SVG-Rechtsprechung: Haftpflichtrechtliche Urteile des Jahres 2016

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

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 38
2. Aktiv- und Passivlegitimation 40
   2.1 Allgemeines 40
   2.2 Schadenersatzanspruch 41
   2.3 Genugtuungsanspruch 43
   2.4 Regressanspruch 43
   2.5 Direktes Forderungsrecht gegenüber dem Motorfahrzeughaftpflicht-versicherer 44
   2.6 Passivlegitimation 45
3. Haftungstatbestand 45
   3.1 Verwirklichte Betriebsgefahr 45
   3.2 Fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeugs 46
   3.3 Verschulden des Lenkers 46
      3.3.1 Entschuldbare Schreckbremsung 46
      3.3.2 Anforderungen an ein Überholmanöver 47
      3.3.3 Missachten der Sicherheitslinie 48
   3.4 Haftung des Strasseneigentümers 49
4. Personen- und Sachschaden 49
   4.1 Personenschaden 49
      4.1.1 Versorgungsausfallschaden trotz Getrenntlebens und absehbarer Scheidung 49
      4.1.2 Abstrakte Berechnung des Haushaltschadens 50
   4.2 Sachschaden 51
   4.3 Vermögensschaden 51
5. Kausalität 52
   5.1 Natürlicher Kausalzusammenhang 52
      5.1.1 Grundsätzliche Beweislast des Geschädigten, aber Zulässigkeit eines Anscheinsbeweises 52
      5.1.2 Notwendigkeit unfallanalytischer Gutachten und Zulässigkeit von Fremdgutachten 53
      5.1.3 Natürliche Kausalität eines dissoziativen Stupors 54

5.1.4 «Post hoc ergo propter hoc» genügt für den Nachweis eines natürlichen Kausalzusammenhangs nicht 54
5.2 Adäquater Kausalzusammenhang 55
5.2.1 Adäquanzbegriff 55
5.2.1.1 Unterbrechung des adäquaten Kausalzusammenhanges 55
6. Verschulden 55
6.1 Selbstverschulden des Geschädigten 55
6.2 Halterkollision 56
6.2.1 Allgemeines 56
6.2.2 Kollision eines überholenden Motorrades und eines abbiegenden Traktors 56
6.2.3 Kollision zwischen einem einbiegenden und einem unbeleuchteten Fahrzeug 57
7. Schadenersatzbemessung 58
8. Verjährung 59
9. Verfahrensfragen 59
9.1 Abweisung des Gesuchs um Gewährung der unentgeltlichen Rechtspflege infolge Aussichtslosigkeit 59
9.2 Nichtanfechtbarkeit eines Vorfrageentscheides 59
9.3 Hinreichende Substantiierung eines Opferhilfegesuches 60

1. Einleitung

1 Im Jahr 2016 haben das Bundesgericht und ausgewählte Zürcher Gerichte folgende Urteile im Zusammenhang mit der Gefährdungshaftung des SVG gefällt:

- *Bundesgericht 6B_309/2016 vom 10. November 2016:* Verschulden bei unvermittelter Gefahrensituation (Lenkerin fährt unvermittelt los, nachdem sie zunächst korrekt bei der Haltelinie angehalten hatte, worauf der herannahende Lenker mit einer Schreckbremsung reagierte – kein Verschulden des herannahenden Lenkers) (Rn. 21–23);
- *Bundesgericht 4A_543/2016 vom 1. November 2016:* Grundsätze der Haftung des Strasseneigentümers für Anlage- und Unterhaltsmängel – Verkehrsunfall (Rn. 30);
- *Bundesgericht 4A_583/2016 vom 26. Oktober 2016:* Eine Berufung in Zivilsachen ist gegen einen Vorfrageentscheid unzulässig, mit welchem die Haftung gemäss Art. 58 SVG vorfrageweise abgelehnt worden ist (Rn. 58);
- *Bundesgericht 4A_325/2016 vom 19. Oktober 2016:* Anspruch auf Gewährung der unentgeltlichen Rechtspflege im Zusammenhang mit der Geltendmachung von Haftungsansprüchen nach einem Verkehrsunfall –

Aussichtslosigkeit des Schadenersatzanspruches infolge Verjährungseintritts (Rn. 57);

- *Bundesgericht 4A_262/2016 vom 10. Oktober 2016:* Kausalität und Anscheinsbeweis (Rn. 14 f., 38–41);
- *Bundesgericht 4A_674/2015 vom 22. September 2016:* Uneinbringliche Parteientschädigungen bzw. durch Parteientschädigungen nicht vollständig gedeckte Anwaltskosten können trotz des direkten Forderungsrechtes nicht gegenüber dem Motorfahrzeughaftpflichtversicherer geltend gemacht werden – Anwaltskosten stellen einen reinen Vermögensschaden dar (Rn. 16, 37);
- *Bundesgericht 4A_74/2016 vom 9. September 2016:* Kollision eines Mofas mit einem Motorrad – Verhältnis zwischen der Verschuldenshaftung des Mofalenkers gemäss Art. 41 OR und der Gefährdungshaftung des Motorradfahrers gemäss Art. 58 SVG – im Rahmen der Schadenersatzbemessung gemäss Art. 43 f. OR ist auch die Betriebsgefahr des Mofas zu berücksichtigen (Rn. 3, 54 f.);
- *Bundesgericht 4A_84/2016 vom 5. September 2016:* Strafprozessuale Anwaltskosten sind nicht gemäss Art. 58 SVG zu vergüten, wenn die Geschädigten – Eltern und Bruder des anlässlich eines Verkehrsunfalls Getöteten – sich zwar am Strafverfahren beteiligen, aber keine Haftungsansprüche geltend machen, weil diese vergleichsweise reguliert worden sind (Rn. 37);
- *Bundesgericht 4A_179/2016 vom 30. August 2016 (teilweise publiziert in BGE 142 III 653):* Genugtuungsanspruch eines hyperaktiven Kindes, das unvermittelt auf die Strasse tritt und von einem korrekt fahrenden Motorrad angefahren und verletzt wird – keine Unterbrechung des adäquaten Kausalzusammenhangs und solidarische Haftung zwischen dem Halter des Motorrades und des fehlbaren Elternteils (Rn. 10–12, 46–48);
- *Handelsgericht des Kantons Zürich HG140215 vom 20. Juli 2016:* Haftung für Genugtuung und Erwerbsausfall nach Kollision zwischen überholendem Motorrad und abbiegendem Traktor (Rn. 19, 24–29, 50–52);
- *Bundesgericht 4A_122/2016 vom 4. Juli 2016:* Berechnung des Versorgungsausfallschadens einer vom Getöteten getrennt lebenden Ehefrau mit zwei kleinen Kindern (Rn. 31);
- *Bundesgericht 4A_637/2015 vom 29. Juni 2016 (BGE 142 II 433):* Haftung der Unfallverursacherin für den Schaden, welchen der Ehemann des unmittelbaren Unfallopfers aufgrund einer Überlastung erlitt – adäquater Kausalzusammenhang wird verneint (Rn. 6–10);
- *Bundesgericht 8C_200/2016 vom 15. Juni 2016:* Nachweis für das Vorliegen eines natürlichen Kausalzusammenhanges zwischen Kniebeschwerden rechts und Auffahrunfall nicht erbracht – Koinzident mit dem Ver-

kehrsunfall auftretende gesundheitliche Beeinträchtigungen können nicht allein wegen ihres zeitnahen Auftretens (nach der Schlussfolgerung «post hoc ergo propter hoc», wörtlich «nach diesem [dem Unfall], also wegen diesem») als unfallursächlich qualifiziert werden (Rn. 45);

- *Obergericht des Kantons Zürich LB150075 vom 6. Juni 2015:* Auffahrkollision von drei Motorfahrzeugen – umstrittene Haftung für HWS-Distorsion eines beteiligten Lenkers – Rückweisung an die Vorinstanz zwecks Ergänzung des Sachverhaltes (Rn. 42);
- *Bundesgericht 4A_640/2015 vom 13. April 2016:* Verschulden bei Nichterkennen eines herannahenden bzw. entgegenkommenden Fahrzeugs – HWS- Schleudertrauma und dissoziativer Stupor (Rn. 43 f., 53);
- *Handelsgericht des Kantons Zürich HG140160 vom 17. März 2016:* Regressprivileg gemäss aArt. 44 Abs. 1 UVG (Rn. 13–15);
- *Handelsgericht des Kantons Zürich HG120057 vom 26. Januar 2016:* Berechnung des Haushaltschadens infolge eines Schädelhirntraumas (Rn. 32–35);
- *Sozialversicherungsgericht des Kantons Zürich OH.2016.00003:* Hinreichende Substantiierung eines Opferhilfegesuchs (Rn. 59).

