der Anstalt gemäss Art. 100 KUV handelt, da für die Betriebsunfälle der Betriebsinhaber die Prämien bezahlt. Es ist aber sehr fraglich, ob die Bestimmung so eng ausgelegt werden kann. — In letzter Linie stellt sich noch die Frage, ob der bei der Unfallversicherungsanstalt Versicherte seine Ansprüche direkt und in vollem Umfang gegen den Halter geltend machen kann, ohne Inanspruchnahme der Anstalt. Nach den Ausführungen in der Botschaft ist die Frage eher zu verneinen. Dort wird gesagt: „Wenn der durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs Geschädigte bei der Schweiz. Unfallversicherungsanstalt versichert ist, soll für die Gutmachung des Schadens in erster Linie diese eintreten. Der Verunfallte oder die Hinterlassenen des Getöteten haben jedoch das Recht, weitergehende Ansprüche gegen den Motorfahrzeughalter oder seine Versicherung geltend zu machen . . .“ Wenn man nun aber bedenkt, dass letzten Endes doch der Halter für den ganzen Schaden aufzukommen hat — die Suval hat einen Regressanspruch für das von ihr Geleistete; der Geschädigte einen Anspruch auf Ersetzung des weitergehenden Schadens —, so sollte es dem Geschädigten auch möglich sein, den Halter direkt zu belangen. Es liegt dies u. U. im Interesse der Prozessökonomie, indem eine Doppelspurigkeit des Verfahrens vermieden wird. Es sollte deshalb dem Geschädigten grundsätzlich freistehen, ob er sich zuerst an die Anstalt oder an den Halter oder dessen Versicherer wenden will. Art. 56 MFG steht dieser Auffassung m. E. nicht entgegen. Er regelt lediglich das Verhältnis zwischen Suval und Halter für den Fall, dass zuerst gegen die Suval vorgegangen wird. Er sagt aber nicht, dass zuerst gegen diese vorgegangen werden muss. Eine gewisse Einschränkung dürfte aber auch hier der in Abs. 3 von Art. 56 MFG vorbehaltene Art. 129, Abs. 2, KUV bilden. Wenn sich der Vorbehalt auf die Betriebsunfälle beziehen

soll, so muss wohl angenommen werden, dass auch bei der direkten Inanspruchnahme der in Art. 129, Abs. 2, KUV genannten Personen nicht Art. 37 MFG, sondern die Haftungsgrundsätze von Art. 129, Abs. 2, KUV zur Anwendung kommen müssen, sofern es sich im einzelnen um einen Betriebsunfall handelt.

C. Die Haftpflichtversicherung.

Der Halter hat nach Art. 48, Abs. 1, MFG bei einer vom Bundesrat zum Geschäftsbetrieb in der Schweiz zugelassenen Versicherungsunternehmung eine Haftpflichtversicherung abzuschliessen zur Deckung des durch den Gebrauch des Motorfahrzeugs verursachten Schadens. „Gebrauch“ ist hier im Sinne von „Betrieb“ zu verstehen. Die Bestimmung will sagen, dass eine Haftpflichtversicherung zur Deckung derjenigen Schäden vorhanden sein muss, für die der Automobilist als der für das Fahrzeug Verantwortliche aufzukommen hat. Die Versicherung bezieht sich deshalb nicht auf den Sachschaden, für den der Automobilhalter nach Transportrecht, d. h. als Transporteur, haftet. Für das Transportgut soll eine besondere Transportversicherung abgeschlossen werden. Von der Versicherungspflicht sind ausgenommen der Bund und die Kantone (Art. 48, Abs. 1 und 4, MFG). Das Obligatorium der Haftpflichtversicherung bezweckt zweierlei. Einmal soll dadurch das Risiko der persönlichen Inanspruchnahme des Halters auf die Versicherungsgesellschaft, d. h. auf die Gesamtheit, abgewälzt werden. Viele Automobilisten wären heute gar nicht in der Lage, für die mit dem Motorfahrzeug herbeigeführten Schädigungen persönlich aufzukommen; ihr wirtschaftlicher Ruin wäre unvermeidbar. Ebenso wichtig, wenn nicht noch wichtiger, ist aber der sozialpolitische Zweck der Haftpflichtversicherung. Durch sie soll dem geschädigten Dritten der Haftpflichtanspruch gegen den Halter gesichert werden. Der geschädigte Dritte soll nicht der Gefahr ausgesetzt sein, bei Insolvenz des Halters leer

