

Warum eine Regelung für Schäden durch Massenkollision?

Stephan Weber*

Das Pflichtversicherungsgesetz enthält im dritten Teil des vorgeschlagenen Entwurfs auch Regelungen zum Phänomen von Massenkollisionen. Das mag erstaunen, denn das Pflichtversicherungsgesetz soll ja die obligatorischen Haftpflichtversicherungen regeln und vor allem vereinheitlichen. Das Pflichtversicherungsgesetz soll aber auch Lücken schliessen und eine solche besteht nach Ansicht der Arbeitsgruppe der Schweizerischen Gesellschaft für Haftpflicht und Versicherungsrecht bei Massenkollisionen, die haftpflichtrechtlich schwer zu fassen sind und von einigen gar als nicht justiziabel bezeichnet werden.

Immer wieder kommt es auch auf den schweizerischen Autobahnen zu Massenkollisionen. Grossereignisse wie die Kollision auf der A9 am 9. April 2008, in die 84 Fahrzeuge verwickelt waren, oder jene auf der A1 im Jahre 2003 mit 50 resp. auf der Gegenfahrbahn 17 Fahrzeugen sind allerdings im Gegensatz zu Frankreich und Deutschland in der Schweiz selten. Das Problem, dass eine *individuelle Zurechnung* der Haftung bei Kollisionen mit mehreren Fahrzeugen kaum möglich ist, kann aber schon bei der Beteiligung von wenigen Fahrzeugen akut werden. Die Betroffenen laufen damit ausgerechnet dort Gefahr, auf dem Schaden sitzen zu bleiben, wo sich die mit Motorfahrzeugen verbundenen Gefahren besonders gravierend auswirken.

Das Problem für den Geschädigten liegt namentlich beim Nachweis der Kausalität. Dieser ist häufig auch mit der geforderten überwiegenden Wahrscheinlichkeit nicht möglich, weil der Unfallablauf auch mit unfallanalytischen und biomechanischen Gutachten nicht rekonstruiert werden kann. Scheitert die geschädigte Person aber am *Kausalitätsnachweis*, gibt es auch keinen Schadenersatz. Nicht nur die Kausalität, auch die Verschuldenssituation kann regelmässig nicht geklärt werden. Auch wenn wir uns im Reich der Gefährdungshaftung befinden, hat das Verschulden im SVG eine grosse Bedeutung, weil namentlich die Ansprüche des Halters verschuldensabhängig sind. So muss der Halter nach Art. 61 Abs. 2 SVG für den Sachschaden eines anderen Halters nur einstehen, wenn ihn ein Verschulden trifft. Und auch für den Personenschaden hat

nach Abs. 1 die Verteilung des Schadens primär nach dem Verschulden zu erfolgen.

Zwar wird in der jüngeren Literatur zunehmend die Meinung vertreten, dass bei mehreren Haftpflichtigen die *Beweisnot* nicht die geschädigte Person treffen soll und als Abhilfe eine *Beweislastumkehr* oder eine strikt verstandene *Solidarität* gefordert wird. Diese Lösungsansätze sind bislang vom Bundesgericht aber noch nicht abgesehen worden und bieten damit nicht Gewähr, mit den Ansprüchen durchzudringen. Sie würden zudem das Problem auch nicht ganz lösen, sondern auf die involvierten Versicherer verlagern. Die Zurechnung bliebe der Zankapfel.