2. Aktiv- und Passivlegitimation

2.1 Allgemeines

2 Der Halter eines Motorfahrzeuges haftet für den Personen- und Sachschaden, der durch die Betriebsgefahr seines Motorfahrzeuges verursacht worden ist[1]. Wird ein Verkehrsunfall durch ein nicht in Betrieb befindliches Motorfahrzeug veranlasst, so haftet der Halter, wenn der Geschädigte beweist, dass den Halter oder Personen, für welche dieser verantwortlich ist, ein Verschulden trifft oder dass eine fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeuges mitgewirkt hat[2].

3 Radfahrer und Benützer von Motorfahrrädern haften nach Obligationenrecht (Art. 70 SVG und Art. 34 VVV). Im Entscheid **4A_74/2016** befasste sich das Bundesgericht mit der Haftung eines Motorfahrradfahrers, der mit einem Motorradfahrer kollidierte; unbestritten war, dass der Motorfahrradfahrer den Vortritt missachtet und sich insoweit eines widerrechtlichen Verhaltens gemäss Art. 41 Abs. 1 OR schuldig gemacht hatte[3].

---

1 Vgl. Art. 58 Abs. 1 SVG.
2 Vgl. Art. 58 Abs. 2 SVG.
3 Vgl. Urteil Bundesgericht 4A_74/2016 vom 9. September 2016 E. 2.2.

Die Anwendbarkeit des Obligationenrechts bedeutet, dass der Geschädigte gegenüber dem Radfahrer bzw. Motorfahrradfahrer einen Haftungsanspruch geltend machen kann, wenn die Voraussetzungen der Verschuldenshaftung (Art. 41 OR) erfüllt sind. Urteilsunfähige Radfahrer, insbesondere Kleinkinder, haften gemäss Art. 54 OR nach Billigkeit. Art. 70 SVG bzw. die Verschuldenshaftung ist bei Unfällen, bei welchen Radfahrer des Militärs beteiligt sind, nicht anwendbar[4]. 4

2.2 Schadenersatzanspruch

Der Schadenersatzanspruch setzt voraus, dass die Person, welche einen ersatzfähigen Schaden erlitten hat, der verwirklichten Betriebsgefahr ausgesetzt gewesen ist. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung können lediglich direkt von der verwirklichten Betriebsgefahr gesundheitlich beeinträchtigte Personen einen Haftungsanspruch gemäss Art. 58 SVG geltend machen. Die Abgrenzung zwischen direkter und indirekter Betroffenheit ist jedoch fliessend. Wer infolge der Nachricht über den Unfalltod eines Angehörigen einen Schock erleidet, ist ein aus dem Unfallereignis direkt Geschädigter und kann als solcher vom Unfallverursacher grundsätzlich Schadenersatz und Genugtuung für seine eigene gesundheitliche Beeinträchtigung verlangen[5]. 5

Das Bundesgericht hat sich im Entscheid **4A_637/2015 (BGE 142 III 433)** mit der zentralen Frage beschäftigen müssen, mit Bezug auf welche gesundheitlichen Beschwerden von einer direkten bzw. indirekten Betroffenheit auszugehen ist. Entwickelt sich beim Ehemann, der als Folge der Kollision lediglich eine HWS-Distorsion Grad II erlitten hat, eine somatoforme Schmerzstörung, weil er sich um seine seit dem Verkehrsunfall pflegebedürftige Ehefrau gekümmert hat, kann der daraus resultierende Erwerbsausfall nicht gegenüber dem Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer der Unfallverursacherin geltend gemacht werden. Das Bundesgericht hat hinsichtlich der Abgrenzung zwischen der direkten Betroffenheit bei einem Schockschaden und der indirekten Betroffenheit bei einer Überlastung folgende Erwägungen angestellt: 6

- «Der Beschwerdeführer macht zu Recht nicht geltend, seine somatoforme Schmerzstörung sei auf einen Schockschaden zurückzuführen. Zwischen dem vorliegend zu beurteilenden Sachverhalt und Schockschäden besteht denn auch ein bedeutender Unterschied. Bei Letzteren erleiden die Angehörigen den sie schädigenden Schock unmittelbar aufgrund der Nachricht über den Unfall. Demgegenüber hat der Beschwerdeführer den Unfall zwar selbst miterlebt und dabei auch Verletzungen erlitten; dieses Miterle- 7

[4] BGE 93 I 586 E. 1.
[5] Vgl. BGE 138 II 276 E. 2 und 3.

ben und seine Verletzungen sind aber nach den vorinstanzlichen Feststellungen nicht natürlich kausal für die somatoforme Schmerzstörung. Vielmehr ist der Unfall nur insofern natürlich kausal für die Schmerzstörung, als dabei die Ehefrau des Beschwerdeführers verletzt wurde und dies beim Beschwerdeführer in der Folge zu einer Überlastung geführt hat. Die somatoforme Schmerzstörung hat sich dabei kontinuierlich im Verlauf der Zeit entwickelt und ist erst mit einer Latenz von einigen Monaten aufgetreten. Während mithin Schockschäden eine unmittelbare Reaktion auf den Unfall darstellen, ist die (natürliche) Kausalkette zwischen dem Un-

letzten Bruder des Lenkers und Halters eines Motorfahrzeuges, der selber getötet worden ist, Versicherungsleistungen erbracht haben, gegenüber dem Motorfahrzeughaftpflichtversicherer regressieren können. Da die beiden Brüder in einem gemeinsamen Haushalt gelebt hatten, stellte sich die Grundsatzfrage, ob die dem Lenker vorgeworfene Geschwindigkeitsüberschreitung als grobfahrlässig zu qualifizieren ist. Das Handelsgericht des Kantons Zürich bejahte im Entscheid **HG140160** zwar ein grobfahrlässiges Verhalten, wies aber die Regressklage ab, weil das grobfahrlässige Verhalten den Schaden nicht verursacht habe[11].

15 Das Bundesgericht weist die Angelegenheit an die Vorinstanz zurück, weil diese im Zusammenhang mit der Beurteilung einer allfälligen Kausalität der unzulässigen Geschwindigkeit von 69 km/h für den Kontrollverlust nicht hinreichend berücksichtigt habe, dass die klagenden Sozialversicherer das Fehlverhalten des Lenkers daraus ableiteten, dass die Geschwindigkeit von 69 km/h den im Unfallzeitpunkt herrschenden Verhältnissen offensichtlich unangepasst gewesen sei. Dass ein Lenker die Beherrschung seines Fahrzeugs verliert, sei – so die Bundesrichter in Erwägung 4.4.2.2 – typische Folge einer den Verhältnissen offensichtlich nicht angepassten, übersetzten Geschwindigkeit. Sollte sich also ergeben – was von der Vorinstanz noch nicht geprüft wurde –, dass der Schädiger angesichts der Verhältnisse mit übersetzter Geschwindigkeit gefahren ist und keine Hinweise auf eine andere Ursache für den Verlust der Kontrolle bestehen, sei für die Frage der tatsächlichen Kausalität von einem Anscheinsbeweis auszugehen[12].

