

SLK-Empfehlung Nr. 4/1994: Regress SVG

Datum: 20.12.1994

Revision: 01.09.2008

Titel: **Regress nach SVG 60/II und 61/I**

Die SLK stellt fest, dass in der Praxis der Schadendienste der Versicherungsgesellschaften Unsicherheiten in der Anwendung von SVG 60/2 und 61/1 bestehen. Schwierigkeiten bieten dabei insbesondere folgende Fragen:

1. Gilt im Rahmen von SVG 60/2 die Regresstreppe von OR 51/2?
2. Wenn nein: welche Regressordnung soll anstelle der Kaskadenordnung herangezogen werden?
3. Greift im Zusammenhang mit der Auslegung von SVG 60/2 und 61/1 mit Bezug auf die Betriebsgefahren die Kompensations- (auch Neutralisations-) Theorie oder das sog. „Kuchenprinzip“ (sektorielle Verteilung)?

Nachdem eine klare Gerichtspraxis fehlt und die Auffassung in der Lehre divergieren, erlässt die SLK im Interesse der Einheitlichkeit und der Praktikabilität unter den Gesellschaften für Regressfälle ausserhalb des Teilungsabkommens folgende

EMPFEHLUNG

1. Die Auseinandersetzung im Innenverhältnis mehrerer Haftpflichtiger soll auch bei Beteiligung eines Motorfahrzeughalters nach den Grundsätzen der Haftungskollision erfolgen. Für OR 51/2 bleibt dabei kein Raum (BGE 116 II 649 E3b).
2. Stehen ausschliesslich Motorfahrzeughalter als Haftpflichtige zur Diskussion, so ist wie folgt vorzugehen:
 - Festlegen der Verursachungsgründe und -anteile nach den Regeln der Haftungskollision
 - Aufteilung des Schadens nur nach dem Verschulden bzw. allenfalls anderen Umständen fehlt ein Verschulden oder ist ein solches auf keiner Seite nachweisbar, so wird auf die Betriebsgefahren und allenfalls weitere Umstände Bezug genommen
 - Fehlt ein Verschulden oder ist ein solches auf keiner Seite nachweisbar, so wird auf die Betriebsgefahren und allenfalls weitere Umstände Bezug genommen

3. Berücksichtigung der Betriebsgefahren:

- Grundsätzlich ist (auch in Zweifelsfällen) von gleichen Betriebsgefahren auszugehen
- Von unterschiedlichen Betriebsgefahren darf nur ausgegangen werden, wenn sich diese konkret unterschiedlich manifestiert haben (Masse, Geschwindigkeit)
- Unter dem Aspekt der Betriebsgefahr ist auch die höhere Selbstgefährdung oder Verletzlichkeit des einen Verkehrsteilnehmers im Vergleich zum andern zu berücksichtigen, soweit sie sich konkret ausgewirkt hat

4. Auseinandersetzung unter mehreren Haftpflichtigen, die teilweise SVG-fremde Haftungsgründe (z. B. OR 41, OR 55, OR 56, OR 58 u.a.m.) zu vertreten haben:

- 1. Schritt: Abgrenzung der Haftungsquote der Nichthalter gegenüber der gesamten Haftungsquote der Motorfahrzeughalter (SVG 60/2 Satz 1; sektorielle Methode)
- 2. Schritt: „Interne“ Verteilung der gesamten Haftungsquote der MF-Halter unter den MF-Haltern nach SVG 60/2 Satz 2

BEISPIELE

Beispiel 1

Fahrzeug A kommt auf Autobahn-Einfahrt ins Schleudern und prallt auf das korrekt auf der Normalspur fahrende Fahrzeug B. Der Lenker C im Fahrzeug B wird verletzt. Alleiniges Verschulden von A.

Frage: Regressbeteiligung des Halters B?

Lösung: Halter B muss sich nicht beteiligen, da er schuldlos ist und die Betriebsgefahren gleich gross sind, ferner auch andere besondere Umstände i.S. von SVG 60/2, Satz 2 fehlen.

Beispiel 2

Fahrzeug D (Lenker eingeschlafen?) fährt auf den korrekt vorausfahrenden Lastenzug E auf. Dieser wird nach rechts auf den Radstreifen abgedrängt, wo er einen Radfahrer F schwer verletzt.

Frage: Regressbeteiligung des Lastenzuges E?

Lösung: Unter der Annahme, dass sich hier die höhere Betriebsgefahr des Lastwagens konkret ausgewirkt hat, kann eine Regressbeteiligung des im Übrigen schuldlosen Lastenzughalters im Umfang von vielleicht $\frac{1}{5}$ fixiert werden.