auszugehen. Das sozialpolitische Moment wird im Gesetz besonders betont. Nur es lässt einige Bestimmungen des Haftpflichtrechtes, dem der Automobilhalter nunmehr unterliegt, richtig verstehen.

Der Halter ist nicht verpflichtet, sich gegen die Folgen seiner Haftpflicht gegenüber seinem Ehegatten und seinen Blutsverwandten in auf- und absteigender Linie zu versichern (Art. 48, Abs. 3, MFG). Im übrigen muss aber die Haftpflichtversicherung jeden Schaden decken, der durch den Betrieb des Motorfahrzeugs verursacht wird; auch den, welchen Personen erleiden, deren sich der Halter zum Betriebe des Motorfahrzeugs bedient (Chauffeur) oder die das Fahrzeug mit seiner Einwilligung führen⁹⁰⁾. Absichtlich herbeigeführte Schädigungen sind in dem Sinne in die Versicherungsdeckung einzubeziehen, dass der Versicherer dem Geschädigten gegenüber für die Unfallfolgen aufzukommen hat, gegen den Versicherungsnehmer jedoch ein Rückgriffsrecht in der Höhe der geleisteten Entschädigungen besitzt (Art. 50, Abs. 1, MFG).

Eine Änderung erfährt Art. 54 VVG, der bestimmt, dass die Rechte und Pflichten aus dem Versicherungsvertrag auf den Erwerber übergehen, wenn der Gegenstand des Versicherungsvertrags den Eigentümer wechselt. Art. 48, Abs. 2, MFG schreibt nämlich vor, dass die Rechte und Pflichten aus dem Versicherungsvertrag bei der Übertragung eines Motorfahrzeugs erst mit der Übertragung des Fahrzeugausweises und nicht schon mit Übergabe des Fahrzeugs auf den neuen Halter übergehen. Der Versicherer und der Erwerber sind berechtigt, binnen 14 Tagen nach Kenntnis des Übergangs des Fahrzeugausweises vom Versicherungsvertrag zurückzutreten. Dagegen hebt Art. 48 MFG Art. 54 VVG insoweit nicht auf, als dieser Bestimmungen über die Haftung für die zur Zeit der Handänderung fälligen Prämien und die Rückerstattung der

⁹⁰⁾ Ich habe früher dargetan, dass m. E. auch der Lenker gegen den Halter einen Haftpflichtanspruch besitzt. Deshalb muss die Versicherung auch den Schaden des Lenkers decken.

zum voraus bezahlten Prämien enthält. Weiter gilt nach meinem Dafürhalten auch die Bestimmung, dass die Haftung des kündigenden Versicherers erst mit dem Ablauf von vier Wochen, nachdem er dem Erwerber den Rücktritt schriftlich angezeigt hat, erlischt. Dagegen kann man vielleicht einwenden, dass gemäss Art. 51 MFG das Aufhören der Versicherung 14 Tage nach seiner Mitteilung an die kantonale Behörde wirksam wird. Das stimmt. Art. 51 MFG sagt aber, dass das Aufhören der Versicherung frühestens 14 Tage nach Eingang der Meldung bei der kantonalen Behörde rechtswirksam wird. Damit ist m. E. deutlich gesagt, dass längere Fristen, seien es gesetzliche oder vertragliche, vorbehalten bleiben. Art. 51 sorgt nur für eine Minimalgarantie. Er ist in dem Sinne zwingend, dass die vorgesehene Frist nicht verkürzt werden kann. Dagegen will er längere Fristen wohl nicht ausschliessen.