Dass sich die Massenkollisionsfälle mit dem herkömmlichen haftpflichtrechtlichen Instrumentarium nicht befriedigend lösen lassen, haben auch die Versicherer erkannt und nach der Massenkarambolage im Jahre 2003 ein *Abkommen* ausgearbeitet, das eine vereinfachte Schadenregulierung ermöglicht. Das Abkommen sieht vor, dass die Schäden grundsätzlich vom Motorfahrzeughaftpflichtversicherer des betroffenen Fahrzeugs übernommen werden, d.h. nicht nur die Insassen, auch der Halter kann sich an den Versicherer des eigenen Fahrzeugs wenden. Dieser übernimmt auch den Sachschaden, wenn keine Kaskoversicherung vorhanden ist oder allenfalls eine Hausrat- oder Transportversicherung Deckung für die mitgeführten Sachen bietet. Dabei gelten Selbstbehalte und Höchstlimiten. Bei den *Personenschäden* regulieren ebenfalls die Haftpflichtversicherer direkt den Schaden der Personen, die sich in dem von ihnen versicherten Fahrzeug befunden haben. Dabei werden pauschale Abzüge gemacht für die Beweisnot, Betriebsgefahr und das Selbstverschulden, und zwar in Höhe von 20% für den Lenker und 30 resp. 40% für den Halter, je nachdem, ob er am Steuer sitzt oder nur mitfährt. Das Quotenvorrecht wird den Geschädigten nicht gewährt. Die Privatversicherer verzichten auf einen Regress, den Sozialversicherern werden 50% der gesetzlichen Leistungen zugestanden. Das Abkommen soll bei einer Kollision mit mindestens 25 Fahrzeugen angewendet werden, setzt selbstverständlich aber voraus, dass die betroffenen Personen mit einer solchen Schadenerledigung einverstanden sind. Einzelheiten zum Abkommen zur Regulierung von Schäden aus Massenkollisionen finden sich in HAVE 2010, 159 ff., wo auch die Abkommen abgedruckt sind (a.a.O. 178 ff.).

Auch auf europäischer Ebene gibt es Bestrebungen, für die Massenkollisionen eine Lösung zu finden. Das Comité Européen des Assurances (CEA), der Dachverband der europäischen Versicherungsverbände, hat schon vor längerer Zeit einen Entwurf für ein Abkommen ausgearbeitet, der aber nicht in Kraft getreten ist. Der Abkommensentwurf sieht ein Direktschadenregu-

* Dr. iur. h. c., Eglisau, Vorstandsmitglied und Präsident des wiss. Beirats der SGHVR.

lierungssystem vor, gilt aber nur für Personenschäden, soll aber bereits ab 10 Fahrzeugen zum Zuge kommen. Auch dieses Abkommen ist in HAVE 2010, 184 ff. publiziert worden.

Die Arbeitsgruppe der Schweizerischen Gesellschaft für Haftpflicht und Versicherungsrecht ist der Ansicht, dass die Sonderregelung für Massenkollisionen nicht in einem Abkommen, sondern in einem *Gesetz* verankert werden sollte. Sie schlägt im dritten Teil des Entwurfs zu einem Pflichtversicherungsgesetz eine Lösung vor, die sich an die Abkommen anlehnt, aber bei den Modalitäten abweicht. Das System der *Direktschadenregulierung* wird übernommen. Die Sonderlösung gilt aber bereits ab 10 Motorfahrzeugen. Damit dürfte es ein- bis zweimal pro Jahr zur Anwendung kommen, denn so oft ereignen sich Unfälle mit 10 oder mehr Fahrzeugen (Art. 74 E-PfIVG; vgl. die Tabelle in den Erläuterungen zum Entwurf, S. 198). Bei den Personenschäden soll moderater gekürzt werden, nämlich 20% beim Halter oder – nach der vorgeschlagenen Variante – 10% beim Lenker und Halter und 20%, wenn der Halter gleichzeitig Lenker ist. Das Quotenvorrecht soll zum Zuge kommen (Art. 75 E-PfIVG). Anders als beim Abkommen ist bei Grobfahrlässigkeit eine weitere Kürzung möglich, und zwar unlimitiert nach Massgabe der Verschuldensschwere. Einen Rückgriff gibt es für die Privatversicherer nur gegenüber Haftpflichtigen ausserhalb der Fahrzeuge, wie etwa einem mitverantwortlichen Werkeigentümer. Der Gesetzesentwurf sieht keine besondere Regelung für den Sozialversicherungsregress vor, was bedeutet, dass die Sonderregelung auch für sie gilt, da sie in die Ansprüche subrogieren. Soweit kein anderweitiger Versicherungsschutz vorhanden ist, übernehmen die Motorfahrzeugversicherer auch den Sachschaden der Insassen, also namentlich auch die Schäden am Fahrzeug. Der Umfang der Entschädigung richtet sich nach den Modalitäten für Personenschäden. Die konzis gehaltene Regelung wird abgeschlossen durch einen Artikel über den Datenaustausch, der zwischen den involvierten Privat- und Sozialversicherern inklusive Nationaler Garantiefonds erlaubt sein soll.