2.5 Direktes Forderungsrecht gegenüber dem Motorfahrzeughaftpflichtversicherer

16 Den geschädigten Personen steht im Umfang ihres Haftungsanspruches gemäss Art. 58 SVG ein direktes Forderungsrecht gegenüber den beteiligten Motorfahrzeughaftpflichtversicherern zu. Im Entscheid **4A_674/2015** hat das Bundesgericht darauf hingewiesen, dass das direkte Forderungsrecht gemäss Art. 65 SVG dem Geschädigten nicht die Möglichkeit eröffnet, ihm im Rahmen des Strafverfahrens zugesprochene Parteienschädigungen, welche uneinbringlich sind, bzw. durch Parteientschädigungen nicht vollständig gedeckte Parteikosten, insbesondere Anwaltskosten, gegenüber dem Motorfahrzeughaftpflichtversicherer geltend zu machen[13].

---

[11] Vgl. Urteil Handelsgericht des Kantons Zürich HG140160 vom 17. März 2016.
[12] Siehe dazu Randziffer 38 ff.
[13] Vgl. Urteil Bundesgericht 4A_674/2015 von 22. September 2016 E. 3.2.1.

2.6 Passivlegitimation

Die Haftpflicht für einen Schaden, der durch ein nicht ermitteltes Motorfahrzeug in der Schweiz verursacht wurde, wird vom Nationalen Garantiefonds Schweiz gedeckt (Art. 76 Abs. 2 SVG). Für Klagen gegen das nationale Versicherungsbüro (Art. 74 SVG) oder gegen den nationalen Garantiefonds (Art. 76 SVG) ist zusätzlich das Gericht am Ort einer Zweigniederlassung dieser Einrichtungen zuständig[14]. Die Zürich-Versicherung betreibt den Nationalen Garantiefonds, ist aber nicht passivlegitimiert[15]. 17

3. Haftungstatbestand

3.1 Verwirklichte Betriebsgefahr

Die Haftung gemäss Art. 58 Abs. 1 SVG setzt voraus, dass der Unfall «durch» den Betrieb des Motorfahrzeugs verursacht wurde. Der Begriff des Betriebs beinhaltet einen «Ursachenkomplex», also einen «Komplex von Tatsachen, die zur Manifestation der Betriebsgefahr führen». Der normale Betrieb führt bei Gefährdungshaftungen wie der Haftpflicht des Motorfahrzeughalters nicht zu Schädigungen; vielmehr bedarf es zusätzlicher Umstände, die dann zur Manifestation der Betriebsgefahr führen. Wenn die latent vorhandene Betriebsgefahr sich durch das Hinzutreten des zusätzlichen Umstandes manifestiert, muss der Haftpflichtige für die Schaffung der Betriebsgefahr einstehen, wozu auch die Verantwortung für einen zusätzlichen Umstand gehört[16]. 18

Die bundesgerichtliche Rechtsprechung geht grundsätzlich davon aus, dass die Betriebsgefahren der beteiligten Fahrzeuge gleichwertig sind. Das Handelsgericht des Kantons Zürich schliesst sich dieser Auffassung im Entscheid **HG140215** – dieser betraf eine Kollision zwischen einem abbiegenden Traktor und einem überholenden Motorrad, das mit dem abbiegenden Traktor kollidierte – an und betont, dass einzelfallweise, vor allem unter Berücksichtigung der Geschwindigkeiten, über die Ausprägung bzw. Unfallbeteiligung der Betriebsgefahren zu entscheiden sei. Die kinetische Energie, die beim Unfall wirkte, war – so das Handelsgericht – bei beiden Fahrzeugen vergleichbar, da das leichtere Motorrad mit einer weit schnelleren Geschwindigkeit unterwegs war. Gründe, dem Traktor eine erhöhte Betriebsgefahr zuzuschreiben, bestehen nicht. Vielmehr könnte dem Motorrad unter dem Titel Selbstgefährdung sogar eine erhöhte Betriebsgefahr zugeschrieben werden, 19

[14] Vgl. Art. 38 Abs. 2 ZPO.
[15] Vgl. Urteil Handelsgericht des Kantons Zürich HG120057 vom 26. Januar 2016 E. 2.1.
[16] Vgl. Urteil Bundesgericht 4A_262/2016 vom 10. Oktober 2016 E. 4.4.1.

da das Bundesgericht die Betriebsgefahr des Lastwagens, der deutlich schwerer wiegt als ein Traktor, als mit derjenigen eines Motorrades gleichwertig beurteilt hat[17].

3.2 Fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeugs

20 Im Berichtszeitraum ist kein Entscheid ergangen.

3.3 Verschulden des Lenkers

3.3.1 Entschuldbare Schreckbremsung

21 Der Entscheid **6B_309/2016** betraf die adhäsionsweise Bejahung der Haftung eines Lenkers, der in eine Strasse einbog, als sich ein Motorrad auf der fraglichen Strasse mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h näherte und im Zeitpunkt des Einbiegens rund 37 m entfernt war. Der Lenker des Motorrades leitete nach einer Reaktionszeit von rund einer Sekunde eine Bremsung ein, die etwa 16 Meter von der Mitte der Strasse entfernt in einem Sturz endete. Der Lenker des Motorrades zog sich dabei Verletzungen an der Wirbelsäule zu, welche zu einer Arbeitsunfähigkeit von über einem Monat führten. Der Lenker des einbiegenden Fahrzeuges wurde der fahrlässigen Körperverletzung schuldig gesprochen; zudem bejahte das Strafgericht adhäsionsweise die Haftung dem Grundsatze nach. Der Lenker des einbiegenden Fahrzeuges machte vor dem Bundesgericht geltend, dass die Einleitung einer Schreckbremsung durch den Lenker des Motorrades ausschliessliche Ursache des Unfalles sei und ihm kein Verschulden vorgeworfen werden könne.

22 Das Bundesgericht erwog in allgemeiner Weise, dass der Fahrzeuglenker im Strassenverkehr überraschend in eine kritische Situation kommen kann, in der Fehlentscheide möglich und verständlich sind. Unvermutet auftretende Gefahren stellen oft hohe Ansprüche an die Reaktionsfähigkeit der Betroffenen, weshalb dem Fahrzeugführer nicht zum Vorwurf gemacht werden kann, wenn sich seine Reaktion im Nachhinein, nach ruhigem Überlegen und Abwägen, allenfalls nach Durchführung einer technischen Expertise, als nicht die beste aller denkbaren Reaktionsweisen erweist, jedenfalls so lange nicht, als die getroffene Reaktion verständlich und nicht als abwegig oder gar kopflos erscheint[18]. Für den Durchschnittsfahrer, der unvermittelt mit einer Gefahrensituation konfrontiert ist, stellt das Bremsen die naheliegendste Reaktion dar, weshalb er auch bremst, wenn diese Massnahme keineswegs situationsge-

[17] Vgl. Urteil Handelsgericht des Kantons Zürich HG140215 vom 20. Juli 2016 E. 2.4.5.3.
[18] Vgl. Urteil Bundesgericht 1C_361/2014 vom 26. Januar 2015 E. 3.1.

recht ist und nicht zum Ziel führt. Das suboptimale Verhalten belastet den Fahrzeuglenker umso weniger, je überraschender eine Gefahr in Erscheinung tritt, je dringlicher eine Reaktion ist und je grösser sich die Anzahl möglicher Entscheidungsalternativen darbietet[19].