Das Gesetz weist eine Reihe von Bestimmungen auf, die den Zweck verfolgen, die rechtliche Stellung des Geschädigten zu stärken. So bestimmt Art. 49, dass dem Geschädigten gegen die Versicherungsgesellschaft ein direktes Klagerecht zusteht⁹¹⁾. Es ist, gleichwie die Klage gegen den Halter, beim Gericht des Wohnsitzes des Halters oder des Orts, wo sich der Unfall ereignet hat, geltend zu machen. Es verjährt in zwei Jahren. Die Frist ist jedoch nicht erst vom Tag an zu rechnen, an dem der Geschädigte Kenntnis vom Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen erhalten hat, sondern schon vom Unfalltag an. Sie ist ihrer rechtlichen Natur nach eine Verwirkungsfrist. Es ist denkbar, dass das direkte Forderungsrecht des Geschädigten gegen den Versicherer

⁹¹⁾ Heute gilt für das Verhältnis des Geschädigten zur Versicherungsleistung Art. 60 VVG, nach welchem der Geschädigte im Umfang seiner Schadenersatzforderung ein Pfandrecht an der dem Versicherungsnehmer zustehenden Versicherungsleistung besitzt. Der Versicherer ist berechtigt, die Ersatzleistung direkt an den geschädigten Dritten auszurichten. Die Bestimmung wird für die Fälle, bei denen der Geschädigte nicht den Versicherer, sondern den Halter ins Recht fasst, weitergelten.

verwirkt ist, dass aber sein Anspruch gegen den haftpflichtigen Halter noch nicht verjährt ist. Deshalb entsteht die Frage, ob mit der Verwirkung des direkten Klagerechts des Geschädigten auch die Ansprüche des Versicherungsnehmers gegen den Versicherer untergehen. Wenn nicht, ob vielleicht der Geschädigte das in Art. 60 VVG vorgesehene gesetzliche Pfandrecht am Ersatzanspruch, der dem Versicherungsnehmer aus der Versicherung gegen die Folgen gesetzlicher Haftpflicht zu- steht, verliert. Nach meinem Dafürhalten darf die Verwirkung des direkten Klagerechts des Geschädigten gegen die Versicherung nicht den Untergang der vertraglichen Ansprüche des Haftpflichtigen gegen seinen Versicherer zur Folge haben. Solange der Halter belangt werden kann, muss es ihm möglich sein, den zu ersetzenden Schaden auf die Versicherungsgesellschaft abzuwälzen. Wenn aber ein Ersatzanspruch des Versicherungsnehmers noch nach der Verwirkung des direkten Klagerechts des Geschädigten anzunehmen ist, so muss an diesem wohl auch das in Art. 60 VVG vorgesehene Pfandrecht des Geschädigten möglich sein. Die Bestimmung über das direkte Klagerecht im Automobilgesetz wollte das Versicherungsvertragsgesetz nicht derogieren, sondern ergänzen. Dem Geschädigten soll die Möglichkeit gegeben sein, den Versicherer direkt zu belangen. Daneben soll es ihm jedoch freistehen, gegebenenfalls den Halter direkt ins Recht zu fassen, wobei ihm dann aber zur Sicherung seiner Ansprüche weiterhin Art. 60 VVG zur Verfügung stehen muss. Diese Auffassung entspricht wohl auch am besten dem Wesen der Haftpflichtversicherung, bei der als einer Vermögensversicherung die Leistungspflicht des Versicherers erst dann entsteht, wenn dem Versicherungsnehmer an seinem Vermögen ein Schaden entstanden ist⁹²⁾.