Bejaht man bei Lenker D grobe Fahrlässigkeit (Einschlafen am Steuer), entfällt aufgrund von SVG 59/1 bereits die Haftung des Lastenzughalters im Aussenverhältnis.

Beispiel 3

Fortsetzung von Sachverhalt 2: Der Lastenzug kippt in der Folge um. Insasse F im Lastenzug wird verletzt.

Frage: Regressbeteiligung des Lastenzugs E?

Lösung: Geht man hier davon aus, dass sich bei dieser Variante die höhere Betriebsgefahr des Lastenzugs im Gegensatz zu Sachverhalt 2 nicht konkret ausgewirkt hat, so entfällt eine Beteiligung des schuldlosen Lastenzughalters.

Beispiel 4

Entgegenkommendes Fahrzeug G gerät auf Gegenfahrbahn und kollidiert mit Fahrzeug H. Ein Insasse des Fahrzeugs H wird verletzt.

Frage: Beteiligung des Halters H am Regress von G?

Lösung: Die Betriebsgefahren sind als gleich gross zu werten. Das Verschulden ist somit einzig ausschlaggebend, weshalb Halter H nicht zu beteiligen ist.

Beispiel 5

PW-Lenker I will die Aussicht geniessen und stellt das Fahrzeug verkehrsbehindernd ab. Motorrad-Lenker K (nicht Halter) übersieht das Hindernis und verletzt sich.

Frage: Regress des I gegen den Motorrad-Halter?

Lösung: Wir gehen davon aus, dass sowohl der PW-Halter wie der Motorradlenker ein Verschulden zu vertreten haben.
Die Tatsache, dass sich nur auf der Seite des Motorradhalters eine Betriebsgefahr konkret auswirkt, ist im Sinne der „besonderen Umstände“ zu berücksichtigen, weshalb hier ein Regress des PW-Halters I gegen den Motorrad-Halter nicht von bloss $\frac{1}{2}$ sondern im Umfang von etwa $\frac{2}{3}$ bis $\frac{3}{4}$ angebracht ist.

Beispiel 6

Tierhalter L spaziert ohne Leine mit seinem jungen Hund entlang der Hauptstrasse. Der Hund sieht eine Katze und rennt quer über die Strasse. Dabei bringt er den Radfahrer M, der die gefährliche Situation hätte bemerken können, zu Fall. Autohalter N weicht etwas zu spät aus und kollidiert mit dem entgegenkommenden PW O. Im PW O wird der Mitfahrer P verletzt.

Ein Verschulden kann nachgewiesen werden dem Tierhalter L, dem Radfahrer M und dem Autohalter N. Autohalter O ist schuldlos.

Frage: Wie sieht die Auseinandersetzung unter den beteiligten Haftpflichtigen aus?

Lösung:

1. Schritt: (bei den gewählten Prozentsätzen handelt es sich um Annahmen):
 - 40% zu Lasten Tierhalter L für „Tiergefahr“ und Verschulden
 - 20% zu Lasten Radfahrer M für Verschulden
 - 40% zu Lasten der beiden Motorfahrzeughalter N und O aus Betriebsgefahr und Verschulden des N
 - Ausscheiden von 60%, die auf den Tierhalter L und den Radfahrer M fallen.
2. Schritt:
 - Im Innenverhältnis zwischen den Motorfahrzeughaltern N und O trägt N die verbleibenden 40% allein. Das Verschulden liegt einseitig bei N. Die Betriebsgefahren werden nicht berücksichtigt.

Beispiel 7

Lenkerin (Nicht-Halterin) verschuldet einseitig, aber nicht grobfahrlässig, eine Auffahrkollision und verletzt sich.

Frage: Tritt im Innenverhältnis zwischen den beteiligten Haltern, die kein persönliches Verschulden zu vertreten haben, das Verschulden der Fahrzeuglenkerin nochmals in Erscheinung, bzw. ist dieses für die interne Schadensverteilung von Belang oder wird das Verschulden der Lenkerin ausgeschaltet?

Lösung: Im Innenverhältnis wird das Verschulden der Lenkerin ausgeschaltet, da man dieses nicht zweimal abziehen, resp. berücksichtigen kann. Dementsprechend wird der um das Selbstverschulden der Lenkerin gekürzte Schaden nach den Betriebsgefahren aufgeteilt. In der Regel hälftige Aufteilung, Abweichungen je nach Fallkonstellation aber möglich.