In Anwendung dieser Grundsätze qualifizierten die Bundesrichter das Verhalten des Lenkers des Motorrades nicht als Verschulden. Ihrer Auffassung nach war der Lenker des Motorrades unvermittelt mit einer Gefahrensituation konfrontiert, als die Lenkerin des einbiegenden Fahrzeuges, nachdem sie zunächst korrekt bei der Haltelinie angehalten hatte, mit ihrem Personenwagen losfuhr. Dass der Lenker des Motorrades darauf mit einer Schreckbremsung reagierte, ist nach der Meinung des Bundesgerichts verständlich. Seine Reaktion erscheint in jedem Fall nicht als abwegig oder gar kopflos, weshalb die Vorinstanz zutreffend die Haftung der Lenkerin des einbiegenden Fahrzeuges dem Grundsatze nach bejaht hat[20]. 23

3.3.2 Anforderungen an ein Überholmanöver

Das Handelsgericht des Kantons Zürich hat im Entscheid **HG140215** im Zusammenhang mit der Beurteilung des Verschuldens des überholenden Motorrads, das mit einem abbiegenden Traktor zusammenstiess, folgende Anforderungen an ein Überholmanöver festgestellt: 24

- «Das Überholen auf einer Strasse mit Gegenverkehr ist zu den gefährlichsten Fahrmanövern im Strassenverkehr zu zählen. Entsprechend bestehen verschiedene Regeln, welche das Überholen verbieten oder soweit einschränken, dass die Risiken minimiert werden. Der Fahrzeugführer darf nur überholen, wenn er im Moment, in dem er das Manöver beginnt, die Gewissheit hat, dass das Überholen an dieser Stelle nicht verboten ist, dass der nötige Raum übersichtlich und frei ist und dass andere Verkehrsteilnehmer nicht behindert oder gefährdet werden. 25
- Das Überholen ist unter anderem verboten, wenn sich vor dem voranfahrenden Fahrzeug ein Hindernis befindet, wozu auch ein abbiegendes Fahrzeug zu zählen ist (Art. 10 Abs. 1 VRV). Ausserdem dürfen links abbiegende Fahrzeuge nur rechts überholt werden, sobald diese ihre Absicht angezeigt haben (Art. 35 Abs. 5 SVG) und Motorräder dürfen angehaltene Fahrzeugkolonnen nicht überholen (Art. 47 Abs. 2 SVG). Kein generelles Überholverbot stellt demgegenüber eine Sicherheitslinie dar. Das Überholen bleibt erlaubt, soweit die Gegenfahrbahn für das Manöver nicht benötigt wird. 26

[19] Vgl. Urteil Bundesgericht 6B_309/2016 vom 10. November 2016 E. 4.3.
[20] Ibid. E. 4.4.

27 – Weiter wird verlangt, dass für das Überholmanöver genügend Raum zur Verfügung steht. Der benötigte Teil der Fahrbahn muss frei sein. Dazu sind feste Hindernisse wie auch der Gegenverkehr zu zählen. Die Strasse muss folglich soweit überblickbar sein, dass der Überholende sicher sein kann, dass er auch allenfalls noch nicht sichtbaren Gegenverkehr nicht behindern wird. Bezüglich der Länge der benötigten Strecke ist festzuhalten, dass die Länge der zu überholenden Fahrzeuge wie auch die für ein gefahrloses Ausschwenken und Wiedereinbiegen benötigte Strecke zu berücksichtigen ist. Zu beurteilen ist jeweils der Einzelfall, wobei auch Signalisationen und Markierungen zu beachten sind. Im Kolonnenverkehr ist zusätzlich zu beachten, dass entweder die ganze Kolonne in dieser Weise zu überholen ist oder dass die Gewissheit besteht, sich gefahrlos wieder in die Kolonne einfügen zu können.»[21]

28 Dem Lenker, der sich von hinten einer Kolonne mit vier Autos und einem Traktor genähert und in der Folge die vier Autos überholt hat, wurde ein mittelschweres Verschulden angelastet. Das Handelsgericht wies insbesondere darauf hin, dass der nachmalig abbiegende Traktor mit montierten Doppelrädern und einem Heuladeanhänger verkehrte. Die Breite des Traktors entsprach beinahe der Breite der Fahrbahn. Ausserdem war der Anhänger so aufgebaut, dass selbst durch den leeren Anhänger nicht hindurchgesehen werden konnte. Der Lenker des Motorrades musste den Traktor und vor allem den Anhänger allein schon aufgrund von dessen Grösse erkannt haben, weshalb er aber auch erkannt haben musste, dass ihm dieser die Sicht auf die Gegenfahrbahn versperrte. Entsprechend konnte der Lenker nicht den gesamten erforderlichen Bereich überblicken, weshalb das Überholmanöver als schuldhaft qualifiziert wurde[22].

3.3.3 Missachten der Sicherheitslinie

29 Das Handelsgericht des Kantons Zürich erwog im selben Entscheid **HG140215,** dass der Lenker des überholenden Fahrzeuges eine Sicherheitslinie überfahren hatte. In der Rechtsprechung wird das Überfahren einer Sicherheitslinie objektiv als schwere Verkehrsregelverletzung angesehen[23]. Die Missachtung einer Sicherheitslinie liesse sich nach der Meinung der Handelsrichter im fliessenden Verkehr höchstens dann rechtfertigen, wenn dadurch eine Gefahrensituation verhindert werden könnte. Ein solches Verhalten sei aber nicht ersichtlich; allein die Tatsache, dass der Lenker des überholenden Fahrzeuges ansonsten allenfalls während längerer Dauer hinter der Kolonne

[21] Vgl. Urteil Handelsgericht des Kantons Zürich HG140215 vom 20. Juli 2016 E. 2.4.3.2.
[22] Ibid. E. 2.4.3.4.
[23] Vgl. BGE 136 II 447 = Pra 2011 Nr. 34 E. 3.3.

hätte herfahren müssen, stelle keinen Rechtfertigungsgrund für das Missachten der Sicherheitslinie dar[24].

3.4 Haftung des Strasseneigentümers

Der Strasseneigentümer haftet solidarisch mit den Haltern der an einem Verkehrsunfall beteiligten Motorfahrzeuge, sofern und soweit ihm ein Unterhaltsmangel im Sinne von Art. 58 OR vorgeworfen werden kann. Im Winter ist beispielsweise die Bildung von Eisflächen je nach den konkreten Umständen voraussehbar und auch vermeidbar[25]. Das Bundesgericht war im Entscheid **4A_543/2016** vor die Frage gestellt, ob die während Tagen nach einem Unfall unterbliebene Beseitigung von Öl und Kühlflüssigkeit auf der Autobahn einen Unterhaltsmangel darstellte, der den zu beurteilenden Verkehrsunfall mitverursacht hatte. Der fragliche Verkehrsunfall ereignete sich in der Nacht zwischen 3:00 und 4:00 Uhr morgens, als die Fahrbahn an der besagten Stelle, weil es geregnet hatte, rutschig geworden war. Die kantonalen Instanzen verneinten einen Unterhaltsmangel. Das Bundesgericht erachtete die Verneinung eines Unterhaltsmangels nicht als willkürlich und hielt in seinen Erwägungen fest, dass mehrere Dutzend Fahrzeuge rund um den Unfallzeitpunkt den fraglichen Autobahnabschnitt unfallfrei passiert hätten, ein Warnsignal 400 m vor der Unfallstelle angebracht war und sich rund 80 % der Unfälle wegen nicht angepasster Geschwindigkeit ereignen würden. Unter Berücksichtigung dieser Umstände sei die kantonale Vorinstanz nicht in Willkür verfallen, als sie das Vorliegen eines Unterhaltsmangels verneint habe[26]. 30