Sind mehrere Geschädigte vorhanden und übersteigen die vom Halter des Fahrzeugs geschuldeten Entschädi-

⁹²⁾ König, Gegenstand der Versicherung, erschienen in den Abhandlungen für schweiz. Recht, Neue Folge 63. Heft, S. 31 ff.

gungen die Versicherungssumme, so ermässigt sich das Forderungsrecht der Geschädigten gegenüber dem Versicherer im Verhältnis der Versicherungssumme zum Gesamtbetrag der Entschädigungen. Der Versicherer, der ohne Kenntnis anderweitiger Ansprüche gutgläubig einem der Geschädigten eine Zahlung leistet, die dessen verhältnismässigen Anteil übersteigt, ist im gleichen Masse auch gegenüber den übrigen Geschädigten befreit. Die letzte Bestimmung bezweckt den Schutz des Versicherers. Dieser darf sich aber nicht darauf berufen, wenn er von den übrigen Geschädigten hätte Kenntnis haben sollen.

Auch im Interesse des Geschädigten ist die Vorschrift, dass Einreden aus dem Versicherungsvertrag oder aus dem VVG, welche die Deckung des Schadens schmälern oder aufheben würden, dem Geschädigten nicht entgegengehalten werden können. Darin liegt u. a. eine Einschränkung von Art. 14 VVG. Dagegen hat der Versicherer insoweit ein Rückgriffsrecht gegenüber dem Versicherungsnehmer, als er nach dem Versicherungsvertrag oder dem VVG zur Ablehnung oder Kürzung seiner Leistung befugt gewesen wäre (Art. 50 MFG)⁹³). Unter die Einreden aus dem Versicherungsvertrag fallen m. E. nur solche aus dem Inhalt des Vertrags, nicht aber solche über dessen Zustandekommen. Obschon vielleicht im Interesse des Geschädigten eine weitergehende Auslegung wünschenswert wäre, so würde es auf der andern Seite gegen jede Gerechtigkeit verstossen, einen Versicherer aus einem Vertrag haften zu lassen, den er gar nie abgeschlossen hat, sondern der beispielsweise gefälscht worden ist. Das Gesetz spricht denn auch deutlich von den Einreden aus dem Vertrag.

Wenn die Versicherung aussetzt oder aufhört, so hat dies der Versicherer der kantonalen Behörde zu melden.

⁹³) Für die wichtigsten Einreden aus dem Versicherungsvertrag, nämlich die grobfahrlässige Herbeiführung des Schadenereignisses und die schuldhaftige Verletzung der Anzeigepflicht bestand diese Regelung nach den von der Unfalldirektorenkonferenz aufgestellten „Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Motorfahrzeugdritthaftpflicht-Versicherung“ schon früher.

Das Aussetzen oder Aufhören wird frühestens 14 Tage nach Eingang der Meldung bei der kantonalen Behörde rechtswirksam (Art. 51 MFG). Wenn der Halter während diesen 14 Tagen nicht in den Besitz einer gültigen Haftpflichtversicherung gelangt, so muss die kantonale Behörde dafür sorgen, dass ihm der Fahrzeugausweis und die Kontrollschilder entzogen werden. Art. 51 MFG ist wohl so zu verstehen, dass die Versicherung nur zugunsten des Geschädigten, nicht aber des Versicherungsnehmers, weiterbesteht. Der Versicherer, der einem geschädigten Dritten gegenüber für Unfallfolgen aufgekommen ist, die erst nach Aufhören oder Aussetzen der Versicherung eingetreten sind, soll deshalb gegenüber dem Halter ein Rückgriffsrecht im Sinne von Art. 50, Abs. 1, MFG besitzen. Der Gesetzgeber wollte m. E. lediglich dem geschädigten Dritten einen erhöhten Schutz verschaffen, nicht aber dem Versicherungsnehmer.