Gegenüber dem Abkommen würde die Stellung der geschädigten Personen durch das Pflichtversicherungsgesetz deutlich verbessert. Die Abzüge im Abkommen sind denn auch recht hoch, jene im Pflichtversicherungsgesetz dagegen vielleicht etwas zu moderat. Eine *Pauschallösung* bringt allerdings mit sich, dass die Lösung nicht im Einzelfall, sondern insgesamt jener nach Rechtslage entsprechen, also weder zu einer Mehrbelastung noch zu tieferen Entschädigungen führen soll. Über die Modalitäten der Regelung wird man diskutieren müssen, der schon in den Abkommen eingeschlagene Weg sollte aber dringend auf eine gesetzliche

Grundlage gestellt werden. Zweifellos werden mit einer Lösung im Stile eines No-Fault-Systems der Bearbeitungsaufwand und die Reibungsverluste reduziert, sie ist aber auch gewöhnungsbedürftig; man muss das Einzelfalldenken mit seinen hundert Wenn und Aber verlassen und den Blick über das Ganze richten. Damit tut man sich leider im Haftpflicht- und Versicherungsrecht immer wieder schwer, nicht nur bei Massenkollisionen.

Man kann sich natürlich fragen, ob die Regelung in ein Pflichtversicherungsgesetz gehört. Denkbar wäre auch, die Bestimmungen im SVG oder VVG unterzubringen. Primärer Leistungsträger bei Massenkollisionen ist die obligatorische Motorfahrzeughaftpflichtversicherung. Die Modalitäten dieses Versicherungszweiges sollen zukünftig ausschliesslich im PflIVG geregelt werden. Alsdann ist es auch sachgerecht, wenn das PflIVG die Massenkollisionsfälle beherbergt.

Plädoyer für eine obligatorische Privat-Haftpflichtversicherung

Stephan Fuhrer*

Die Einführung eines Obligatoriums für Privat-Haftpflichtversicherungen (PH) ist ein altes Anliegen¹. Mit dem Vorentwurf zu einem Pflichtversicherungsgesetz bekommt die Diskussion neue Aktualität. Das Obligatorium stellt einen der zentralen, aber auch der umstrittenen Neuerungen des Entwurfes dar. Zwar rät niemand vom Abschluss einer Privat-Haftpflichtversicherung ab, dennoch sind viele dagegen, dies vorzuschreiben. Rund 85%–90% der Haushalte verfügen bereits über eine solche Versicherung. Daraus werden völlig gegensätzliche Schlüsse gezogen. Die Befürworter eines Obligatoriums heben hervor, dass sich nur für einen kleinen Teil der Bevölkerung etwas ändern würde. Weil dem so ist, so argumentieren die Gegner, braucht es kein Obligatorium. Die zentrale Frage ist somit, ob es hinzunehmen ist, dass Geschädigte, die das Pech haben, von einer nicht versicherten Person verletzt worden zu sein, auf ihrem Schaden sitzen bleiben. Auch diesbezüglich gehen die Meinungen auseinander.

* Prof. Dr. iur., Rodersdorf, Präsident SGHVR.

¹ HANS-PETER SCHWINTOWSKI, Pflicht einer Privat-Haftpflichtversicherung für Schäden durch Kinder, ZRP 2003, 391–395; STEPHAN FUHRER: Skater, Roller, Blader – Rechtlos oder ruchlos? Zehn Thesen zum Verkehrsoferschutz bei Unfällen mit nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern, in: Emmenegger (Hrsg.), Tagungsband Strassenverkehrsrechtstagung Fribourg 2004, 207–222, 217 ff.