4. Personen- und Sachschaden

4.1 Personenschaden

4.1.1 Versorgungsausfallschaden trotz Getrenntlebens und absehbarer Scheidung

Im Entscheid **4A_122/2016** befasste sich das Bundesgericht mit dem Versorgungsausfallschaden einer vom Getöteten seit einem Jahr getrennt lebenden Ehefrau mit zwei kleinen Kindern. Die Bundesrichter bejahten den grundsätzlichen Haftungsanspruch trotz des Getrenntlebens und der absehbaren Scheidung und beanstandeten die vorinstanzliche Schadenberechnung mit Bezug 31

[24] Vgl. Urteil Handelsgericht des Kantons Zürich HG140215 vom 20. Juli 2016 E. 2.4.3.5.
[25] Vgl. BGE 129 III 65 E. 7.
[26] Vgl. Urteil Bundesgericht 4A_543/2016 vom 1. November 2016 E. 3.2.5.

auf die Versorgungsquoten von 45% für die Witwe und von je 15% für die beiden Kinder nicht. Die Wiederverheiratungswahrscheinlichkeit von 17% und der Abzug von 25% für das Selbstverschulden wurden ebenfalls von den Bundesrichtern nicht als bundesrechtswidrig qualifiziert[27]. Bei Gelegenheit stellte das Bundesgericht auch fest, dass die Berechnung des Versorgungsausfallschadens (weiterhin) per Todestag und nicht – wie beim übrigen Personenschaden – per Urteilstag erfolgt und der Kapitalisierungszins 3,5% beträgt[28].

4.1.2 Abstrakte Berechnung des Haushaltschadens

32 Das Handelsgericht des Kantons Zürich hat sich im Entscheid **HG120057** ausführlich mit den Grundsätzen der Berechnung des Haushaltschadens und dessen Nachweis auseinandergesetzt[29]. Das Gericht betont, dass mit dem Haushaltschaden die durch den Verkehrsunfall beeinträchtigte Leistungsfähigkeit, hauswirtschaftliche Verrichtungen im mutmasslichen Validenhaushalt verrichten zu können, abgegolten wird.

33 Die Handelsrichter stellen dabei klar, dass die geschädigte Person ein Wahlrecht hat, den Haushaltschaden entweder nach der konkreten oder der abstrakten Methode zu berechnen. Nach der ausführlich vom Handelsgericht des Kantons Zürich zitierten bundesgerichtlichen Rechtsprechung darf für die abstrakte Berechnung des hypothetischen Haushaltsaufwandes auf die statistischen Werte der SAKE abgestellt werden. Ein Vorgehen nach der abstrakten Methode ist auch im Sinne der Verfahrensökonomie, denn die konkrete Berechnung würde zu einem umfangreichen Beweisverfahren führen, ohne dass an dessen Ende präzisere Resultate in Aussicht stünden als beim Vorgehen nach der abstrakten Methode. Da der Haushaltsaufwand für den hypothetischen Fall, in dem der Unfall weggedacht wird, zu errechnen ist und hypothetische Begebenheiten naturgemäss nicht wie tatsächlich eingetretene Umstände bewiesen werden können, ist man auch bei der Anwendung der konkreten Methode gezwungen, auf Erfahrungswerte abzustellen[30].

34 Für die Substantiierung des hypothetischen Haushaltsführungsaufwandes müssen dabei von der geschädigten Person lediglich die Parameter dargelegt und nachgewiesen werden, welche den statistischen Erhebungen zugrundeliegen. Dem von der beklagten Partei geltend gemachten Standpunkt, wonach im Zusammenhang mit der abstrakten Berechnung des Haushaltsführungsaufwandes weitere Kriterien wie z.B. Anzahl Zimmer und deren Grösse, Beschaffenheit des Bodenbelags, Angaben zu allfälligen Haustieren, Pflanzen

---

27 Vgl. Urteil Bundesgericht 4A_122/2016 vom 4. Juli 2016 E. 5.
28 Ibid. E. 8.1.
29 Vgl. Urteil Handelsgericht des Kantons Zürich HG120057 vom 26. Januar 2016 E. 4 ff.
30 Ibid. E. 4.3.4.1.

und zur Grösse und Beschaffenheit eines allfälligen Gartens etc. erforderlich und von der geschädigten Person nachzuweisen seien, erteilt das Handelsgericht des Kantons Zürich eine Abfuhr: «Soll es dem Geschädigten erlaubt sein, bei der Bezifferung seines Zeitaufwandes für Haushaltsarbeit ohne den Unfall von statistischen Werten auszugehen, so wird dabei in Kauf genommen, dass diese Werte gerade nicht den konkreten Verhältnissen entsprechen, sondern der Geschädigte in bestimmten Tätigkeitsbereichen allenfalls mehr oder weniger (oder gar keine) Zeit aufwendet.»[31]

Das Gericht geht gestützt auf die allgemeine Lebenserfahrung bzw. statistische Erfahrungswerte ferner davon aus, dass während eines Klinik- bzw. Heimaufenthaltes von einem alleinstehenden Geschädigten kein Haushaltschaden geltend gemacht werden kann und eine Mutter von Zwillingen in den ersten zwei Jahren nach deren Geburt nicht mehr als 49 % arbeitet[32]. Hinsichtlich des Ausmasses der Hausarbeitungsfähigkeit stützen sich die Handelsrichter auf die eingeholten medizinischen Gutachten, wobei im vorliegenden Fall ein neuropsychologisches Gutachten eingeholt wurde, da die Verunfallte ein Schädel-Hirn-Trauma erlitten hatte. Es wird dabei für jede in der SAKE-Erhebung erwähnte Hausarbeitskategorie ein prozentualer Hausarbeitsunfähigkeitsgrad (20 % bis 50 %) festgestellt und auf einen Gesamthausarbeitunfähigkeitsgrad von 23,78 % hochgerechnet. Der resultierende Zeitaufwand für die Jahre 2004 bis 2010 wird schliesslich mit einem Stundenansatz von CHF 30 monetär bewertet, wobei das Gericht den Stundenansatz für sämtliche Wohnorte der geschädigten Person, welche diese nach dem Unfall innehatte, nämlich Schlieren, Zug und Birmensdorf, zur Anwendung bringt, obwohl der Wohnort Birmensdorf als ländlich bezeichnet wird[33]. 35

4.2 Sachschaden

Im Berichtszeitraum ist kein Entscheid ergangen. 36

4.3 Vermögensschaden

Der Halter haftet gemäss Art. 58 SVG lediglich für den Personen- und den Sachschaden, nicht aber für einen allfälligen Vermögensschaden, der durch die verwirklichte Betriebsgefahr verursacht worden ist. Ein reiner Vermögensschaden kann gemäss dem Entscheid **4A_674/2015** auch nicht gegenüber 37

[31] Ibid. E. 4.3.4.2.
[32] Ibid. E. 4.3.4.4 f.
[33] Ibid. E. 4.5.2.

dem Motorfahrzeughaftpflichtversicherer geltend gemacht werden[34]. Im fraglichen Entscheid hat das Bundesgericht die vorinstanzliche Qualifizierung der strafprozessualen Vertretungskosten als reinen Vermögensschaden («dommage purement économique») nicht beanstandet[35]. Die bundesgerichtliche Feststellung erfolgte im Zusammenhang mit der Rüge einer Gehörsverletzung gemäss Art. 29 Abs. 2 BV. Der Referent teilt die Auffassung des Bundesgerichts nicht; nicht durch Parteientschädigungen gedeckte Anwaltskosten stellen rechtsprechungsgemäss einen mittelbaren Personenschaden dar[36]. Nicht ersatzfähig sind gemäss dem Entscheid **4A_84/2016** die strafprozessualen Anwaltskosten, wenn die Geschädigten sich zwar am Strafverfahren beteiligt, aber keine Haftungsansprüche geltend gemacht haben, da diese vergleichsweise reguliert worden sind[37].