Die obligatorischen Versicherungssummen wurden gegenüber den im Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern vom 7. April 1914 und den in den kantonalen Gesetzen vorgesehenen Summen erheblich erhöht⁹⁴⁾. Sie betragen nach Art. 52 MFG für Personenschaden bei Motorwagen mindestens 50,000 Franken für die verunfallte Person und 100,000 Franken für das Unfallereignis, bei Motorrädern mindestens 30,000 Franken bzw. 60,000 Franken, bei schweren Motorwagen zum Personentransport bei einem Fassungsvermögen bis zu zehn Personen mindestens 150,000 Franken, von elf bis zwanzig Personen mindestens 300,000 Franken und von über zwanzig Personen mindestens 500,000 Franken für das Unfallereignis; für Sachschaden betragen sie bei Motorwagen 5000 Franken und bei Motorrädern 3000 Fran-

⁹⁴⁾ Art. 11 des Konkordats sieht einen Betrag von 20,000 Franken für Automobile und 10,000 Franken für Motorräder vor. Für Autoomnibusse vgl. Art. 5 der Konkordatsergänzung vom 29. Dezember 1921.

ken. Verzugszinse und ergangene Prozesskosten dürfen von der Versicherungssumme nicht in Abzug gebracht werden⁹⁵⁾. Einen Selbstbehalt, wie er in Art. 11, Abs. 2, des Konkordates vorgesehen wurde, der eine Verringerung des subjektiven Risikos des Versicherers durch prozentuale Beteiligung des Versicherungsnehmers an jedem entstandenen Schaden bezweckt, sieht das Gesetz nicht vor. Dagegen kann für Sachschaden auf Begehren des Versicherungsnehmers ein Betrag bis zu 100 Franken von der Versicherungsdeckung ausgenommen werden. Die Abmachung hat jedoch nur Wirkung zwischen dem Versicherer und dem Versicherungsnehmer. Einem geschädigten Dritten kann sie der Versicherer nicht entgegenhalten. Er muss diesen in vollem Umfang entschädigen, besitzt dann aber gegen den Versicherungsnehmer ein Rückgriffsrecht in der Höhe des vereinbarten Selbstbehaltes. Der Selbstbehalt im Sinne von Art. 52, Abs. 5, MFG ist von der sog. Franchise zu unterscheiden. Diese unterscheidet sich vom Selbstbehalt dadurch, dass Schäden unter dem festgesetzten Betrage überhaupt nicht, darüber hinaus dagegen voll entschädigt werden müssen. Wurde zwischen den Parteien eine Franchise von 100 Franken abgemacht, so hat bei einem Schaden von 300 Franken der Versicherer für die vollen 300 Franken aufzukommen; wurde dagegen ein Selbstbehalt von 100 Franken vereinbart, so hat er nur für 200 Franken einzustehen.

Das bisherige Recht unterwarf den im Ausland wohnenden Automobilisten, der mit seinem Fahrzeug vorübergehend in die Schweiz fuhr, der obligatorischen Versicherungspflicht nicht. Demgegenüber verlangt das eidgenössische Automobilgesetz auch vom ausländischen Motorfahrzeughalter eine Haftpflichtversicherung. Das Gesetz regelt zwar die Frage nicht selbst; es verpflichtet aber den Bundesrat, sie auf dem Verordnungswege zu

⁹⁵⁾ In der Versicherungssumme können die Prozesskosten jedenfalls so weit inbegriffen sein, als die Versicherungssumme den zu ersetzenden Schaden übersteigt. Botschaft, S. 27.

regeln. Damit werden in Zukunft auch dem durch den Betrieb eines ausländischen Motorfahrzeugs geschädigten Dritten die Haftpflichtansprüche gegen den ausländischen Halter gesichert. Eine eidgenössische Verordnung liegt zurzeit noch nicht vor. Die Frage soll aber bis zur Eröffnung der Reisesaison ihre Regelung finden.