5. Kausalität

5.1 Natürlicher Kausalzusammenhang

5.1.1 Grundsätzliche Beweislast des Geschädigten, aber Zulässigkeit eines Anscheinsbeweises

38 Die geschädigte Person ist gemäss Art. 8 ZGB einerseits verpflichtet, die haftungsbegründenden Voraussetzungen zu beweisen, und andererseits berechtigt, entsprechende Beweisanträge zu stellen. Eine gesetzliche Vermutung, dass bei Vorliegen des für die Verwirklichung der Betriebsgefahr typischen Ursachenkomplexes der natürliche Kausalzusammenhang zum Unfall gegeben sei bzw. «per se» als nachgewiesen zu gelten habe, womit die Beschwerdegegnerin die Beweislast tragen würde, besteht nicht[38].

39 Den Beweisschwierigkeiten trägt das Bundesgericht insoweit Rechnung, als die geschädigte Person die Haftungsvoraussetzung des natürlichen Kausalzusammenhanges nicht mit dem Beweismass der (annähernden) Sicherheit, sondern lediglich mit dem Beweismaus der überwiegenden Wahrscheinlichkeit nachzuweisen hat[39]. Im Entscheid **4A_262/2016** hat das Bundesgericht darauf hingewiesen, dass die natürliche Kausalität dem direkten Beweis kaum

[34] Vgl. Urteil Bundesgericht 4A_674/2015 vom 22. September 2016 E. 3.1.
[35] Ibid. E. 3.3.2.
[36] Vgl. BGE 117 II 101 E. 5.
[37] Vgl. Urteil Bundesgericht 4A_84/2016 vom 5. September 2016 E. 4.
[38] Vgl. Urteil Bundesgericht 4A_262/2016 vom 10. Oktober 2016 E. 4.4.1.
[39] Vgl. BGE 107 II 269 E. 1b.

zugänglich sei; vielmehr lasse sich die tatsächliche Ursache für den eingetretenen Erfolg regelmässig nur aus Indizien schliessen (sog. Anscheinsbeweis)[40].

Bei Strassenverkehrsunfällen kann nach der Auffassung der Bundesrichter 40
ebenfalls aus dem objektiv regelwidrigen Verhalten des Schädigers unter Umständen ein Anscheinsbeweis für den natürlichen Kausalzusammenhang (und das Verschulden) gezogen werden[41]. Der Anscheinsbeweis des Verschuldens ist beispielsweise erbracht, wenn ein Motorfahrzeug ohne erkennbaren Anlass auf die Gegenfahrbahn gerät und dort mit einem entgegenkommenden Fahrzeug kollidiert.

In Anwendung dieser Grundsätze gelangt das Bundesgericht zur Überzeu- 41
gung, dass die Vorinstanz im Zusammenhang mit der behaupteten übersetzten Geschwindigkeit den Nachweis der natürlichen Kausalität zu Unrecht nicht geprüft hat. Sollte sich also ergeben – was von der Vorinstanz zu prüfen sei –, dass der Schädiger angesichts der Verhältnisse mit übersetzter Geschwindigkeit gefahren ist und keine Hinweise auf eine andere Ursache für den Verlust der Kontrolle bestehen, sei für die Frage der tatsächlichen Kausalität von einem Anscheinsbeweis auszugehen[42].

5.1.2 Notwendigkeit unfallanalytischer Gutachten und Zulässigkeit von Fremdgutachten

Das Züricher Obergericht hat im Entscheid **LB150075** darauf hingewiesen, 42
dass der Ablauf eines Verkehrsunfalles einen hochkomplexen physikalischen Vorgang darstellt, der sich in Sekundenbruchteilen ereignet und nur schwer rekonstruiert werden kann. Die Feststellung und die Würdigung der massgeblichen Tatsachen bedürfen eines Fachwissens, das einem Gericht in aller Regel abgeht, weshalb unfallanalytische Gutachten eingeholt werden müssen[43]. Im Zusammenhang mit der Beurteilung des Ausmasses und der Folgen einer HWS-Distorsion ist nach der Meinung der Oberrichter ein polydisziplinäres Gutachten das Beweismittel der ersten Wahl. Bereits im Sozialversicherungsprozess eingeholte Gutachten (sog. Fremdgutachten) können im Zivilprozess ebenfalls als gerichtliche Gutachten berücksichtigt werden; den Parteien ist allerdings vor Abschluss des Verfahrens das rechtliche Gehör zu gewähren, welches insbesondere das Recht beinhaltet, sich nachträglich zur Person des

[40] Vgl. Urteil Bundesgericht 4A_262/2016 vom 10. Oktober 2016 E. 4.4.2.1.
[41] Ibid. E. 4.4.2.2.
[42] Ibid.
[43] Vgl. Urteil Obergericht des Kantons Zürich LB150075 vom 6. Juni 2016 E. 5.5.

Gutachters äussern und Ergänzungsfragen stellen zu können[44]. Ein aus dem Jahr 2010 stammendes Fremdgutachten ist in jedem Fall zu aktualisieren[45].

5.1.3 Natürliche Kausalität eines dissoziativen Stupors

43 Im Entscheid **4A_640/2015** war umstritten, ob zwischen dem Verkehrsunfall (Kollision eines einbiegenden BMW mit einem unbeleuchteten VW Passat) und dem bei der Lenkerin des einbiegenden Fahrzeuges diagnostizierten HWS- Schleudertraumas und des dissoziativen Stupors, der sich in der Folge entwickelt hat, ein rechtserheblicher Kausalzusammenhang besteht. Das kantonale Handelsgericht kam zum Schluss, dass zwischen dem Unfall und dem typischen Beschwerdebild eines HWS-Schleudertraumas in somatischer Hinsicht ein natürlicher Kausalzusammenhang zu verneinen sei. Demgegenüber sei ein sowohl natürlicher wie adäquater Kausalzusammenhang zum chronischen, primär psychischen Beschwerdebild sowie der damit einhergehenden festgestellten Beeinträchtigung in der Haushaltsführung zu bejahen.

44 Die Bundesrichter qualifizierten die handelsgerichtlichen Erwägungen nicht als willkürlich. Gemäss dem eingeholten Gutachten könne die Chronifizierung bzw. Progredienz der dissoziativen Störung auf medizinisch-wissenschaftlicher Basis nicht zuverlässig mit dem am Unfall erlebten Schreck erklärt werden. Dass aber auch die Chronifizierung bzw. Progredienz der dissoziativen Störung ohne das Unfallereignis entfallen wäre, werde – so die Bundesrichter – von den Gutachtern keineswegs in Abrede gestellt, wenn sie ausführen, dass als einzig gesichertes aussergewöhnliches Ereignis, das die dissoziative Störung bewirkt haben konnte, das Unfallereignis verblieben sei. Inwiefern damit die Bejahung eines natürlichen Kausalzusammenhangs willkürlich sein soll, sei nicht ersichtlich[46].