Zum Schluss sei noch die im MFG vorgesehene „besondere Versicherung“ erwähnt. Wir haben gesehen, dass, wenn das Motorfahrzeug ohne Verschulden des Halters von einem Dritten eigenmächtig verwendet wird, dieser an Stelle des Halters haftet, und zwar nach den Haftpflichtbestimmungen des Automobilgesetzes. Die Haftpflichtversicherung des Halters braucht demnach die bei einer solchen Fahrt verursachten Schädigungen nicht zu decken. Da es sich bei Strolchenfahrten meistens um Leute handelt, die nichts besitzen, wird dem Geschädigten in der Regel ein insolventer Schuldner gegenüberstehen. Dies ist sozial unbefriedigend. Deshalb wurde schon im Nationalrat der Antrag gestellt, den Halter auch für die Folgen einer Strolchenfahrt haften zu lassen, jedoch nur bis zu der Höhe seiner Versicherungssummen. Der Antrag wurde mit nur einer Stimme Mehrheit abgelehnt⁹⁶⁾. In der Folge wurde das Problem auf dem Wege einer durch den Bund abzuschliessenden Versicherung gelöst⁹⁷⁾. Nach Art. 55 MFG hat der Bund eine Versicherung zugunsten von Personen einzugehen, die durch den vom Halter nicht verschuldeten Gebrauch seines Motorfahrzeugs durch einen Dritten getötet oder verletzt werden. Die Versicherung soll sich nur auf Personenschaden beziehen, für den ein Dritter gemäss Art. 37, Abs. 5 haftbar ist. Die Versicherungsleistungen haben sich nach den für die Unfallversicherung geltenden Grundsätzen zu bestimmen. Den gegen Unfall obligatorisch versicherten Personen ist keine Ent-

⁹⁶⁾ Stenographisches Bulletin des Nationalrats, 1931, S. 218 ff.

⁹⁷⁾ Bericht des Bundesrats an die Bundesversammlung vom 24. November 1931 über Art. 52bis des Entwurfes zum BG über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.

schädigung auszurichten. Ebenso wenig mitfahrenden Personen, denen der eigenmächtige Gebrauch des Fahrzeugs bekannt war. Der Versicherer tritt im Umfang seiner Leistungen an den Geschädigten in dessen Rechte gegenüber dem Haftpflichtigen ein. Die Kosten der Versicherung hat der Bund aus seinem Anteil am Benzinzoll zu bestreiten⁹⁸⁾.

Die in Art. 55 MFG vorgesehene Versicherung ist eine solche des privaten Rechts. Sie untersteht deshalb auch den Bestimmungen des VVG. Fraglich ist nur, ob es sich um eine Schadens- oder Personenversicherung (Haftpflicht- oder Unfallversicherung) handelt. Dass es sich wohl um keine Haftpflichtversicherung handelt, ergibt sich aus der Bestimmung, dass der Versicherer im Umfang seiner Leistungen an den Geschädigten in dessen Rechte gegen den Haftpflichtigen surrogiert. Die Versicherung bezweckt also wirtschaftlich nicht die Haftpflicht einer Person zu decken. Um eine Unfallversicherung handelt es sich deshalb nicht, weil die Leistungspflicht des Versicherers nicht schon mit dem Eintritt des Unfallereignisses, sondern wie bei der Haftpflichtversicherung erst mit dem eingetretenen Schaden ausgelöst wird. Art. 55, Abs. 1, MFG sagt ausdrücklich, dass die Versicherung nur insofern besteht, als der Strolchenfahrer für den Schaden gemäss Art. 37 MFG aufzukommen hat. M. E. handelt es sich um eine besondere Vermögensversicherung, die unter die im VVG vorgesehene Kategorie der Schadensversicherungen fällt.

Die nähere Ausführung von Art. 55 MFG erfolgte durch einen Vertrag vom 31. Dezember 1932 zwischen dem Bund und einer Anzahl von zum Geschäftsbetrieb in der Schweiz zugelassenen Versicherungsgesellschaften. Dieser Vertrag wurde im Bundesblatt und im Schweiz. Handelsamtsblatt veröffentlicht⁹⁹⁾.

⁹⁸⁾ Stenogr. Bulletin des Ständerats 1932, S. 467 ff. u. 643 ff.

⁹⁹⁾ Bundesblatt vom 11. Januar 1933 und Handelsamtsblatt Nr. 15 vom 19. Januar 1933.