5.1.4 «Post hoc ergo propter hoc» genügt für den Nachweis eines natürlichen Kausalzusammenhangs nicht

45 Die Geschädigte verunfallte im Dezember 2012 und zog sich anlässlich des Auffahrunfalles eine Distorsion der Halswirbelsäule zu. Der Unfallversicherer schloss den Fall per 31. Januar 2014 ab. Mit Unfallmeldung vom 15. Juni 2015 ersuchte die Geschädigte den Unfallversicherer um Versicherungsleistungen für die Folgen eines Meniskusrisses und einer Instabilität am rechten Knie. Der Unfallversicherer lehnte eine Leistungspflicht ab, da die Kniebeschwerden nicht unfallursächlich seien. Das Bundesgericht bestätigt im Ent-

[44] Ibid. E. 5.4.
[45] Ibid. E. 5.6.3.
[46] Vgl. Urteil Bundesgericht 4A_640/2015 vom 13. April 2016 E. 3.

scheid **8C_200/2016** den diesbezüglichen vorinstanzlichen Entscheid und erinnert im Zusammenhang mit dem Nachweis von Unfallverletzungen daran, dass der natürliche Kausalzusammenhang zwar lediglich mit dem Beweisgrad der überwiegenden Wahrscheinlichkeit nachgewiesen werden muss, aber keine überwiegende Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann, wenn die geschädigte Person im Zeitpunkt des Unfalles über die fraglichen Beschwerden nicht geklagt hat. Koinzident mit dem Verkehrsunfall auftretende gesundheitliche Beeinträchtigungen können allein wegen ihres zeitnahen Auftretens nicht als unfallursächlich qualifiziert werden. Die blosse Feststellung und Schlussfolgerung «post hoc ergo propter hoc», wörtlich «nach diesem [dem Unfall], also wegen diesem», ist unzulässig bzw. reicht als Nachweis des natürlichen Kausalzusammenhangs nicht aus. Es gilt vielmehr nicht nur im sozialversicherungsrechtlichen, sondern auch im haftpflichtrechtlichen Verfahren ganz allgemein die beweisrechtliche Maxime «post hoc non est propter hoc», wörtlich «*nach* diesem [dem Unfall] ist nicht [ohne weiteres] *wegen* diesem»[47].

5.2 Adäquater Kausalzusammenhang

5.2.1 Adäquanzbegriff

5.2.1.1 Unterbrechung des adäquaten Kausalzusammenhanges

46 Tritt ein hyperaktives Kind, das sich auf dem Weg zur Schule befindet und nicht von einem Elternteil bzw. von einer nicht hinreichend instruierten Person begleitet wird, unvermittelt von Trottoir auf die Fahrbahn, wo es von einem korrekt fahrenden Scooter angefahren und verletzt wird, wird der adäquate Kausalzusammenhang nicht unterbrochen. Weder das Verhalten des Kindes noch dasjenige der Begleitperson oder des Elternteils begründen gemäss dem Entscheid **4A_179/2016** ein schweres Selbst- bzw. Drittverschulden i.S.v. Art. 59 Abs. 1 SVG[48].

6. Verschulden

6.1 Selbstverschulden des Geschädigten

47 Das Selbstverschulden des Geschädigten kann entweder zu einer Unterbrechung des adäquaten Kausalzusammenhanges oder zu einer Reduktion der

[47] Vgl. Urteil Bundesgericht 8C_200/2016 vom 15. Juni 2016 E. 4.3.
[48] Vgl. Urteil Bundesgericht 4A_179/2016 vom 30. August 2016 E. 5.3.

Haftung führen. Beweist der Halter, dass ein Verschulden des Geschädigten beim Unfall mitgewirkt hat, das nicht als grob qualifiziert werden kann und den adäquaten Kausalzusammenhang unterbricht, so bestimmt der Richter die Ersatzpflicht unter Würdigung aller Umstände[49].

48 Der Halter des Motorrades und der Elternteil, der das verletzte Kind nicht selber auf dem Schulweg begleitet bzw. die Begleitperson nicht hinreichend auf die Hyperaktivität aufmerksam gemacht hat, haften nach dem Entscheid **4A_179/2016** gemäss Art. 60 Abs. 1 SVG solidarisch. Die Mutter, welche eine Genugtuung geltend macht, hat sich als Folge ihres Selbstverschuldens eine Reduktion im Umfang von 30 % anrechnen zu lassen[50].

6.2 Halterkollision

6.2.1 Allgemeines

49 Kollidieren zwei oder mehr Motorfahrzeuge und werden die mitfahrenden Halter verletzt oder getötet, wird der Schaden den Haltern aller beteiligten Fahrzeuge nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens auferlegt, wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen[51].

6.2.2 Kollision eines überholenden Motorrades und eines abbiegenden Traktors

50 Das Handelsgericht des Kantons Zürich hat sich im Entscheid **HG140215** mit einem exemplarischen Fall einer Halterkollision auseinandergesetzt. Zu beurteilen war eine Kollision zwischen einem überholenden Motorrad und einem abbiegenden Traktor. Das Gericht war mit der besonderen Problematik konfrontiert, dass der Unfall bereits mehr als 15 Jahre zurücklag, weshalb eine Befragung der am Unfall beteiligten Personen nicht mehr infrage kam. Die Handelsrichter stellten dabei im Wesentlichen auf die Strafakten ab. Die Richter warfen dem überholenden Lenker des Motorrades vor, dass er eine längere Kolonne (vier Fahrzeuge) trotz nahendem Gegenverkehr und schlechter Übersicht überholt hatte, was ein mittelschweres Verschulden darstelle. Da der überholende Lenker zusätzlich die Sicherheitslinie missachtet hat, geht das Handelsgericht von einem schweren Verschulden des Lenkers des Motorrades aus[52].

---

[49] Vgl. Art. 59 Abs. 2 SVG.
[50] Vgl. Urteil Bundesgericht 4A_179/2016 vom 30. August 2016 E. 6.
[51] Vgl. Art. 61 Abs. 1 SVG.
[52] Vgl. Urteil Handelsgericht des Kantons Zürich HG140215 vom 20. Juli 2016 E. 2.4.

Dem Lenker des abbiegenden Traktors werfen die Handelsrichter kein Verschulden vor; insbesondere musste der Lenker des Traktors nicht damit rechnen, dass ein Motorrad die sich hinter dem abbiegenden Traktor bildende Kolonne überholen würde. Als Folge des ausschliesslichen schweren Verschuldens gingen die Handelsrichter davon aus, dass der Motorfahrzeughaftpflicht versicherer des Halters des Traktors grundsätzlich nicht leistungspflichtig sei. Entsprechend stellte sich für das Handelsgericht des Kantons Zürich die Frage, ob allenfalls die Betriebsgefahr des Traktors höher als diejenige des überholenden Motorrades zu qualifizieren sei. 51

Dem Traktor ist nach der Auffassung der Handelsrichter alleine aufgrund seiner Masse keine höhere Betriebsgefahr zuzuweisen. Die Betriebsgefahr eines beteiligten Motorfahrzeuges sei ohnehin nur so weit zu berücksichtigen, wie sie sich auf den Unfall bzw. dessen Folgen ausgewirkt habe. Eine Auswirkung zeigt die Gefahr nur, wenn eine Kollision mit einem leichteren Fahrzeug wegen des geringeren Gewichts weniger gravierende Auswirkungen gehabt hätte[53]. Da der Lenker des Motorrades mit dem linken Vorderrad des Traktors, das quer zum klägerischen Motorrad in Bewegung war, kollidierte, habe sich die Betriebsgefahr des Traktors nicht ausgewirkt; ausgewirkt habe sich in erster Linie die Geschwindigkeit des Motorrads und dessen Instabilität. Die Grösse des Traktors samt Anhänger führt nach der Meinung des Gerichts ebenfalls nicht zu einer erhöhten Betriebsgefahr. Gerade weil ein Traktor notorisch gross ist, muss nicht damit gerechnet werden, dass er übersehen werden könnte[54]. 52

6.2.3 Kollision zwischen einem einbiegenden und einem unbeleuchteten Fahrzeug

Das Bundesgericht befasste sich im Entscheid **4A_640/2015** ebenfalls mit einem handelsgerichtlichen Urteil. Umstritten war ebenfalls die Höhe der Haftungsquote. Im Zeitpunkt des Unfalls um 18.55 Uhr war es dunkel und es regnete heftig. Die nachmalig Geschädigte wollte auf einer Auffahrrampe in eine Strasse einbiegen. Da sie vortrittsbelastet war, hielt sie ihren BMW bei der Einmündung in die fragliche Strasse vollständig an. Von links herkommend nahte ein Fahrzeug, das die nachmalig Geschädigte vorbeifahren liess. Als sie kein weiteres Fahrzeug mehr sah, fuhr sie rechtsabbiegend in die Strasse ein. Zum selben Zeitpunkt fuhr ein VW Passat auf der Strasse ohne eingeschaltetes Fahrzeuglicht. Der VW Passat prallte schliesslich mit der rechten Frontseite in die Fahrertüre des von der Geschädigten gelenkten BMW. Die Handelsrichter waren der Auffassung, dass der Halter des VW 53

[53] Vgl. Urteil Bundesgericht 4A_5/2014 vom 2. Juni 2014 E. 5.1.
[54] Vgl. Urteil Handelsgericht des Kantons Zürich HG140215 vom 20. Juli 2016 E. 2.4 f.

Passat im Umfang von 100% hafte, was dessen Haftpflichtversicherer vor Bundesgericht beanstandete. Die Bundesrichter bestätigten jedoch das vorinstanzliche Urteil mit dem Hinweis darauf, dass die Lenkerin des BMW das nicht beleuchtete Fahrzeug aufgrund ihres Blickwinkels nicht habe erkennen können; zudem sei willkürfrei von der Vorinstanz angenommen worden, dass der Unfall bei einer regelkonformen Beleuchtung hätte verhindert werden können[55].

7. Schadenersatzbemessung

54 Die Schadenersatzbemessung richtet sich grundsätzlich nach den Grundsätzen des Obligationenrechts bzw. Art. 43 f. OR. Das SVG sieht jedoch mit Bezug auf verschiedene Haftungskonstellationen spezifische Schadenersatzbemessungsvorschriften vor[56]. Sofern die Schadenersatzbemessung gemäss Art. 43 f. OR erfolgt, wie das gemäss dem Entscheid **4A_74/2016** bei einer Kollision eines Mofas mit einem Motorrad der Fall ist[57], stellt sich die Frage, ob die sektorielle Methode oder die Kompensationsmethode anwendbar ist und inwieweit die Betriebsgefahr der beteiligten Fahrzeuge berücksichtigt werden muss. Das Bundesgericht ist der Auffassung, dass die sektorielle Methode anwendbar ist und auch die Betriebsgefahr von Fahrzeugen, deren Lenker gemäss Art. 41 OR haften, berücksichtigt werden muss[58].

55 Missachtet der einbiegende Mofalenker das Vortrittsrecht, ist von einem mittelschweren Verschulden auszugehen und muss sich der fragliche Lenker ⅓ des Verschuldens anrechnen lassen. Der entgegenkommende Lenker des Motorrades, der unvermittelt eine Vollbremsung einleitet und dabei zu Fall kommt und nicht den erforderlichen Führerausweis hat, hat ein Verschulden von ⅔ zu vertreten. Die beiden Verschulden entsprechen einem Anteil von 60% der Gesamtursachen. Die Betriebsgefahren mit einem Anteil von 40% der Gesamtursachen sind ebenfalls zu berücksichtigen, wobei die beteiligten Betriebsgefahren im Verhältnis ⅗ (Motorrad) zu ⅖ (Mofa) aufzuteilen sind[59].

---

55 Vgl. Urteil Bundesgericht 4A_640/2015 vom 13. April 2016 E. 2.3.
56 Vgl. Art. 59 Abs. 2, Art. 60 Abs. 2 und Art. 61 Abs. 1 SVG.
57 Vgl. Urteil Bundesgericht 4A_74/2016 vom 9. September 2016 E. 5.2.2.
58 Ibid. E. 5 und 6.
59 Ibid. 6.3.

8. Verjährung

Im Berichtszeitraum ist kein Entscheid ergangen. Siehe aber den nachfolgenden Entscheid **4A_325/2016.** 56

9. Verfahrensfragen

9.1 Abweisung des Gesuchs um Gewährung der unentgeltlichen Rechtspflege infolge Aussichtslosigkeit

Im Entscheid **4A_325/2016** stellte sich dem Bundesgericht die Frage, ob die kantonalen Instanzen zu recht das Gesuch um Gewährung der unentgeltlichen Rechtspflege infolge Aussichtslosigkeit abgelehnt haben. Der Fall betraf ein viereinhalbjähriges Kind, das 1971 anlässlich eines Verkehrsunfalles schwer verletzt worden war. Der vormalige Rechtsvertreter des Kindes hatte nie eine Verjährungseinredeverzichtserklärung eingeholt. Der Haftpflichtversicherer erhob im Verlauf des vorinstanzlichen Verfahrens die Verjährungseinrede. Der Vertreter des Geschädigten versuchte den Eintritt der Verjährung mit dem Argument zu entkräften, dass der Haftpflichtversicherer im Verlauf der Schadenregulierungsbemühungen eine unlimitierte Haftung bzw. eine Deckungssumme über einer Million Franken zugesichert habe. Das Bundesgericht hielt fest, dass der Bundesrat erst mit Wirkung auf dem 15. Oktober 1975 die Mindestdeckung auf eine Million Franken festgesetzt habe und der Geschädigte den Nachweis der behaupteten Deckung nicht erbracht habe, weshalb das kantonale Tatsachengericht zutreffend von der Aussichtslosigkeit ausgegangen sei[60]. 57

9.2 Nichtanfechtbarkeit eines Vorfrageentscheides

Gemäss Art. 93 Abs. 1 BGG kann gegen selbstständige Vor- und Zwischenentscheide nur dann Beschwerde beim Bundesgericht erhoben werden, wenn der fragliche Entscheid einen nicht wiedergutzumachenden Nachteil bewirken oder die Gutheissung der Beschwerde sofort einen Endentscheid herbeiführen und damit einen bedeutenden Aufwand an Zeit oder Kosten für ein weitläufiges Beweisverfahren ersparen würde. Um einen Vorentscheid handelt es sich insbesondere, wenn im Zusammenhang mit einer Genugtuungsteilklage im Betrag von 60 000 Franken das Verfahren vom kantonalen Rich- 58

[60] Vgl. Urteil Bundesgericht 4A_325/2016 vom 19. Oktober 2016 E. 4.3.

ter zunächst auf die Frage beschränkt wurde, ob eine Haftung gemäss Art. 58 SVG bestehe. Wird die Haftung vorfrageweise verneint, kann nach dem Entscheid **4A_583/2016** beim Bundesgericht keine Beschwerde in Zivilsachen erhoben werden[61].

9.3 Hinreichende Substantiierung eines Opferhilfegesuches

59 Vom Rechtsvertreter einer durch einen Verkehrsunfall geschädigten Person darf im Zusammenhang mit der Geltendmachung von Opferhilfeansprüchen erwartet werden, dass er die massgeblichen Daten des Ereignisses sowie die Personalien der Geschädigten und des mutmasslichen Täters sowie den Tatort angibt. Begnügt sich der Rechtsvertreter damit, lediglich den Nachnamen der Geschädigten zu nennen und festzuhalten, dass sie Opfer eines Verkehrsunfalles geworden sei und welche Verletzungen sie sich dabei zugezogen habe, stellt es nach dem Entscheid **OH.2016.00003** des Sozialversicherungsgerichts des Kantons Zürich keinen überspitzten Formalismus dar, wenn die Opferhilfebehörde auf das Gesuch nicht eintritt[62].

[61] Vgl. Urteil Bundesgericht 4A_583/2016 vom 26. Oktober 2016 E. 2.2.

[62] Vgl. Urteil Sozialversicherungsgericht des Kantons Zürich OH.2016.00003 vom 27. September 2016 E. 4.2 f.